



HRVATSKI SABOR
Odbor za europske poslove

Klasa: 022-03/20-03/86
Urbroj: 6521-31-20-01
Zagreb, 4. prosinca 2020.

D.E.U. br. 20/019

**ODBOR ZA POMORSTVO, PROMET
I INFRASTRUKTURU**
Predsjednik Pero Ćosić

Poštovani predsjedniče Odbora,

Odbor za europske poslove na temelju članka 154. stavka 1. Poslovnika Hrvatskoga sabora prosljeđuje Odboru za pomorstvo, promet i infrastrukturu stajalište o dokumentu Europske unije iz Radnog programa za razmatranje stajališta Republike Hrvatske za 2020. godinu:


Stajalište Republike Hrvatske o
Izmijenjenom prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o provedbi
jedinstvenoga europskog neba (*recast*)
COM (2020) 579

koje je Koordinacija za unutarnju i vanjsku politiku Vlade Republike Hrvatske usvojila Zaključkom: Klasa: 022-03/20-07/335, Urbroj: 50301-21/22-20-2 na sjednici održanoj 24. studenoga 2020.

Predmetni Izmijenjeni prijedlog uredbe, koji je Europska komisija objavila 22. rujna 2020., te je u tijeku njegovo donošenje u Europskom parlamentu i Vijeću Europske unije, dio je nove inicijative „Revizija pružanja usluga zračnog prijevoza“ iz Programa rada Europske komisije za 2020. godinu.

U skladu s člankom 154. stavkom 2. Poslovnika Hrvatskoga sabora, molim Vas da Odboru za europske poslove dostavite mišljenje o Stajalištu Republike Hrvatske najkasnije do 22. siječnja 2021. godine.

S poštovanjem,


PREDSJEDNIK ODBORA
Domagoj Hajduković

U prilogu: - Stajalište Republike Hrvatske o COM (2020) 579
- COM (2020) 579

Na znanje: - INFODOK služba

PRIJEDLOG STAJALIŠTA RH

Naziv dokumenta (na hrvatskom i engleskom):

Izmijenjeni prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o provedbi jedinstvenog europskog neba (preinaka)

Amended proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the implementation of the Single European Sky (recast)

Brojčana oznaka dokumenta: COM(2020) 579 final, 2013/0186 (COD)

Nadležno TDU za izradu prijedloga stajališta (nositelj izrade stajališta) i ustrojstvena jedinica:

Nadležno tijelo državne uprave: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

Ustrojstvena jedinica: Uprava zračnog prometa, elektroničkih komunikacija i pošte

Nadležni služba u MVEP:

Sektor za COREPER I

Nadležna radna skupina Vijeća EU:

Radna skupina za zračni promet

Osnovne sadržajne odredbe prijedloga EU:

Ovim prijedlogom se uvode dodatni administrativni mehanizmi ekonomskog nadzora kao i upravljanja kapacitetom zračnog prostora i nacionalnih sustava upravljanja zračnim prometom proširenjem uloge i ovlasti Upravitelja mreže.

Administrativna novina jest i planirano proširenje uloga i ovlasti Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (engl. *European Union Aviation Safety Agency*, u daljnjem tekstu: EASA) kao tijela za reviziju izvedbe (engl. *Performance Review Body*, u daljnjem tekstu: PRB) koja se detaljnije razrađuje kroz prijedlog izmjene Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (EASA BR).

Naglasak se stavlja i na organizacijsku i financijsku neovisnost nacionalnih nadzornih tijela (engl. *national supervisory authorities*, u daljnjem tekstu: NSA) i pružatelja usluga u zračnoj plovidbi (engl. *air navigation service provider*, u daljnjem tekstu: ANSP), kao i istu takvu neovisnost NSA i nacionalnih nadležnih tijela (engl. *national competent authorities*, u daljnjem tekstu: NCA) kako su utvrđena osnovnom uredbom (EASA BR).

Nadalje, predlaže se razdvajanje određenih usluga koje ANSP obavlja, uglavnom na dobrovoljnoj bazi: usluga kontrole zračnog prometa kao prirodnog monopola od svih ostalih usluga za koje je predviđena komercijalizacija, a s ciljem smanjivanja trenutnih troškova njihovog obavljanja (usluge letnih informacija, meteo itd.).

Odustajanje od koncepta funkcionalnih blokova zračnog prostora (engl. *functional airspace blocks*, u daljnjem tekstu FAB), zapravo brisanje obveze uspostave FAB-ova te mogućnosti nastavka funkcioniranja u sličnom ili istom institucionalnom okviru na dobrovoljnoj bazi je također jedna od značajnijih reformskih mjera sadržanih u ovom prijedlogu.

Razlozi za donošenje i pozadina dokumenta:

Dosadašnji zakonodavni okvir za stvaranje Jedinственog europskog neba (Uredbe (EZ) br. 549/2004, 550/2004, 551/2004 i 552/2004 o poboljšanju izvedbi i održivosti Europskog zrakoplovnog sustava) je, po mišljenju Europske komisije (u daljnjem tekstu: EK), manjkav te je tempo implementacije navedenih propisa od strane država članica (u daljnjem tekstu: DČ) ispod očekivane razine.

Kako bi ubrzala provedbu jedinstvenog europskog neba (engl. *Single European Sky - SES*), EK je preispitala njegov pravni okvir i u lipnju 2013. predstavila Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o provedbi Jedinственog europskog neba (poznat pod kraticom SES2+), koji je sadržavao i procjenu učinka (engl. *Impact Assessment*). Europski parlament je u ožujku 2014. donio svoje stajalište o paketu SES2 + u prvom čitanju. Vijeće za promet je u prosincu 2014. postiglo dogovor o djelomičnom općem pristupu, a sporno pitanje primjene na zračnu luku Gibraltar ostalo je neriješeno te je prijedlog u Vijeću blokiran.

EK je 22. rujna 2020. godine predstavila izmijenjen prijedlog uredbe kojom bi se, osim pripajanja sve četiri navedene uredbe u jednu, uvele i određene sadržajne promjene s ciljem uklanjanja dosad prepoznatih nedostataka. U ovaj prijedlog uvršteni su elementi koji proizlaze iz strateških inicijativa i analiza u području upravljanja zračnim prostorom i prometom (npr. Izvješće „Grupe mudraca“ o budućnosti SES-a iz travnja 2019. godine te iz ožujka 2019. godine (engl. *Airspace Architecture Study*)). Za novi prijedlog uredbe nije napravljena nova procjena učinka, te je prijedlog novih elemenata uredbe EK obrazložila u popratnom radnom dokumentu EK (engl. *Commission Staff Working Document*).

Cilj ovog prijedloga, prema analizi i obrazloženju EK-a, jest pojednostavljenje teksta propisa čime bi se olakšala njegova primjena i tumačenje od strane industrije, dok je u konkretnim učincima ključna namjera unaprijediti učinkovitost sustava upravljanja zračnim prometom.

Status dokumenta:

EK je prijedlog paketa o Jedinственom europskom nebu (tzv. SES II+) usvojila 22. rujna 2020. godine i predstavila na Radnoj skupini za zračni promet 8. listopada. U tijeku je rasprava po poglavljima na sastancima radne skupine.

Stajalište RH:

Republika Hrvatska (u daljnjem tekstu: RH) podržava nastojanja EK kojima je cilj osigurati siguran i visoko kvalitetan prometni sustav u Europi. U području zračnog prometa to se posebno odnosi na poboljšanje iskustva krajnjem korisniku zračnog prometa kroz povećanje sigurnosti i učinkovitosti odvijanja zračnog prometa te smanjenje troškova i negativnih utjecaja na okolinu.

RH smatra da predloženi zakonodavni paket valja preispitati u svjetlu dosad provedenih promjena u okviru SES II paketa, kao i izglednih poteškoća u primjeni novog propisa. Osim toga, potrebno je ozbiljno razmotriti ekonomske posljedice po samu državu kao i pružatelje usluga u zračnoj plovidbi (ANSP). Stavljanje dodatnog naglaska na financijsku neovisnost nacionalnog nadzornog tijela jest dobrodošao korak u osiguranju daljnjeg uspješnog obavljanja zadataka koji su im zadani, no većinu ostalih izmjena preporučljivo je pominje analizirati.

Uspostava jednog funkcionalnog bloka zračnog prostora (FAB) je dugotrajan i kompleksan proces. Kada uzmemo u obzir specifičnosti svakog FAB-a (broj uključenih država, međudržavni odnosi, kompleksnost njihovih zračnih prostora i slično) jasno da je teško očekivati jednaku razinu uspostave i dinamiku razvoja svih FAB-ova. Također, financijska i administrativna sredstva koja su uložena u uspostavu i funkcioniranje FAB-ova su značajna te smatramo da se prijedlogom olako odustaje od koncepta FAB-ova, pogotovo imajući u vidu doprinose u svrhu učinkovitosti sustava. Funkcionalni blok zračnog prostora Srednje Europe (engl. *Functional Airspace Block Central Europe*, u daljnjem tekstu: FAB CE), kojeg je RH članica, dobar je primjer navedenog – zajednička suradnja je na visokoj razini, na državnoj, a posebno na operativnoj razini (primjer je uspostava zajedničke pravne osobe od strane pružatelja usluga država članica FAB CE). Također, FAB CE je u Europi prepoznat kao predvodnik implementacije koncepta prostora slobodnih ruta (engl. *free route airspace*, u daljnjem tekstu: FRA) kroz zračni prostor slobodnih ruta na jugoistočnoj osi (engl. *South-East Axis Free Route Airspace - SEA FRA*) i kroz projekt uspostave zračnog prostora slobodnih ruta pod nazivom Inicijativa za zajedničko jugoistočno nebo (engl. *South East Common Sky Initiative Free Route Airspace - SECSI FRA*) kojima se značajno unaprijedila učinkovitost sustava zračnog prometa u zračnom prostoru FAB CE. Izmjene odredaba koje se odnose na funkcionalne blokove zračnog prostora ignoriraju do sada postignuto te nameću dodatno administrativno opterećenje umjesto da EK (u suradnji s korisnicima zračnog prostora ako je primjenjivo) jasno i realno definira svoja očekivanja od FAB-ova.

Načelno se RH slaže sa ekonomskom certifikacijom pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, s obzirom da i u trenutnom sustavu certifikacije postoji ekonomski aspekt, no uzimajući u obzir prethodno dane komentare na Poglavlje II (Nacionalna nadzorna tijela) i nužnost ostavljanja mogućnosti DČ da nacionalno nadzorno tijelo ujedno bude i nacionalno nadležno tijelo u smislu Uredbe (EU) 2018/1139, čime bi i obveze koje proizlaze iz članka 14. stavka 2. novog prijedloga Uredbe bile lakše provedive. Ujedno smatramo da razrada kriterija predviđenih za Aneks I ne bi trebala biti predmetom delegiranog akta, pogotovo uzimajući u obzir stavak 6. istog članka.

RH nema primjedbi na razdvajanje odgovornosti za odobravanje planova učinkovitosti i s njima povezanih ciljeva u dva odvojena tijela, no ako se uzme u obzir odredba kojom PRB odobrava sam kriterij raspodjele troškova na rutne i terminalne naknade, primarno zamišljena raspodjela odgovornosti i zadataka na dva tijela postaje upitna. NSA raspolaže dubljim znanjem i detaljnim uvidom u specifičnosti svoje države, pa tako i pružatelja usluga, te je stoga nužno da sudjeluje u odobravanju podjele troškova koje predlažu pružatelji.

RH nije suglasna s elementima nadzora koji su predviđeni u slučaju nabave pojedinih usluga po tržišnim kriterijima: i javna nabava i tržišno natjecanje regulirani su posebnim propisima Europske unije i time su dijelom nadzora posebnih nadležnih tijela te ne vidimo potrebu uključivanja NSA u ove procese. Suradnja s navedenim tijelima se pak podrazumijeva i nije ju potrebno propisivati ovom Uredbom.

Određivanje pružatelja usluga u zračnom prometu trebalo bi slijediti načela Čikaške konvencije. Stoga bi svaka DČ trebala odlučiti kako organizirati imenovanje pružatelja operativnih usluga (eng. *Air traffic service* – ATS) na svom teritoriju.

RH ne primjećuje korist, funkcionalna ili druga poboljšanja trenutnih institucionalnih aranžmana u odredbama koje se odnose na nacionalna nadzorna tijela (NSA). U RH je ANSP potpuno neovisan od državnih zrakoplovnih vlasti od 1998., a potpuno neovisan NSA funkcionira od 2009. godine, te razumijemo potrebu da se osigura neovisnost (pravna, financijska, organizacijska, itd.) za sve dionike. U tom pogledu podržavamo kontinuirano stavljanje naglaska na organizacijsku i financijsku neovisnost NSA-e, što bi trebalo olakšati postizanje jednoobraznosti na razini EU-a u kratkom roku, a također bi trebalo omogućiti DČ da ispune svoje obveze koje proizlaze iz Čikaške konvencije i primjenjivih standarda Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (engl. *International Civil Aviation Organization*, u daljnjem tekstu: ICAO) i preporučenih praksi (engl. *Standards and Recommended Practices* - SARPs). Međutim, također smo sigurni u činjenicu da smo to u potpunosti postigli našim trenutnim pravnim i institucionalnim aranžmanima, kako u pogledu potrebnog pravnog okvira, tako i u praktičnoj provedbi spomenutog razdvajanja.

RH spornim smatra uvođenje dodatne problematike kroz uvodne odredbe i definicije, kao npr. progresivnu integraciju operativnog zračnog prostora ili novu arhitekturu zračnog prostora. Nejasno je što to znači, daljnje pojašnjenje dodatno komplicira tumačenje, a nema ni procjene utjecaja na stvarno stanje stvari kao i međunarodne obveze DČ vezane uz ovu problematiku. Daljnja integracija zračnog prostora pa i cijeli prijedlog uredbe se zasniva na jačanju prekogranične suradnje DČ te operativno ANSP. Imajući u vidu da je problematika prekograničnog pružanja usluga u zračnoj plovidbi (engl. *air navigation services*, u daljnjem tekstu: ANS) dosta neregulirana, barem s institucionalne razine na kojoj se definiraju međusobni odnosi i obveze, kao i odgovornosti država i ANSP, te da postoje razni načini postupanja i klasificiranja ovakvih situacija od strane DČ, smatramo da bi EK i DE PRES trebali uzeti u obzir i ovaj vrlo važan aspekt.

Zaključno, RH smatra da se ovim prijedlogom narušavaju mogućnosti DČ da u potpunosti izvršavaju svoje obveze sukladno Konvenciji o civilnom međunarodnom zrakoplovstvu, kao i

da će posljedica centralizacije procesa odlučivanja o razvoju i pružanju ANS, putem isključivanja DČ iz procesa odlučivanja i potenciranja principa komitologije, biti smanjenje uloge i utjecaja DČ te ih ograničiti u ispunjavanju njihovih međunarodnih obveza u području pružanja ANS, osobito onih utvrđenih Konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu. RH prijedlog smatra u određenoj mjeri suprotnim navedenoj Konvenciji, zato što se države potpisnice nisu odrekle svoje suverenosti i svojih prava koja iz iste proizlaze, kao i pokušajem negiranja globalne prirode civilnog zrakoplovstva i postojanja Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO).

Sporna/otvorena pitanja za RH:

- ukidanje obveze uspostave FAB-ova;
- organizacijsko i financijsko razdvajanje NSA i NCA;
- proširenje ovlasti Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe (EUROCONTROL) kao upravitelja mreže i EASA-e kao PRB;
- uvođenje jedinstvene jedinične cijene (engl. *Unit rate*);
- načelna problematika zadiranja u suverenost DČ.

Stajališta DČ, EK i Predsjedništva EU:

Stajališta DČ se uglavnom poklapaju sa stajalištem RH. Također, neke DČ su istaknule pitanje izrade nove studije o procjeni učinka izmijenjenog prijedloga koji je objavljen samo uz popratni radni dokument EK. Kako je gore navedeno, posljednja procjena učinka napravljena je 2013. godine za potrebe inicijalnog prijedloga o Jedinstvenom europskom nebu.

Sporna/otvorena pitanja za DČ, EK i Predsjedništvo EU:

Kako je prije navedeno, u većem dijelu se sporna pitanja DČ poklapaju s onima koja je utvrdila RH. Ključan problem su nedovoljno obrazloženi/dokazani navodni pozitivni učinci uvođenja dodatnih administrativnih prepreka u postupak, kao i uvođenje dodatnog financijskog opterećenja DČ (i njihovih ANSP-ova) te kako se to reflektira na pravo suverenog odlučivanja DČ.

Stav RH o spornim/otvorenim pitanjima DČ, EK i Predsjedništva EU:

U odnosu na DČ nemamo primjedbi jer su otvorena pitanja u većem dijelu pokrivaju i sporna područja koja je identificirala RH.

Postojeće zakonodavstvo RH i potreba njegove izmjene slijedom usvajanja dokumenta:

Bit će potrebno izmijeniti Zakon o zračnom prometu („Narodne novine“, broj 69/09, 84/11, 54/13, 127/13, 92/14).

Utjecaj provedbe dokumenta na proračun RH:

Mogući je utjecaj na proračun RH, u naknadnim fazama i uslijed detaljnije analize će se utvrditi opseg utjecaja.



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 22.9.2020.
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Izmijenjeni prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o provedbi jedinstvenoga europskog neba

(preinaka)

(Tekst značajan za EGP)

{SWD(2020) 187 final}

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Cilj je inicijative jedinstvenog europskog neba (SES) reformom sektora koji pruža usluge u zračnoj plovidbi (ANS) poboljšati sveukupnu učinkovitost načina na koji je europski zračni prostor organiziran i kako se njime upravlja. Razvoj te inicijative uključivao je dva opsežna zakonodavna paketa – „SES I” i „SES II” – te se sastoji od četiriju uredaba¹.

Iskustvo stečeno u okviru paketa SES I od 2004. i Uredbe SES II od 2009. pokazalo je da su načela i opća usmjerenost jedinstvenog europskog neba valjani i da bi ih trebalo zadržati. Međutim, unatoč tom zakonodavstvu, troškovi upravljanja zračnim prometom (ATM) ostali su visoki te i dalje dolazi do kašnjenja, što štetno utječe na okoliš. To je posljedica ograničenih kapaciteta i neučinkovitosti u upravljanju zračnim prometom, što dovodi do zagušenja čak i u uobičajenim uvjetima. Jasno je da ciljevi utvrđeni prilikom pokretanja inicijative jedinstvenog europskog neba nisu u potpunosti postignuti u očekivanom vremenu okvira.

Stoga je svrha ovog prijedloga ne samo uklanjanje trenutačnih neučinkovitosti u upravljanju zračnim prometom koje štete okolišu nego i jačanje ostalih njegovih korisnih aspekata, kao što su fleksibilnije pružanje podatkovnih usluga i poticaji, koji mogu aktivno poboljšati situaciju i doprinijeti daljnjem smanjenju ekološkog otiska zrakoplovstva.

Komisija je 11. lipnja 2013. donijela prvotni Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o provedbi jedinstvenog europskog neba (preinaka) (poznat i kao SES2+). Cilj mu je bio ubrzati provedbu reforme usluga u zračnoj plovidbi bez odstupanja od prvotnih ciljeva i načela.

U međuvremenu su se od donošenja prijedloga, a općenito tijekom posljednjeg desetljeća, zrakoplovni sektor i tehnologije i dalje razvijali te je ukupni promet kontinuirano rastao do početka 2020. Velik pad prometa do kojeg je došlo zbog pandemije bolesti COVID-19 pokazao je da se, strukturno gledano, jedinstveno europsko nebo teško prilagođava promjenama opsega prometa. Politički kontekst također se promijenio. Konkretno, donesen je Pariški sporazum, na temelju kojeg zrakoplovstvo treba doprinijeti smanjenju emisija CO₂ (u kontekstu neprestanog i brzog dosadašnjeg rasta emisija). U prosincu 2019. Komisija je donijela Komunikaciju o europskom zelenom planu s ciljem postizanja ugljične neutralnosti i

¹ „Okvirna uredba” (Uredba (EZ) br. 549/2004) o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba; „Uredba o pružanju usluga” (Uredba (EZ) br. 550/2004), koja se odnosi na pružanje usluga u zračnoj plovidbi u jedinstvenom europskom nebu; „Uredba o zračnom prostoru” (Uredba (EZ) br. 551/2004) o organizaciji i korištenju zračnog prostora jedinstvenog europskog neba; „Uredba o interoperabilnosti” (Uredba (EZ) br. 552/2004), koja se odnosi na interoperabilnost Europske mreže za upravljanje zračnim prometom.

Paket koji se sastoji od tih uredaba u njihovoj prvotnoj verziji poznat je pod nazivom „SES I”. Sve su četiri uredbe izmijenjene Uredbom (EZ) br. 1070/2009, koja se naziva i „SES II”.

U međuvremenu je Uredba (EZ) br. 552/2004 stavljena izvan snage, podložno prijelaznom razdoblju za određene odredbe, Uredbom (EU) 2018/1139 o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa.

smanjenju emisija iz prometa za 90 % do 2050. Zakonodavni prijedlog SES2+ trebalo bi ažurirati kako bi odražavao te promjene.

Kako bi se zrakoplovnom sektoru omogućilo da bolje ostvari svoj gospodarski potencijal uz održivije poslovanje, potrebna je revizija kojom bi se osiguralo fleksibilnije pružanje usluga u zračnoj plovidbi, spremno za sadašnje i buduće poslovno okruženje. Predloženim pravilima trebalo bi omogućiti brzu i učinkovitu prilagodbu kapaciteta povećanjima ili smanjenjima potražnje ili različitim potrebama u skladu s geografskim položajem. Time bi se doprinijelo i ostvarivanju ciljeva europskog zelenog plana, a posebno ključnog cilja smanjenja emisija CO₂ u zrakoplovnom sektoru. Za zahtijevano smanjenje tih emisija predviđen je niz različitih mjera, pri čemu će se učinci mnogih od njih pokazati tek nakon nekog vremena. Ipak, pravodobna revizija sustava jedinstvenog europskog neba i primjena novih pravila koja iz toga proizlaze mogu donijeti prve opipljive rezultate smanjenja emisija CO₂ već početkom 2025.

Osim potrebe za sveobuhvatnom revizijom, konkretni razlozi za izmjenu prijedloga SES2+ među ostalim su sljedeći:

- tekst je potrebno pojednostavniti i uskladiti s relevantnim zakonodavstvom Unije koje je stupilo na snagu otkako su pregovori o izvornom prijedlogu SES2+ iz 2013. zastali²,
- neke definicije i pravila potrebno je prilagoditi kako bi se odrazili mišljenja dionika i stečeno iskustvo te relevantni zaključci iz izvješća i nedavno provedenih studija³,
- čini se primjerenim uzeti u obzir preporuke iz izvješća skupine stručnjaka o budućnosti jedinstvenog europskog neba⁴,
- isto vrijedi i za preporuke koje su proizašle iz pilot-projekta Europskog parlamenta o budućoj arhitekturi europskog zračnog prostora i iz izvješća Europskog revizorskog suda,
- jednako je važno uzeti u obzir najnovija tehnološka dostignuća u zrakoplovnom sektoru i obveze iz europskog zelenog plana u pogledu dekarbonizacije sektora prometa.

Unatoč nizu izmjena, ovaj izmijenjeni prijedlog ima iste ciljeve kao i prijedlog SES2+ iz 2013., iako se oni ponekad nastoje postići različitim sredstvima. U nekim su slučajevima zadržana rješenja koja odgovaraju najpoželjnijim opcijama iz procjene učinka iz 2013., no neka su rješenja ažurirana kako bi se odrazile promjene u sektoru. U odjeljku 4. radnog dokumenta službi Komisije koji je priložen ovom prijedlogu detaljno se opisuju izmjene i iznose dokazi koji im idu u prilog.

Budući da se u osnovi i dalje zadržavaju glavni ciljevi i najpoželjnije opcije izneseni u procjeni učinka, nije vjerojatno da će predložena pravila imati bitno različite gospodarske, ekološke ili socijalne učinke u usporedbi s izvornim prijedlogom SES2+. Stoga nije potrebno

² Prvenstveno se radi o Uredbi (EU) br. 2018/1139.

³ Vidjeti Prilog III. radnom dokumentu službi Komisije koji je priložen ovom prijedlogu.

⁴ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>

provesti novu procjenu učinka za ovaj izmijenjeni prijedlog, osim analize iz prethodno spomenutog radnog dokumenta službi Komisije.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

U Komisijinoj Strategiji zrakoplovstva za Europu iz 2015.⁵ su zakonodavci su pozvani na brzo podnošenje Uredbe iz prijedloga SES2+. Izmjena tog prijedloga u potpunosti je u skladu s općom strategijom Komisije za to područje politike te bi se njome posebno trebao olakšati napredak u pogledu tog zakonodavnog predmeta.

Zakonodavstvo u području jedinstvenog europskog neba blisko je povezano sa zakonodavstvom Unije o sigurnosti zračnog prometa i sa zadaćama povjerenima Agenciji Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija”)⁶. Svrha je ovog prijedloga, među ostalim, pojednostavnjenje zakonodavstva uklanjanjem određenih preklapanja među postojećim pravilima i usklađivanje zakonodavstva o jedinstvenom europskom nebu s Osnovnom uredbom o EASA-i.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Poboljšanje pravila o jedinstvenom europskom nebu prepoznato je u Komunikaciji Komisije o europskom zelenom planu kao mjera koja može doprinijeti smanjenju emisija CO₂ u zrakoplovnom sektoru. Tim poboljšanjem znatno bi se smanjilo zagušenje te omogućilo češće korištenje izravnih ruta. Prijedlog sadržava i važne elemente za intenziviranje digitalizacije i jačanje unutarnjeg tržišta, koji su također među prioritetima Komisije.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna je osnova predložene izmjene članak 100. stavak 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Člankom 100. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije Uniji se daje pravo da djeluje u tom području, koje je u zajedničkoj nadležnosti.

Konkretno, upravljanje zračnim prometom od 2004. obuhvaćeno je odredbama prava Unije, koje države članice ne mogu samostalno izmijeniti. U suštini i zbog svoje prirode upravljanje zračnim prometom utječe na zračni prostor čitave Europske unije, a prekogranično kretanje osoba, robe, usluga i kapitala uobičajeno je u zrakoplovstvu i stoga se njime najučinkovitije upravlja na razini Unije.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy_en

⁶ Uredba (EU) br. 2018/1139.

Potrebno je djelovanje na razini Unije kako bi se defragmentirao europski zračni prostor i time omogućilo učinkovitije upravljanje kojim se može sveobuhvatno riješiti pitanje nedostatka kapaciteta, a time i spriječiti kašnjenja i dodatne emisije koje zbog njih nastaju.

- **Proporcionalnost**

Prijedlogom se ne prelazi ono što je potrebno za postizanje njegovih ciljeva. Usmjeren je na elemente potkrijepljene različitim mišljenjima navedenima u Prilogu III. radnom dokumentu službi Komisije koji je priložen ovom prijedlogu.

- **Odabir instrumenta**

Prvotni je prijedlog bio izmjena postojećih uredbi i njihova preinaka u jedinstvenu uredbu radi jasnoće. Taj je pristup i dalje opravdan te bi trebalo upotrijebiti isti instrument preinačene uredbe, podložno potrebnim izmjenama sadržaja.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

Smatra se da nova procjena učinka povrh one na kojoj se temelji prvotni prijedlog iz 2013. [SWD(2013) 206 final] nije potrebna jer se glavni ciljevi i najpoželjnije opcije nisu bitno promijenili i jer se gospodarski, ekološki i socijalni učinci predloženog teksta ne bi trebali znatno razlikovati od očekivanih učinaka prvotnog prijedloga SES2+.

Međutim, u radnom dokumentu službi Komisije koji je priložen ovom izmijenjenom prijedlogu [dodati upućivanje] predstavljeni su dodatni dokazi i analiza, osobito u pogledu ažuriranja u odnosu na rješenja za postizanje najpoželjnijih opcija iz 2013. Ta ažuriranja odražavaju promjene u sektoru i druga nova ili izmijenjena sredstva za postizanje utvrđenih ciljeva. Dodatni elementi temelje se na različitim mišljenjima prikupljenima tijekom posljednjih godina. Europski revizorski sud objavio je 2017. posebno izvješće o jedinstvenom europskom nebu, koje sadržava preporuke za Komisiju. Revizorski sud nadovezao se 2019. na svoju prethodnu analizu objavivši još jedno posebno izvješće o regulativi u području modernizacije upravljanja zračnim prometom u EU-u. U tom se izvješću iznose preporuke Komisiji koje se izravno uzimaju u obzir u ovom izmijenjenom prijedlogu ili se mogu uzeti u obzir aktima Komisije na temelju postojećih ili predloženih ovlasti.

Skupina stručnjaka, sastavljena od 15 uglednih stručnjaka u tom području, uspostavljena je 2019. kako bi procijenila trenutačnu situaciju i buduće potrebe za upravljanjem zračnim prometom u EU-u. Nakon nekoliko mjeseci savjetovanja sa svim relevantnim operativnim dionicima, skupina je u travnju 2019. objavila izvješće skupine stručnjaka o budućnosti jedinstvenog europskog neba, u kojem se odražava zajedničko stajalište skupine i navodi deset preporuka⁷. Paralelno s tim, Europski parlament naručio je pilot-projekt o budućoj arhitekturi europskog zračnog prostora, na temelju kojeg je u ožujku 2019. sastavljeno izvješće. U okviru finskog predsjedanja Vijećem Europske unije u rujnu 2019. održana je

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-of-the-single-european-sky.pdf>

konferencija na visokoj razini o budućnosti jedinstvenog europskog neba na kojoj je potpisana zajednička izjava dionika kojom se od europskih institucija traži da pojednostave regulatorni okvir i institucijski ustroj kako bi uzele u obzir sadašnje i buduće potrebe upravljanja zračnim prometom u EU-u i učinile ga svrsishodnim.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog ne utječe na proračun Unije.

5. DRUGI ELEMENTI

• Detaljno obrazloženje posebnih odredbi izmijenjenog prijedloga

Kako je prethodno navedeno, predlaže se spajanje postojećih uredbi o jedinstvenom europskom nebu u jedinstvenu uredbu, što iziskuje niz izmjena. Novi instrument sastoji se od šest poglavlja:

— Poglavlje I.: Opće odredbe

— Poglavlje II.: Nacionalna nadzorna tijela

— Poglavlje III.: Pružanje usluga

— Poglavlje IV.: Upravljanje mrežom

— Poglavlje V.: Zračni prostor, interoperabilnost i tehnološke inovacije

— Poglavlje VI.: Završne odredbe

U tom kontekstu predlaže se uklanjanje elemenata koji se preklapaju s Uredbom (EU) 2018/1139. Određeni detalji se isto tako paralelno mijenjaju u Uredbi (EU) 2018/1139 kako bi se osigurala ispravna usklađenost dviju uredbi. Uredba (EZ) br. 552/2004 stavljena je izvan snage Uredbom (EU) 2018/1139 te se stoga ne uzima više u obzir u ovom izmijenjenom prijedlogu. Međutim, zadržan je cilj interoperabilnosti u jedinstvenom europskom nebu.

Nacionalna nadzorna tijela (članci 3., 4. i 5. u kombinaciji s novim člankom 114.i Uredbe (EU) 2018/1139, navedenim u zasebnom prijedlogu koji se istodobno iznosi⁸)

Jedna od glavnih mjera za koje je u procjeni učinka utvrđeno da ih je potrebno poduzeti jest jačanje nacionalnih nadzornih tijela u pogledu njihove neovisnosti i stručnosti, ali i u pogledu resursa kojima raspolažu. U tu se svrhu u članku 3. opisuje razina neovisnosti koja se zahtijeva od nadležnih tijela u odnosu na pružatelje usluga za čiji su nadzor zaduženi i od svih drugih javnih ili privatnih subjekata. Primjena predloženog režima iziskuje prethodnu administrativnu reorganizaciju u nekim državama članicama pa se stoga predlaže i da se u tom pogledu omogući prijelazno razdoblje od 48 mjeseci (nacrt članka 46. stavka 2.). Nadalje, navedeni su jasniji zahtjevi u odnosu na stručnost i neovisnost zaposlenog osoblja, osobito kad je riječ o osobama koje su zadužene za donošenje strateških odluka. U tom se smislu u nacrtu članka 20. u pogledu „troškovne osnovice za naknade” izričito upućuje, kad je riječ o prihvatljivim elementima, na troškove koje snose pružatelji usluga u zračnom prometu u

⁸

COM(2020) 577

odnosu na njihov nadzor i certifikaciju od strane nacionalnih nadzornih tijela. Tim se pravilom stvara prostor za odgovarajuće financiranje nacionalnih nadležnih tijela odgovarajućim pristojbama.

Među ostalim u cilju poboljšanja suradnje među nadležnim tijelima, u interesu promicanja stručnog znanja i najbolje prakse, predlaže se uspostava prikladnog foruma za nacionalna nadzorna tijela u obliku savjetodavnog odbora za reviziju izvedbe (vidjeti nacрте novih članaka 114.a i 114.i Uredbe (EU) 2018/1139).

Predlaže se jasno razlikovanje zadaća nacionalnih nadzornih tijela koja su nadležna za pitanja koja se odnose na jedinstveno europsko nebo od zadaća nacionalnih tijela nadležnih za sigurnost zračnog prometa obuhvaćenih Uredbom (EU) 2018/1139. Prethodno spomenuta tijela trebala bi biti odgovorna za ekonomsku certifikaciju u vezi s financijskim uvjetima potrebnima za pružanje usluga u zračnoj plovidbi, za praćenje nabave usluga u zračnoj plovidbi te za primjenu sheme izvedbe i sustava naknada. Potonja tijela i dalje su zadužena za certifikaciju i nadzor u pogledu sigurnosti te za druge zadaće opisane u Uredbi (EU) 2018/1139.

Ekonomska certifikacija pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i imenovanje pružatelja usluga u zračnom prometu (članci 6. i 7.)

Certifikacija i nadzor pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u pitanjima sigurnosti obuhvaćeni su Uredbom (EU) 2018/1139. Uz certifikate koji se zahtijevaju na temelju te uredbe, pružanje usluga u zračnoj plovidbi trebalo bi biti uvjetovano ispunjavanjem određenih zahtjeva u pogledu financijske pouzdanosti te osiguranja od odgovornosti i rizika. U tu se svrhu predlaže da se predvidi ekonomski certifikat koji izdaju nacionalna nadzorna tijela.

U izmijenjenom prijedlogu predviđa se i da se pružatelji usluga u zračnom prometu imenuju na razdoblje od najviše 10 godina. Cilj je osigurati da se imenovanje periodično preispita.

CNS, AIS, ADS, MET i terminalne usluge u zračnom prometu (članak 8.)

Usluge koje se pružaju za potporu uslugama u zračnom prometu mogu dovesti do poboljšanja troškovne učinkovitosti, a očekuje se i da bi mogle omogućiti veću fleksibilnost i poticati inovacije. Ta se moguća poboljšanja mogu postići pružanjem usluga po tržišnim uvjetima, za što su te usluge po svojoj prirodi prikladne. Stoga se predlaže da se članak 9. Uredbe (EZ) br. 550/2004 zamijeni odredbom o pružanju usluga CNS, AIS, ADS, MET i terminalnih usluga u zračnom prometu po tržišnim uvjetima.

Za usluge u zračnom prometu, koje se smatraju prirodnim monopolima, u načelu i dalje vrijedi zahtjev da nadležna tijela imenuju određenog pružatelja usluga. Međutim, pružatelji usluga u zračnom prometu trebali bi moći odlučiti hoće li nabaviti usluge CNS-a, AIS-a, ADS-a ili MET-a. Kad je riječ o terminalnim uslugama u zračnom prometu, operatori aerodroma trebali bi moći odlučiti hoće li nabavljati usluge za aerodromsku kontrolu ako bi se tom nabavom omogućila veća troškovna učinkovitost u korist korisnika zračnog prostora. Uz isti uvjet države članice trebale bi moći dopustiti nabavu usluga za prilaznu kontrolu.

Kako bi se osigurali jednaki uvjeti i izbjegli diskriminacija, unakrsno subvencioniranje i narušavanje tržišnog natjecanja, rutne usluge trebale bi biti organizacijski odvojene od drugih usluga u zračnoj plovidbi. .

Zajedničke usluge informiranja (članak 9.)

Članak 9. ovog izmijenjenog prijedloga sadržava odredbe o zajedničkim uslugama informiranja koje su potrebne kako bi se omogućilo sigurno upravljanje zračnim prometom bez posade (promet bespilotnih zrakoplova). Taj je članak usklađen s najnovijim regulatornim kretanjima u pogledu operacija bespilotnih zrakoplova. Predlaže se reguliranje cijena tih usluga kako bi se ograničili troškovi upravljanja prometom bespilotnih zrakoplova.

Shema izvedbe i sustavi naknada te tijelo za reviziju izvedbe (članci od 10. do 25.)

Trebalo bi pojačati gospodarsku regulaciju i učiniti ju učinkovitijom. U tu se svrhu predlaže da se samim imenovanim pružateljima usluga u zračnom prometu povjeri zadaća izrade i podnošenja svojih planova izvedbe na odobrenje nadležnom tijelu. Ovisno o slučaju, to tijelo može biti Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe ili nacionalno nadzorno tijelo.

Funkcija tijela za reviziju izvedbe, za koju su u prijedlogu izmjene Uredbe (EU) 2018/1139 utvrđena posebna pravila upravljanja, osmišljena je kako bi se omogućilo donošenje relevantnih odluka uz potrebnu stručnost i neovisnost. Predloženim pravilima o financiranju trebalo bi osigurati da Agencija raspolaže potrebnim resursima. Zbog ekonomičnosti postupka predlaže se da odluke koje donese Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe budu podložne žalbenom postupku otvorenom za sve predmetne stranke.

U ovom izmijenjenom prijedlogu utvrđuju se odgovornosti Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe i nacionalnih nadzornih tijela u pogledu provedbe sheme izvedbe i sustava naknada. Konkretno, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe zadužena je za procjenjivanje i odobravanje raspodjele troškova između rutnih i terminalnih usluga i za procjenjivanje i odobravanje planova izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi. Nacionalna nadzorna tijela zadužena su za procjenjivanje i odobravanje planova izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi. Stoga imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu koji pružaju obje vrste usluga moraju podnijeti odvojene planove za rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi.

Uvjeti sustava naknada usklađeni su s tim novim pristupom. Osim toga, predlaže se uspostava mehanizama za prilagođavanje naknada na razini Unije kako bi se poduprla prije svega poboljšanja u pogledu zaštite okoliša ili kvalitete usluge.

Naposljetku, predlaže se dodavanje određenih zahtjeva pravilima o transparentnosti računa pružatelja usluga u zračnoj plovidbi (članak 25.). Namjera je pridonijeti sprečavanju unakrsnog subvencioniranja i narušavanja tržišnog natjecanja koje iz toga proizlazi. To bi pravilo trebalo osobito olakšati primjenu članaka 8. i 9.

Funkcionalni blokovi zračnog prostora

Izmijenjeni prijedlog više ne sadržava odredbe o funkcionalnim blokovima zračnog prostora. To što tih odredaba nema ne sprječava države članice da zadrže ili stvore funkcionalne blokove zračnog prostora ako to smatraju korisnim. Isto tako, to što tih odredaba nema ne sprječava fleksibilne oblike suradnje između pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.

Upravljanje mrežom (članci 26., 27. i 28.)

U članku 26. navedene su mrežne funkcije i njihovi ciljevi. U članku 27. utvrđuje se uloga upravitelja mreže, koja treba doprinijeti izvršenju mrežnih funkcija, i utvrđuju se odredbe o imenovanju upravitelja mreže, njegovim zadaćama i postupcima donošenja odluka koje treba primjenjivati.

Predlaže se da se na mrežne funkcije primjenjuju posebna pravila sheme izvedbe (članak 16.).

Prema članku 28. upravitelj mreže objavljuje svoje financijske izvještaje i podvrgava se neovisnoj reviziji.

Dostupnost podataka i pristup podacima (članak 31.)

Predlaže se izmjena pravila o tom pitanju (također u odnosu na prvotni prijedlog) kako bi se olakšalo pružanje podatkovnih usluga u zračnom prometu na prekograničnom tržištu i tržištu Unije. Osim toga, odredbe nacrtu članka 31. takve su da osiguravaju da subjekti koji po prvi put ulaze na tržište podataka imaju pristup relevantnim operativnim podacima čak i prije certifikacije. Kako bi se spriječilo unakrsno subvencioniranje ili dvostruko naplaćivanje, predlaže se uspostava odgovarajućih načela određivanja cijena.

Fleksibilno korištenje zračnog prostora (članak 33.)

Članak 33. uvelike odražava članak 7. Uredbe (EZ) 551/2004 i odgovornost za osiguravanje primjene koncepcije fleksibilnog korištenja zračnog prostora i dalje dodjeljuje državama članicama. Međutim, tim se člankom zahtijeva i da se navedena koncepcija primjenjuje u skladu s glavnim planom upravljanja zračnim prometom. Člankom 33. dopunjuje se ključni zahtjev iz Uredbe (EU) 2018/1139 prema kojem upravljanje zračnim prostorom mora podržavati ujednačenu primjenu fleksibilne upotrebe zračnog prostora.

Koordinacija SESAR-a (članak 34.)

U članku 34. od relevantnih subjekata se zahtijeva da surađuju u cilju osiguravanja djelotvorne koordinacije između različitih faza projekta SESAR.

• Izmjene u odnosu na prvotni prijedlog iz točke 1.

U usporedbi s prijedlogom iz točke 1., izmjene u ovom izmijenjenom prijedlogu su sljedeće:

Uvodne izjave

1. Uvodna izjava 1. pojednostavnjuje se i glasi:

„Uredba (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća⁹, Uredba (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁰ i Uredba (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća¹¹ značajno su izmijenjene. S obzirom na daljnje izmjene te bi uredbe radi jasnoće trebalo preinačiti.”.

⁹ Uredba (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba) (SL L 96, 31.3.2004., str. 1.).

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

¹¹ Uredba (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o zračnom prostoru) (SL L 96, 31.3.2004., str. 20.).

2. Uvodna izjava 2. briše se.
3. Uvodna izjava 3. renumerira se i postaje uvodna izjava 2. i unose se sljedeće izmjene:
 - (a) nakon upućivanja na Uredbu (EZ) br. 552/2004, dodaju se riječi „*Europskog parlamenta i Vijeća*¹²”;
 - (b) nenumerirana uvodna izjava nakon uvodne izjave 3. postaje druga rečenica uvodne izjave 2. i mijenja se kako slijedi:

„Donošenje drugog paketa, to jest Uredbe (EZ) br. 1070/2009 Europskog parlamenta i Vijeća¹³, uvođenjem koncepata sheme izvedbe i upravitelja mreže radi daljnjeg poboljšanja izvedbe europske mreže upravljanja zračnim prometom dodatno je ojačalo inicijativu za jedinstveno europsko nebo.”;

- (c) umeće se sljedeća nova treća rečenica:

„Uredba (EZ) br. 552/2004 stavljena je izvan snage Uredbom (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća jer su odredbe potrebne za interoperabilnost sustava upravljanja zračnim prometom, komponenta i postupaka uključene u tu uredbu.”.

4. Umeće se sljedeća nova uvodna izjava 3.:

„Kako bi se uzele u obzir izmjene uvedene Uredbom (EU) 2018/1139, potrebno je uskladiti sadržaj ove Uredbe sa sadržajem Uredbe (EU) 2018/1139.”.

5. Uvodna izjava 6. mijenja se kako slijedi:

„Istodobno ostvarivanje ciljeva povećanja standarda sigurnosti zračnog prometa i poboljšanja cjelokupne izvedbe ATM-a i usluga u zračnoj plovidbi (ANS) u općem zračnom prometu u Europi zahtijeva uvažavanje ljudskog faktora. Stoga države članice trebaju poštovati načela „kulture pravičnosti”. Trebalo bi razmotriti i uzeti u obzir mišljenja i preporuke Stručne skupine za ljudsku dimenziju¹⁴ jedinstvenog europskog neba.”.

6. Umeće se sljedeća nova uvodna izjava 7.:

„Poboljšanja ekološke učinkovitosti upravljanja zračnim prometom isto tako izravno doprinose postizanju ciljeva iz Pariškog sporazuma i Komisijina europskog zelenog plana, osobito smanjenjem emisija iz zračnog prometa.”.

7. Uvodna izjava 7. renumerira se i postaje uvodna izjava 8. i mijenja se kako slijedi:

„Države članice su 2004. donijele opću izjavu o vojnim pitanjima povezanim s jedinstvenim europskim nebom. Prema toj izjavi, države članice trebale bi posebno unaprijediti civilno-vojnu suradnju i, ako i u mjeri u kojoj to sve dotične države članice smatraju potrebnim, olakšati suradnju između njihovih oružanih snaga u pogledu svih pitanja upravljanja zračnim prometom.”

¹² Uredba (EZ) br. 552/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o interoperabilnosti Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (Uredba o interoperabilnosti) (SL L 96, 31.3.2004., str. 26.).

¹³ Uredba (EZ) br. 1070/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o izmjeni uredaba (EZ) br. 549/2004, (EZ) br. 550/2004, (EZ) br. 551/2004 i (EZ) br. 552/2004 radi poboljšanja izvedbe i održivosti Europskog zrakoplovnog sustava (SL L 300, 14.11.2009., str. 34.).

¹⁴ C(2017) 7518 final

8. Uvodna izjava 8. renumerira se i postaje uvodna izjava 9., a dosadašnja uvodna izjava 9. briše se.

9. U uvodnoj izjavi 10. zadnja rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„To ne bi smjelo sprečavati nacionalna nadzorna tijela u sudjelovanju u regulatornom tijelu nadležnom za više reguliranih sektora ako to tijelo ispunjava zahtjeve za neovisnošću, ni u udruživanju s nacionalnim nadzornim tijelom u organizacijskom smislu.”.

10. Dodaje se sljedeća nova uvodna izjava 11.:

„Financiranje nacionalnih nadzornih tijela trebalo bi jamčiti njihovu neovisnost i trebalo bi im omogućiti da djeluju u skladu s načelima pravednosti, transparentnosti, nediskriminacije i proporcionalnosti. Odgovarajući postupci za imenovanje osoblja trebali bi doprinijeti osiguravanju neovisnosti nacionalnih nadzornih tijela, a osobito zajamčiti da osobe zadužene za donošenje strateških odluka imenuje javno tijelo koje nema izravna vlasnička prava nad pružateljima usluga u zračnoj plovidbi.”.

11. Uvodna izjava 11. renumerira se i postaje uvodna izjava 12., a njezina prva rečenica mijenja se kako slijedi:

„Nacionalna nadzorna tijela imaju ključnu ulogu u provedbi jedinstvenog europskog neba pa stoga trebaju međusobno surađivati kako bi se omogućila razmjena informacija o njihovu radu i načelima donošenja odluka, najboljih praksi i postupaka s obzirom na primjenu ove Uredbe i razvio zajednički pristup, također putem poboljšane suradnje na regionalnoj razini.”.

12. Uvodna izjava 12. renumerira se i postaje uvodna izjava 43.

13. Uvodna izjava 13. briše se.

14. Dodaju se sljedeće nove uvodne izjave 13. i 14.:

„(13) Suradnja između pružatelja usluga u zračnom prometu važan je alat za poboljšanje izvedbe europskog sustava upravljanja zračnim prometom i trebalo bi je poticati. Države članice trebale bi moći uspostaviti mehanizme suradnje koji nisu ograničeni na unaprijed određene oblike suradnje i zemljopisna područja.

(14) Certifikaciju u pogledu sigurnosti i nadzor sigurnosti pružatelja usluga u zračnoj plovidbi provode nacionalna nadležna tijela ili Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa (Agencija), u skladu sa zahtjevima i postupcima utvrđenima u Uredbi (EU) 2018/1139. Za pružanje usluga u zračnoj plovidbi potrebni su dodatni zahtjevi u pogledu financijske pouzdanosti te osiguranja od odgovornosti i rizika i oni bi trebali biti obuhvaćeni ekonomskim certifikatom. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi trebao bi moći nuditi usluge u Uniji samo ako ima i certifikat o sigurnosti i ekonomski certifikat.”.

15. Uvodna izjava 14. renumerira se i postaje uvodna izjava 15.

16. Umeću se sljedeće nove uvodne izjave od 16. do 33.:

„(16) Usluge u zračnom prometu koje se pružaju na isključivoj osnovi trebale bi biti podložne imenovanju i minimalnim zahtjevima od javnog interesa.

(17) Pružatelji usluga u zračnom prometu ili operatori aerodroma trebali bi imati mogućnost da komunikacijske, navigacijske i nadzorne usluge (CNS), usluge zrakoplovnog informiranja (AIS), podatkovne usluge u zračnom prometu (ADS), meteorološke usluge (MET) ili terminalne usluge u zračnom prometu nabavljaju po tržišnim uvjetima, ne dovodeći u pitanje

sigurnosne zahtjeve, ako ustanove da takva nabava omogućuje veću troškovnu učinkovitost. Očekuje se da će mogućnost takve nabave osigurati veću fleksibilnost i promicati inovacije u uslugama ne utječući pritom na posebne potrebe vojske u pogledu povjerljivosti, interoperabilnosti, stabilnosti sustava, pristupa podacima i sigurnosti upravljanja zračnim prometom.

(18) Ako se nabavljaju terminalne usluge u zračnom prometu, one ne bi trebale biti podložne sustavu naknada iz ove Uredbe ni članku 1. stavku 4. Direktive 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵, ovisno o primjenjivosti tog sustava.

(19) Pružanje rutnih usluga u zračnom prometu trebalo bi biti organizacijski odvojeno od pružanja usluga CNS, AIS, ADS, MET i terminalnih usluga u zračnom prometu, što uključuje i razdvajanje računa, kako bi se osigurala transparentnost i izbjeglo diskriminaciju, unakrsno subvencioniranje i narušavanje tržišnog natjecanja.

(20) Prema potrebi, nabava usluga u zračnoj plovidbi trebala bi se provoditi u skladu s Direktivom 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶ i Direktivom 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹⁷. Nacionalna nadzorna tijela trebala bi osigurati da su zahtjevi u pogledu nabave usluga u zračnoj plovidbi ispunjeni.

(21) Za upravljanje prometom bespilotnih zrakoplova neophodna je dostupnost zajedničkih usluga informiranja. Kako bi se ograničili troškovi upravljanja tim prometom, cijene zajedničkih usluga informiranja trebale bi se temeljiti na troškovima i razumnoj profitnoj marži te bi trebale biti podložne odobrenju nacionalnih nadzornih tijela. Kako bi se omogućilo pružanje usluga, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebali bi staviti na raspolaganje potrebne podatke.

(22) Budući da je svrha sheme izvedbe i sustava naknada veća troškovna učinkovitost usluga u zračnoj plovidbi koje se ne pružaju po tržišnim uvjetima i promicanje bolje kvalitete usluga, trebali bi uključivati relevantne i odgovarajuće poticaje. S obzirom na taj cilj, sheme izvedbe i sustavi naknada ne bi trebali obuhvaćati usluge koje se pružaju po tržišnim uvjetima.

(23) Radi postizanja maksimalne djelotvornosti potreban nadzor nad shemama izvedbe i sustavima naknada trebao bi biti usmjeren na imenovane pružatelje usluga u zračnom prometu kao takve.

(24) Odgovornosti za nadzor u pogledu shema izvedbe i sustava naknada trebalo bi na odgovarajući način podijeliti.

(25) Budući da pružanje rutnih usluga u zračnoj plovidbi obuhvaća prekogranične i mrežne elemente te da se zbog toga izvedba ocjenjuje u odnosu na ciljeve izvedbe na razini Unije, za ocjenjivanje i odobravanje planova i ciljeva izvedbe rutnih usluga u zračnoj plovidbi trebalo bi biti zaduženo tijelo Unije, podložno sudskom preispitivanju koje provodi žalbeno tijelo i naposljetku Sud Europske unije. Kako bi se osiguralo da se te zadaće obavljaju uz visoku

¹⁵ Direktiva 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2009. o naknadama zračnih luka (SL L 70, 14.3.2009., str. 11.).

¹⁶ Direktiva 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi i stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 65.).

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

razinu stručnosti i potrebnu neovisnost, to tijelo Unije trebala bi biti Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe, u skladu s posebnim pravilima upravljanja utvrđenima u Uredbi (EU) 2018/1139. S obzirom na njihovo poznavanje lokalnih okolnosti koje je potrebno za ocjenjivanje terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, nacionalna nadzorna tijela trebala bi biti zadužena za ocjenjivanje i odobravanje planova i ciljeva izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi. Raspodjela troškova između rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi predstavlja jednu operaciju koja je relevantna za obje vrste usluga i stoga bi trebala podlijevati nadzoru Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe.

(26) Nacrti planova izvedbe u području rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi trebali bi biti u skladu s odgovarajućim ciljevima izvedbe na razini Unije i u skladu s određenim kvalitativnim kriterijima kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri osiguralo da se ciljevi stvarno postižu. Postupak procjene trebao bi omogućiti brzo uklanjanje nedostataka.

(27) Na obavljanje mrežnih funkcija trebali bi se primjenjivati posebni kriteriji kojima se uzima u obzir posebna priroda tih funkcija. Za mrežne funkcije trebali bi postojati ciljevi izvedbe u ključnim područjima izvedbe povezanim s okolišem, kapacitetom i troškovnom učinkovitošću.

(28) Sustav naknada trebao bi se temeljiti na načelu da bi korisnici zračnog prostora trebali platiti za troškove nastale pružanjem usluga, ali da u obzir treba uzeti samo troškove koji se mogu pripisati toj usluzi i nisu obuhvaćeni na neki drugi način. Troškovi povezani s upraviteljem mreže trebali bi biti uključeni u utvrđene troškove koji se mogu naplatiti korisnicima zračnog prostora. Naknadama bi trebalo poticati sigurno, učinkovito, djelotvorno i održivo pružanje usluga u zračnoj plovidbi radi postizanja visoke razine sigurnosti i troškovne učinkovitosti, kao i ispunjavanje ciljeva izvedbe, te poticati pružanje integriranih usluga, smanjujući pritom utjecaj zrakoplovstva na okoliš.

(29) Mehanizmi za prilagodbu naknada radi poboljšanja ekološke učinkovitosti i kvalitete usluga, osobito većom upotrebom održivih alternativnih goriva, povećanjem kapaciteta i smanjenjem kašnjenja, uz održavanje optimalne razine sigurnosti, trebali bi se uspostaviti na razini Unije zbog prekogranične prirode zračnog prometa. Nacionalna nadzorna tijela trebala bi također imati mogućnost uspostave mehanizama za terminalne usluge na lokalnoj razini.

(30) Kako bi se korisnike zračnog prostora potaknulo da lete najkraćom rutom, osobito u razdobljima zagušenja, trebala bi postojati mogućnost da se odredi zajednička jedinična cijena za rutne usluge u cijelom zračnom prostoru jedinstvenog europskog neba. Određivanje takve zajedničke jedinične cijene trebalo bi biti prihodovno neutralno za pružatelje usluga u zračnom prometu.

(31) Trebalo bi propisati transparentnost računa pružatelja usluga u zračnoj plovidbi kao jedan od načina za sprečavanje unakrsnog subvencioniranja i narušavanja tržišnog natjecanja koje iz toga proizlazi.

(32) Mrežne funkcije upravljanja zračnim prometom trebale bi doprinijeti održivom razvoju sustava zračnog prometa i podupirati postizanje ciljeva izvedbe na razini Unije. Trebale bi omogućiti održivu, djelotvornu i ekološki optimalnu upotrebu zračnog prostora i ograničenih resursa, odražavati operativne potrebe pri uvođenju infrastrukture europske mreže upravljanja zračnim prometom i pružiti potporu u slučaju mrežnih kriza. Upravitelj mreže

trebao bi obavljati niz zadaća koje doprinose izvršavanju tih funkcija, a njegovo bi djelovanje trebalo uključivati sve operativne dionike na koje se to odnosi.

(33) Kad je riječ o odlukama koje donosi upravitelj mreže, u kooperativnom postupku donošenja odluka prednost bi trebalo dati interesima mreže. Sudionici u kooperativnom postupku donošenja odluka trebali bi stoga u najvećoj mogućoj mjeri nastojati poboljšati funkcioniranje i učinkovitost mreže. Kooperativnim postupcima donošenja odluka trebalo bi promicati interese mreže i trebali bi biti takvi da se pitanja riješe i postigne konsenzus kad god je to moguće.”

17. Uvodna izjava 15. renumerira se i postaje uvodna izjava 39. i mijenja se kako slijedi:

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

18. Uvodna izjava 16. briše se.

19. Uvodna izjava 17. renumerira se i postaje uvodna izjava 37. i mijenja se kako slijedi:

„Sigurna i učinkovita upotreba zračnog prostora može se postići samo bliskom suradnjom među civilnim i vojnim korisnicima zračnog prostora koja se u praksi uglavnom zasniva na koncepciji fleksibilne upotrebe zračnog prostora i djelotvorne civilno-vojne koordinacije u skladu sa standardima i preporukama ICAO-a. Trebalo bi uspostaviti pravila za osiguravanje primjene te koncepcije, a Komisiju bi trebalo ovlastiti za donošenje mjera za osiguravanje veće usklađenosti.”

20. Uvodna izjava 18. renumerira se i postaje uvodna izjava 35. i mijenja se kako slijedi:

„Dostupnost relevantnih operativnih podataka ključna je za omogućivanje fleksibilnog pružanja podatkovnih usluga u zračnom prometu, na prekograničnoj razini i razini Unije. Stoga bi takve podatke trebalo staviti na raspolaganje relevantnim dionicima, uključujući i potencijalne nove pružatelje podatkovnih usluga u zračnom prometu. Točnost informacija, uključujući onih o stanju u zračnom prostoru i konkretnim situacijama u zračnom prometu, te pravodobno prosljeđivanje tih informacija civilnim i vojnim kontrolorima imaju izravan učinak na sigurnost i učinkovitost operacija. Pravodobni pristup najnovijim informacijama o stanju u zračnom prostoru nužan je svim stranama koje žele iskoristiti strukture zračnog prostora koje su raspoložive prilikom podnošenja ili ponovnog podnošenja njihovih planova leta.”

21. Uvodna izjava 19. renumerira se i postaje uvodna izjava 36. i mijenja se kako slijedi:

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

22. Uvodne izjave od 20. do 25. brišu se.

23. Uvodna izjava 26. renumerira se i postaje uvodna izjava 34. i mijenja se kako slijedi:

„Kako bi se poboljšala usmjerenost pružatelja usluga u zračnom prometu prema korisnicima te povećala mogućnost da korisnici zračnog prostora utječu na odluke koje ih se tiču, savjetovanje s dionicima i njihovo sudjelovanje u bitnim operativnim odlukama pružatelja operativnih usluga u zračnom prometu trebalo bi biti djelotvornije.”

24. Umeće se sljedeća nova uvodna izjava 38.:

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

25. Umeće se sljedeća nova uvodna izjava 40.:

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

26. Uvodna izjava 27. briše se.

27. Uvodna izjava 28. renumerira se i postaje uvodna izjava 41. i mijenja se kako slijedi:

- (a) u prvoj rečenici brišu se riječi „i shema izvedbe”;
- (b) treća i četvrta rečenica zamjenjuju se sljedećim:

„Pri donošenju delegiranih akata na temelju ove Uredbe posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.”.

28. Uvodna izjava 29. briše se.

29. Uvodna izjava 30. renumerira se i postaje uvodna izjava 42. i glasi kako slijedi:

„Kako bi se osigurali ujednačeni uvjeti za provedbu ove Uredbe, osobito u pogledu načina zapošljavanja i postupaka odabira za nacionalna nadzorna tijela, pravila o ekonomskoj certifikaciji pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, pravila za provedbu shema izvedbe i sustava naknada, a osobito određivanja ciljeva izvedbe na razini Unije, klasifikacije rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, kriterija i postupaka za ocjenjivanje nacrtu planova izvedbe i ciljeva izvedbe pružatelja usluga u zračnom prometu i upravitelja mreže, praćenja izvedbe, pravila za pružanje informacija o troškovima i naknadama, sadržaja i utvrđivanja troškovne osnovice za naknade i određivanja jediničnih cijena za usluge u zračnoj plovidbi, mehanizama poticaja i mehanizama za podjelu rizika, imenovanja upravitelja mreže te uvjeta tog imenovanja, zadaća upravitelja mreže i mehanizama upravljanja koje treba primjenjivati, pravila o izvršavanju mrežnih funkcija, načina savjetovanja s dionicima o bitnim operativnim odlukama pružatelja usluga u zračnom prometu, zahtjeva u pogledu dostupnosti operativnih podataka, uvjeta pristupa i određivanja cijena pristupa, primjene koncepcije fleksibilne upotrebe zračnog prostora, utvrđivanja zajedničkih projekata i mehanizama upravljanja koji se na njih primjenjuju, provedbene ovlasti trebale bi biti dodijeljene Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁸.”.

¹⁸ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

30. Uvodne izjave 31. i 32. brišu se.
31. Uvodna izjava 33. renumerira se i postaje uvodna izjava 44.
32. Uvodna izjava 34. briše se.
33. Uvodne izjave 35. i 36. zamjenjuju se sljedećom novom uvodnom izjavom 45.:
„S obzirom na pravni položaj Kraljevine Španjolske u pogledu suvereniteta i jurisdikcije na području na kojem se nalazi zračna luka, ova Uredba ne bi se trebala primjenjivati na zračnu luku Gibraltar.”.
34. Uvodna izjava 37. renumerira se i postaje uvodna izjava 46. Prva rečenica mijenja se kako slijedi:
„Budući da cilj ove Uredbe, provedbu jedinstvenog europskog neba, države članice ne mogu dostatno ostvariti, nego ga se s obzirom na transnacionalnu dimenziju postupka može na bolji način ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti određenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji.”.

Poglavlje I.: Opće odredbe

35. U članku 1. (Predmet i područje primjene) unose se sljedeće izmjene:
- (a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:
„Ovom se Uredbom utvrđuju pravila za stvaranje i pravilno funkcioniranje jedinstvenog europskog neba kako bi se osigurali najnoviji standardi sigurnosti u zračnom prometu, kako bi se pridonijelo održivom razvoju sustava zračnog prometa i poboljšala cjelokupna izvedba upravljanja zračnim prometom i usluga u zračnoj plovidbi za opći zračni promet u Europi radi ispunjavanja zahtjeva svih korisnika zračnog prostora. To jedinstveno europsko nebo uključuje usklađenu paneuropsku mrežu postupno sve integriranijeg zračnog prostora, upravljanje mrežom i sustave za upravljanje zračnim prometom, koji se temelje na sigurnosti, učinkovitosti, interoperabilnosti i tehnološkoj modernizaciji na dobrobit svih korisnika zračnog prostora.”;
- (b) u stavku 2. upućivanje na članak 38. zamjenjuje se upućivanjem na članak 44.;
- (c) u stavku 3. druga rečenica mijenja se kako slijedi:
„U tom je smislu cilj ove Uredbe, na područjima koja su njome obuhvaćena, pomoći državama članicama u ispunjavanju njihovih obveza koje proizlaze iz Čikaške konvencije, davanjem osnove za zajedničko tumačenje i jednaku provedbu njezinih odredaba, te osiguravanjem da se te odredbe propisno poštuju u ovoj Uredbi i pravilima za njezinu provedbu.”;
- (d) stavak 4. mijenja se kako slijedi:
„Ova se Uredba primjenjuje na zračni prostor unutar ICAO EUR područja, gdje su države članice odgovorne za pružanje usluga u zračnom prometu. Države članice mogu također primjenjivati ovu Uredbu na zračni prostor pod svojom odgovornošću unutar drugih ICAO područja, uz uvjet da o tome obavijeste Komisiju i druge države članice.”;
- (e) stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:
„[Ako se Uredba donese prije isteka prijelaznog razdoblja: Ova se Uredba ne primjenjuje na zračnu luku Gibraltar.]”;

(f) dodaje se sljedeći stavak 6.:

„Osim ako je predviđeno drukčije, upućivanje na Agenciju Europske unije za sigurnost zračnog prometa (Agencija) tumači se kao upućivanje na Agenciju u njezinu svojstvu tijela nadležnog za sigurnost, a ne u svojstvu tijela nadležnog za reviziju izvedbe.”.

36. U članku 2. (Definicije) u točkama od 1. do 22. unose se sljedeće izmjene i umeće sljedeće:

(a) točka 1. renumerira se i postaje točka 5., a njezina podtočka (a) mijenja se kako slijedi:

„(a) sprečavanja sudara:

i. između zrakoplova;

ii. između zrakoplova i prepreka na manevarskom prostoru;”;

(b) točka 2. renumerira se i postaje točka 1. i mijenja se kako slijedi:

„„usluga aerodromske kontrole” znači usluga kontrole zračnog prometa (ATC) za aerodromski promet;”;

(c) točka 3. renumerira se i postaje točka 2. i mijenja se kako slijedi:

„„usluga zrakoplovnog informiranja” znači usluga uspostavljena za davanje zrakoplovnih informacija i podataka potrebnih za sigurnu, redovitu i učinkovitu zračnu plovidbu na određenom državnom području;”;

(d) točka 4. mijenja se kako slijedi:

„„usluge u zračnoj plovidbi (ANS)” znače usluge zračnog prometa; komunikacijske usluge, usluge plovidbe i nadzora (CNS); meteorološke usluge (MET); usluge zrakoplovnog informiranja (AIS); i podatkovne usluge u zračnom prometu (ADS);”;

(e) točka 5. renumerira se i postaje točka 3. i mijenja se kako slijedi:

„„pružatelj usluga u zračnoj plovidbi” znači svaki javni ili privatni subjekt koji pruža jednu ili više usluga u zračnoj plovidbi za opći zračni promet;”;

(f) točke 6. i 7. renumeriraju se i postaju točke 11. i 12.; točka 12. glasi kako slijedi:

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

(g) umeću se sljedeće točke 6. i 7.:

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

7. „upravljanje protokom i kapacitetom zračnog prometa (ATFCM)” znači usluga čiji je cilj zaštita kontrole zračnog prometa od preopterećenja i optimizacija korištenja raspoloživih kapaciteta;”;

(h) točka 8. renumerira se i postaje točka 14. i mijenja se kako slijedi:

„„korisnici zračnog prostora” znači operatori zrakoplova koji lete u skladu s pravilima u općem zračnom prometu;”;

(i) točka 9. renumerira se i postaje točka 8. i mijenja se kako slijedi:

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

(j) točka 10. renumerira se i postaje točka 9. i mijenja se kako slijedi:

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

(k) točka 11. renumerira se i postaje točka 10.;

(l) točka 12. renumerira se i postaje točka 17. i mijenja se kako slijedi:

„„usluga područne kontrole” znači usluga kontrole zračnog prometa za kontrolirane letove u kontroliranim područjima;”;

(m) točka 13. renumerira se i postaje točka 16.;

(n) umeće se sljedeća točka 13.:

„„struktura zračnog prostora” znači određeni volumen zračnog prostora definiran s ciljem osiguravanja sigurnih i optimalnih operacija zrakoplova;”;

(o) točka 14. renumerira se i postaje točka 33. i mijenja se kako slijedi:

„„Europski glavni plan upravljanja zračnim prometom” znači plan potvrđen Odlukom Vijeća 2009/320/EZ¹⁹, u skladu s člankom 1. stavkom 2. Uredbe Vijeća (EZ) br. 219/2007²⁰, kako je kasnije izmijenjena;”;

(p) točke 15. i 16. se brišu;

(q) točka 17. renumerira se i postaje točka 21. i mijenja se kako slijedi:

„„svjedodžba” znači dokument koji izdaje Agencija, nacionalno nadležno tijelo ili nacionalno nadzorno tijelo u bilo kojem obliku koji je u skladu s nacionalnim pravom, kojim se potvrđuje da određeni pružatelj usluga upravljanja zračnim prometom i pružatelj usluga u zračnoj plovidbi zadovoljava zahtjeve za pružanje određene usluge;”;

(r) točka 18. renumerira se i postaje točka 23.;

(s) umeće se sljedeća točka 18.:

„„polazna vrijednost” znači vrijednost utvrđena procjenom u svrhu određivanja ciljeva izvedbe i s obzirom na utvrđene troškove ili određene jedinične troškove tijekom godine koja prethodi početku relevantnog referentnog razdoblja;”;

¹⁹ Odluka Vijeća 2009/320/EZ od 30. ožujka 2009. o odobravanju Glavnog plana upravljanja europskim zračnim prometom projekta ATM-a jedinstvenog europskog neba (SESAR), SL L 95, 9.4.2009., str. 41.

²⁰ Uredba Vijeća (EZ) br. 219/2007 od 27. veljače 2007. o uspostavljanju zajedničkog poduzeća za razvoj nove generacije Europskog sustava upravljanja zračnim prometom (SESAR), SL L 64, 2.3.2007., str. 1.

(t) točka 19. renumerira se i postaje točka 24.;

(u) umeće se sljedeća točka 19.:

„referentna skupina” znači skupina pružatelja usluga u zračnom prometu sa sličnim operativnim i gospodarskim okruženjem;”;

(v) točka 20. renumerira se i postaje točka 28. i mijenja se kako slijedi:

„izjava” znači, za potrebe upravljanja zračnim prometom i usluga u zračnoj plovidbi, izjava kako je definirana u članku 3. stavku 10. Uredbe (EU) 2018/1139;”;

(w) umeće se sljedeća točka 20.:

„vrijednost raščlambe” znači vrijednost dobivena, za određenog pružatelja usluga u zračnom prometu, raščlambom cilja izvedbe na razini Unije na razinu svakog pojedinog pružatelja usluga u zračnom prometu, koja služi kao referentna vrijednost za procjenu usklađenosti cilja izvedbe utvrđenog u nacrtu plana izvedbe s ciljem izvedbe na razini Unije;”;

(x) točka 21. renumerira se i postaje točka 34. i mijenja se kako slijedi:

„fleksibilna upotreba zračnog prostora” znači koncepcija upravljanja zračnim prostorom čije je temeljno načelo da zračni prostor ne bi trebao biti označen kao civilni ili vojni zračni prostor, nego ga treba smatrati kontinuiranim prostorom u kojem se u najvećoj mogućoj mjeri moraju ispuniti svi zahtjevi korisnika;”;

(y) točka 22. renumerira se i postaje točka 35.;

(z) umeće se sljedeća točka 22.:

„zajednička usluga informiranja (CIS)” znači usluga koja se sastoji od prikupljanja statičnih i dinamičnih podataka i njihova širenja kako bi se omogućilo pružanje usluga za upravljanje prometom bespilotnih zrakoplova;”.

37. U članku 2. (Definicije) u točkama od 23. do 38. unose se sljedeće izmjene i umeće sljedeće:

(a) točka 23. renumerira se i postaje točka 15.;

(b) točka 24. briše se;

(c) točka 25. renumerira se i postaje točka 36. i mijenja se kako slijedi:

„opći zračni promet” znači svi letovi civilnih zrakoplova kao i svi letovi državnih zrakoplova (uključujući vojne, carinske i policijske zrakoplove) kada se ti letovi izvode u skladu s postupcima Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO), osnovane Čikaškom konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944.;”;

(d) točka 26. renumerira se i postaje točka 37.; druga rečenica se briše;

(e) umeću se sljedeće točke 25. i 26.:

„25. „kontrolirano područje” znači kontrolirani zračni prostor koji se prostire iznad utvrđene granice iznad zemlje;

26. „kooperativno donošenje odluka” znači proces u kojem se odluke donose na temelju interakcije i savjetovanja s državama članicama, operativnim dionicima i drugim akterima, prema potrebi;”;

(f) točka 27. renumerira se i postaje točka 38. i mijenja se kako slijedi:

„,meteorološke usluge” znači uređaji i usluge koji zrakoplovima osiguravaju meteorološke prognoze, upozorenja, izvještaje i opažanja, kao i sve druge meteorološke informacije i podatke koje države osiguravaju u svrhu korištenja u zrakoplovstvu;”;

(g) točka 28. renumerira se i postaje točka 41. i mijenja se kako slijedi:

„,usluge zračne plovidbe” znači uređaji i usluge koji zrakoplovima daju informacije o položaju i vremenu;”;

(h) točka 29. renumerira se i postaje točka 44. i mijenja se kako slijedi:

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

(i) točka 30. renumerira se i postaje točka 46. i mijenja se kako slijedi:

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

(j) točka 31. renumerira se i postaje točka 47.;

(k) točka 32. renumerira se i postaje točka 53. i mijenja se kako slijedi:

„,usluge nadzora” znači uređaji i usluge koji se koriste za utvrđivanje položaja zrakoplova kako bi se osigurao siguran razmak među njima;”;

(l) umeću se sljedeće točke od 29. do 32.:

„29. „rutne usluge u zračnoj plovidbi” znači usluge u zračnom prometu povezane s kontrolom zrakoplova od završetka faze uzlijetanja i početnog penjanja do početka faze prilazanja i slijetanja i pripadajuće usluge u zračnoj plovidbi koje su potrebne za pružanje rutnih usluga u zračnoj plovidbi;

30. „zona naplate rutnih naknada” znači volumen zračnog prostora koji se proteže od tla do gornjeg zračnog prostora i uključuje taj gornji zračni prostor, u kojem se pružaju rutne usluge u zračnoj plovidbi i za koji je utvrđena jedinstvena troškovna osnovica;

31. „Eurocontrol” je Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe ustanovljena 13. prosinca 1960. Međunarodnom konvencijom o suradnji radi sigurnosti zračne plovidbe;

„32. Europska mreža za upravljanje zračnim prometom (EATMN)” znači skup sustava navedenih u točki 3.1. Priloga VIII. Uredbi (EU) 2018/1139 koja omogućuje pružanje usluga u zračnoj plovidbi u Uniji, uključujući sučelja na granicama s trećim zemljama;”;

(m) točka 33. renumerira se i postaje točka 54.;

(n) točka 34. renumerira se i postaje točka 57.;

(o) točka 35. renumerira se i postaje točka 27. i mijenja se kako slijedi:

„,prekogranične usluge” znači usluge u zračnoj plovidbi koje u jednoj državi članici daje pružatelj usluga čije je glavno mjesto poslovanja u drugoj državi članici;”;

(p) točka 36. renumerira se i postaje točka 40. i mijenja se kako slijedi:

„,nacionalno nadzorno tijelo” znači nacionalno tijelo ili nacionalna tijela kojima je država članica povjerila zadaće iz ove Uredbe, osim zadaća koje obavlja nacionalno nadležno tijelo;”;

- (q) točke 37. i 38. brišu se;
- (r) umeće se sljedeća točka 39.:

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

- (s) umeću se sljedeće točke 42. i 43.:

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

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

- (t) umeće se sljedeća točka 45.:

„plan izvedbe” znači plan koji sastavljaju ili donose, ovisno o slučaju, pružatelji usluga u zračnom prometu i upravitelj mreže, a cilj mu je poboljšati izvedbu usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija;”.

38. U članku 2. (Definicije) dodatno se umeće sljedeće:

- (a) umeću se sljedeće točke od 48. do 52.:

„48. „faza definiranja SESAR-a” znači faza koja se sastoji od određivanja i ažuriranja dugoročne vizije projekta SESAR, s njim povezanog koncepta operacija kojima se omogućuju poboljšanja u svakoj fazi leta, potrebnih bitnih operativnih promjena u okviru EATMN-a i potrebnih prioriteta razvoja i uvođenja;

49. „faza uvođenja SESAR-a” znači uzastopne faze industrijalizacije i provedbe, tijekom kojih se provode sljedeće aktivnosti: standardizacija, proizvodnja i certifikacija zemaljske i zrakoplovne opreme i procesi potrebni za provedbu rješenja SESAR-a (industrijalizacija); te nabava, ugradnja i puštanje u rad opreme i sustava koji se temelje na rješenjima SESAR-a, uključujući s njima povezane operativne postupke (provedba);

50. „faza razvoja SESAR-a” znači faza tijekom koje se provode aktivnosti istraživanja, razvoja i validacije u cilju osiguravanja razrađenih rješenja SESAR-a;

51. „projekt SESAR” znači projekt modernizacije upravljanja zračnim prometom u Europi kojim se Uniji nastoji pružiti visoko djelotvorna, standardizirana i interoperabilna infrastruktura za upravljanje zračnim prometom i koji se sastoji od inovacijskog ciklusa koji uključuje fazu definiranja SESAR-a, fazu razvoja SESAR-a i fazu uvođenja SESAR-a;

52. „rješenje SESAR-a” znači rezultat faze razvoja SESAR-a koji se može uvesti i kojim se uvode novi ili poboljšani standardizirani i interoperabilni operativni postupci ili tehnologije;”;

- (b) umeću se sljedeće točke 55. i 56.:

„55. „terminalne usluge u zračnoj plovidbi” znači usluge aerodromske kontrole ili aerodromske usluge letnih informacija koje uključuju savjetodavne usluge u zračnom prometu i usluge uzbunjivanja, usluge u zračnom prometu povezane s prilaženjem i odlaskom

zrakoplova na udaljenosti od predmetne zračne luke koje su nužne za ispunjavanje operativnih zahtjeva i za to potrebne usluge u zračnoj plovidbi;

56. „zona naplate terminalnih naknada” znači zračna luka ili skupina zračnih luka koje se nalaze na državnom području države članice, u kojoj se pružaju terminalne usluge u zračnoj plovidbi i za koju je utvrđena jedinstvena troškovna osnovica.”.

Poglavlje II.: Nacionalna tijela

39. Naslov poglavlja II. zamjenjuje se sljedećim: „Nacionalna nadzorna tijela”.

40. Naslov članka 3. zamjenjuje se sljedećim: „Imenovanje, uspostavljanje i zahtjevi u pogledu nacionalnih nadzornih tijela”.

41. Tekst članka 3. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. mijenja se kako slijedi:

„Države članice, zajednički ili pojedinačno, imenuju ili uspostavljaju tijelo ili tijela kao svoje nacionalno nadzorno tijelo koje preuzima zadaće koje se takvom tijelu dodjeljuju ovom Uredbom.”;

(b) stavak 2. renumerira se i postaje stavak 3. i mijenja se kako slijedi:

„Ne dovodeći u pitanje stavak 1., nacionalna nadzorna tijela pravno su odvojena i neovisna od svih drugih javnih i privatnih subjekata u pogledu svoje organizacije, funkcioniranja, pravne strukture i donošenja odluka.

Nacionalna nadzorna tijela također su neovisna od svih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u pogledu svoje organizacije, odluka o financiranju, pravne strukture i donošenja odluka.”;

(c) stavak 3. renumerira se i postaje stavak 4. i mijenja se kako slijedi:

„Države članice mogu osnivati nacionalna nadzorna tijela koja su nadležna za više reguliranih sektora ako ta integrirana regulatorna tijela zadovoljavaju zahtjeve za neovisnošću iz ovog članka. Nacionalno nadzorno tijelo može se u pogledu svoje organizacijske strukture udružiti s nacionalnim tijelom nadležnim za tržišno natjecanje iz članka 11. Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2003 ako to zajedničko tijelo zadovoljava zahtjeve za neovisnošću iz ovog članka.”;

(d) stavak 4. se briše.

(e) stavak 5. renumerira se i postaje stavak 2. i mijenja se kako slijedi:

„Nacionalna nadzorna tijela izvršavaju svoje ovlasti nepristrano, neovisno i transparentno te je nužno osigurati njihovo prikladno organiziranje, zapošljavanje, upravljanje i financiranje.”;

(f) stavak 6. zamjenjuje se sljedećim stavcima 5. i 6.:

„5. Osoblje nacionalnih nadzornih tijela mora ispunjavati sljedeće zahtjeve:

(a) zapošljava se u skladu s jasnim i transparentnim postupcima kojima se osigurava njegova neovisnost;

(b) odabire se na temelju svojih posebnih kvalifikacija, uključujući odgovarajuću stručnost i relevantno iskustvo, ili se na odgovarajući način osposobljava.

Osoblje nacionalnih nadzornih tijela djeluje neovisno, osobito izbjegavanjem sukoba interesa između pružanja usluga u zračnoj plovidbi i izvršavanja svojih zadaća.

6. Uz zahtjeve utvrđene u stavku 5., osobe zadužene za donošenje strateških odluka imenuje tijelo predmetne države članice koje nema izravna vlasnička prava nad pružateljima usluga u zračnoj plovidbi. Države članice odlučuju hoće li te osobe biti imenovane na određeno razdoblje s mogućnošću ponovnog imenovanja ili će njihovo imenovanje biti trajno te će moći biti razriješene samo iz razloga koji nisu povezani s donošenjem odluka. Osobe zadužene za donošenje strateških odluka ne smiju tražiti niti primati upute ni od koje vlade ili drugog javnog ili privatnog subjekta pri obavljanju funkcija nacionalnoga nadzornog tijela i imaju pune ovlasti u pogledu zapošljavanja osoblja nacionalnog nadzornog tijela i upravljanja tim osobljem.

Suzdržavaju se od svakog izravnog ili neizravnog interesa koji se može smatrati štetnim za njihovu neovisnost i koji može utjecati na obavljanje njihovih funkcija. U tu svrhu svake godine podnose izjavu o preuzimanju obveza i izjavu o interesima, gdje navode sve izravne i neizravne interese.

Osobe zadužene za donošenje strateških odluka, za revizije ili za ostale funkcije koje su izravno povezane s ciljevima izvedbe ili nadzorom pružatelja usluga u zračnoj plovidbi ne smiju obnašati profesionalni položaj niti odgovornost kod bilo kojeg pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u razdoblju od najmanje dvije godine nakon svojeg mandata u nacionalnom nadzornom tijelu.”;

(g) stavak 7. mijenja se kako slijedi:

„Države članice osiguravaju da nacionalna nadzorna tijela imaju potrebna financijska sredstva i mogućnosti za učinkovito i pravodobno izvršavanje zadaća koje su im dodijeljene ovom Uredbom. Nacionalna nadzorna tijela upravljaju svojim osobljem na temelju vlastitih odobrenih sredstava, koja se određuju razmjerno zadaćama koje tijelo treba izvršavati u skladu s člankom 4.”;

(h) stavak 8. renumerira se i postaje stavak 9.;

(i) umeće se sljedeći stavak 8.:

„Država članica može zatražiti od Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe da obavlja zadaće povezane s provedbom sheme izvedbe i sustava naknada iz članaka 14., 17., 19., 20., 21., 22. i 25. te iz provedbenih akata utvrđenih u člancima 18. i 23. za koje je nacionalno nadzorno tijelo predmetne države članice odgovorno u skladu s ovom Uredbom te delegiranim i provedbenim aktima koji se na temelju nje donose.

Nakon što Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe prihvati takav zahtjev, ona postaje nadzorno tijelo odgovorno za zadaće obuhvaćene tim zahtjevom, a nacionalno nadzorno tijelo države članice koja je podnijela zahtjev više nije odgovorno za te zadaće. Odredbe iz Uredbe (EU) 2018/1139 koje se odnose na Agenciju koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe primjenjuju se na obavljanje tih zadaća, što uključuje i zaračunavanje pristojbi i naknada.”;

(j) stavak 9. renumerira se i postaje stavak 10. i mijenja se kako slijedi:

– riječi „stavka 6. točaka (a) i (b)” zamjenjuju se riječima „stavka 5. točaka (a) i (b)”;

– riječi „članka 27. stavka. 3” zamjenjuju se riječima „članka 37. stavka 3.”.

42. Članak 4. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Nacionalna nadzorna tijela iz članka 3.:

(a) provode aktivnosti potrebne za izdavanje ekonomskih certifikata iz članka 6., uključujući nadzor nositelja tih ekonomskih certifikata;

(b) nadziru pravilnu primjenu zahtjeva za nabavu u skladu s člankom 8. stavkom 6.;

(c) primjenjuju sheme izvedbe i sustave naknada iz članaka od 10. do 17. i od 19. do 22. te iz provedbenih akata utvrđenih u člancima 18. i 23., u okviru svojih zadaća kako su utvrđene u tim člancima i aktima, te nadziru primjenu Uredbe u pogledu transparentnosti računa imenovanih pružatelja usluga u zračnom prometu u skladu s člankom 25.”;

(b) stavak 2. renumerira se i postaje stavak 3. i mijenja se kako slijedi:

„Svako nacionalno nadzorno tijelo provodi potrebne inspekcije, revizije i druge aktivnosti praćenja kako bi utvrdilo jesu li pravne ili fizičke osobe koje podliježu nadzoru na temelju ove Uredbe eventualno prekršile zahtjeve utvrđene u ovoj Uredbi te u delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju ove Uredbe.

Poduzima sve potrebne provedbene mjere koje mogu, prema potrebi, uključivati izmjenu, ograničenje, suspenziju ili opoziv ekonomskih certifikata koje je izdalo u skladu s člankom 6.

Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, operatori aerodroma i pružatelji zajedničkih usluga informiranja na koje se to odnosi moraju poštovati mjere koje u tu svrhu poduzimaju nacionalna nadzorna tijela.”;

(c) umeće se sljedeći stavak 2.:

„Nacionalna nadzorna tijela odgovorna su za procjenu i odobravanje određivanja cijena za pružanje zajedničkih usluga informiranja, u skladu s člankom 9.”.

43. Članak 5. mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Nacionalna nadzorna tijela razmjenjuju informacije i surađuju u mreži u kontekstu savjetodavnog odbora za reviziju izvedbe iz članka 114.a Uredbe (EU) 2018/1139.”;

(b) stavak 2. mijenja se kako slijedi:

„Nacionalna nadzorna tijela surađuju, prema potrebi u vidu radnih dogovora, u svrhe pružanja uzajamne pomoći u svojim zadaćama praćenja i nadzora te provođenja istraga i pregleda.”;

(c) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„Nacionalna nadzorna tijela pružateljima usluga u zračnoj plovidbi olakšavaju pružanje prekograničnih usluga za potrebe poboljšanja rada mreže. U slučaju pružanja usluga u zračnoj plovidbi u zračnom prostoru koji spada pod nadležnost dvije ili više država članica, te države članice zaključuju sporazum o nadzoru predviđenom u ovom članku koji se provodi u skladu s ovom Uredbom u pogledu predmetnih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi. Predmetna nacionalna nadzorna tijela mogu donijeti plan kojim utvrđuju provedbu suradnje u cilju primjene tog sporazuma.”;

(d) stavak 4. briše se;

(e) stavak 5. renumerira se i postaje stavak 4. i mijenja se kako slijedi:

„Pri pružanju usluga u zračnoj plovidbi u zračnom prostoru pod nadležnošću neke druge države članice dogovori iz stavka 3. uključuju uzajamno priznavanje, od strane svakog od tih tijela, obavljanja zadaća nadzora utvrđenih u ovoj Uredbi te rezultata obavljanja tih zadaća.

Tijela također navode koje će nacionalno nadzorno tijelo biti zaduženo za ekonomsko certificiranje iz članka 6.”;

(f) stavak 6. renumerira se i postaje stavak 5. i mijenja se kako slijedi:

„Ako to dopušta nacionalno pravo i radi regionalne suradnje, nacionalna nadzorna tijela mogu također zaključiti sporazume o raspodjeli odgovornosti u vezi zadaća nadzora. O tim dogovorima obavješćuju Komisiju.”.

44. Članak 6. briše se.

Poglavlje III.: Pružanje usluga

45. Članak 7. i članak 28. zamjenjuju se člankom 38. s naslovom „Savjetovanje s dionicima” i sljedećim tekstom:

„1. Države članice, nacionalna nadzorna tijela, Agencija, bez obzira na to djeluje li kao tijelo za reviziju izvedbe, i upravitelj mreže uspostavljaju mehanizme za odgovarajuća savjetovanja s dionicima potrebna za izvršavanje njihovih zadaća u provedbi ove Uredbe.

2. Komisija uspostavlja takav mehanizam na razini Unije radi savjetovanja o pitanjima u vezi s provedbom ove Uredbe, prema potrebi. U savjetovanju sudjeluje Posebni odbor za sektorski dijalog uspostavljen Odlukom Komisije 98/500/EZ.

3. Dionici mogu biti:

(a) pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ili relevantne skupine koje ih predstavljaju;

(b) upravitelj mreže;

(c) operatori aerodroma ili odgovarajuće skupine koje ih predstavljaju;

(d) korisnici zračnog prostora ili odgovarajuće skupine koje ih predstavljaju;

(e) vojska;

(f) proizvodna industrija;

(g) zastupnička tijela stručnih kadrova;

(h) relevantne nevladine organizacije.”.

46. Članak 8. renumerira se i postaje članak 6. Naslov članka mijenja se i glasi „Izdavanje ekonomskih certifikata i zahtjevi za pružatelje usluga u zračnoj plovidbi”, a tekst članka zamjenjuje se sljedećim:

„1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi moraju, uz certifikate koje moraju imati u skladu s člankom 41. Uredbe (EU) 2018/1139, imati ekonomski certifikat. Ekonomski certifikat izdaje se na zahtjev, nakon što je podnositelj zahtjeva dokazao dovoljnu financijsku pouzdanost i pribavio odgovarajuće osiguranje od odgovornosti i rizika.

Ekonomski certifikat iz ovog stavka može se ograničiti, suspendirati ili ukinuti kada imatelj više nije usklađen sa zahtjevima za izdavanje i zadržavanje takvog certifikata.

2. Subjekt koji ima ekonomski certifikat iz stavka 1. i certifikat iz članka 41. Uredbe (EU) 2018/1139 smije korisnicima zračnog prostora na nediskriminirajući način pružati usluge u zračnoj plovidbi unutar Unije, ne dovodeći u pitanje članak 7. stavak 2.

3. Ekonomski certifikat iz stavka 1. i certifikat iz članka 41. Uredbe (EU) 2018/1139 mogu podlijegati jednom ili više uvjeta iz Priloga I. Ti uvjeti moraju biti objektivno opravdani, nediskriminirajući, proporcionalni i transparentni. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 36. radi izmjene popisa iz Priloga I. u svrhe osiguravanja ekonomski jednakih uvjeta i stabilnosti pružanja usluga.

4. Nacionalna nadzorna tijela države članice u kojoj fizička odnosno pravna osoba koja podnosi zahtjev za ekonomski certifikat ima glavno mjesto poslovanja ili, ako ta osoba nema glavno mjesto poslovanja, u kojoj ima boravište ili poslovni nastan, odgovorna su za zadatke iz ovog članka u vezi ekonomskih certifikata. U slučaju pružanja usluga u zračnoj plovidbi u zračnom prostoru za koji su odgovorne dvije države članice ili više njih, odgovorna su nacionalna nadzorna tijela kako je određeno u članku 5. stavku 4.

5. Za svrhe stavka 1., nacionalna nadzorna tijela:

(a) primaju i ocjenjuju zahtjeve koji su im podneseni i, prema potrebi, izdaju ili obnavljaju ekonomske certifikate;

(b) provode nadzor nad imateljima ekonomskih certifikata.

6. Komisija donosi, u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3., provedbena pravila u smislu detaljnih zahtjeva u pogledu financijske pouzdanosti, posebno financijske sposobnosti i financijske stabilnosti te u pogledu osiguranja od odgovornosti i rizika. Kako bi se osigurala ujednačena provedba i usklađenost sa stavcima 1., 4. i 5. ovog članka, Komisija donosi provedbene akte u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. kojima se detaljno utvrđuju pravila i postupci za certifikaciju i obavljanje istraga, inspekcijskih pregleda, audita i drugih aktivnosti praćenja potrebnih za osiguravanje djelotvornog nadzora nacionalnog nadzornog tijela nad subjektima koji podliježu ovoj Uredbi.”.

47. Članak 9. renumerira se i postaje članak 7. sa sljedećim izmjenama:

(a) stavci 1., 2. i 3. mijenjaju se kako slijedi:

„1. Države članice osiguravaju pružanje usluga u zračnom prometu na isključivoj osnovi unutar određenih blokova zračnog prostora u zračnom prostoru pod njihovom nadležnošću. U tu svrhu države članice pojedinačno ili zajednički imenuju jednog ili više pružatelja usluga u zračnom prometu. Pružatelji usluga u zračnom prometu moraju ispunjavati sljedeće uvjete:

(a) moraju imati valjan certifikat ili valjanu izjavu u skladu s člankom 41. Uredbe (EU) 2018/1139 i ekonomski certifikat u skladu s člankom 6. stavkom 1.

(b) moraju poštovati nacionalne sigurnosne i obrambene zahtjeve.

Svaka odluka o imenovanju pružatelja usluga u zračnom prometu vrijedi najviše deset godina. Države članice mogu odlučiti obnoviti imenovanje pružatelja usluga u zračnom prometu.

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

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

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

(c) time da upotrebljavaju samo objekte u državi članici imenovanja.

3. Države članice utvrđuju prava i obveze pružatelja usluga u zračnom prometu, bilo da je riječ o pojedinačno ili zajednički imenovanim pružateljima. Te obveze obuhvaćaju uvjete za davanje na raspolaganje relevantnih podataka koji omogućuju identifikaciju svih kretanja zrakoplova u zračnom prostoru za koji su odgovorni.”;

(b) brišu se stavci 4. i 5.

(c) Stavak 6. renumerira se i postaje stavak 4.

48. Članak 10. briše se.

49. Umeće se novi članak 8. s naslovom „*Uvjeti za pružanje usluga CNS, AIS, ADS, MET i terminalnih usluga u zračnom prometu*” i sljedećim tekstom:

„1. Pružatelji usluga u zračnom prometu mogu odlučiti nabaviti usluge CNS, AIS, ADS ili MET po tržišnim uvjetima, ako to omogućava veću isplativost za korisnike zračnog prostora.

Ako to omogućuje veću isplativost za korisnike zračnog prostora, države članice dopuštaju operatorima aerodroma da po tržišnim uvjetima nabavljaju terminalne usluge u zračnom prometu za aerodromsku kontrolu.

Uz to, ako to omogućuje veću isplativost za korisnike zračnog prostora, države članice mogu dopustiti operatorima aerodroma ili odgovornom nacionalnom nadzornom tijelu da po tržišnim uvjetima nabavljaju terminalne usluge u zračnom prometu za prilaznu kontrolu.

2. Nabava usluga po tržišnim uvjetima mora biti na temelju jednakih, nediskriminirajućih i transparentnih uvjeta u skladu s pravom Unije uključujući pravila Ugovora o EU-u o tržišnom natjecanju. Postupci natječaja za nabavu dotičnih usluga moraju biti takvi da je omogućeno stvarno sudjelovanje konkurentskih pružatelja u tim postupcima, uključujući redovitu ponovnu provedbu nadmetanja.

3. Države članice moraju poduzeti sve neophodne mjere da osiguraju da je pružanje rutnih usluga u zračnom prometu organizacijski odvojeno od pružanja usluga CNS, AIS, ADS, MET i terminalnih usluga u zračnom prometu i da su u skladu s člankom 25. stavkom 3. računi odvojeni.

4. Pružatelj usluga CNS, AIS, ADS, MET ili terminalnih usluga u zračnom prometu može biti odabran za pružanje usluga u državi članici samo ako:

(a) je certificiran u skladu s člankom 6. stavcima 1. i 2.;

(b) njegovo se glavno mjesto poslovanja nalazi na teritoriju jedne od država članica;

(c) je više od 50 % tog pružatelja usluga u vlasništvu države članice ili državljana države članice i pod njihovom djelotvornom kontrolom, izravno ili neizravno putem jednog ili više posredničkih poduzeća, osim ako je drukčije predviđeno u sporazumu s trećom zemljom u kojem je Unija stranka; i

(d) pružatelj usluga ispunjava nacionalne sigurnosne i obrambene zahtjeve.

5. Članci 14. i 17. te članci od 19. do 22. ne primjenjuju se na pružatelje terminalnih usluga u zračnom prometu koji su imenovani slijedom postupka nabave u skladu s drugim i trećim podstavkom stavka 1. Ti pružatelji terminalnih usluga u zračnom prometu pružaju nacionalnom nadzornom tijelu i Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe za svrhe nadzora podatke o izvedbi usluga u zračnoj plovidbi u ključnim područjima izvedbe: sigurnosti, utjecaju na okoliš, kapacitetu i troškovnoj učinkovitosti.

6. Nacionalna nadzorna tijela moraju osigurati da je nabava koju vrše pružatelji usluga u zračnom prometu i operatori aerodroma iz stavka 1. u skladu sa stavkom 2. i prema potrebi primjenjuju korektivne mjere. Kad je riječ o terminalnim uslugama u zračnom prometu, odgovorna su za odobravanje natječajnih specifikacija za terminalne usluge u zračnom prometu, koje uključuju zahtjeve u pogledu kvalitete usluga. Nacionalna nadzorna tijela proslijeđuju nacionalnom tijelu za tržišno natjecanje iz članka 11. Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2003 pitanja koja se odnose na primjenu pravila o tržišnom natjecanju.”

50. Umeće se novi članak 9. pod naslovom „Pružanje zajedničkih usluga informiranja (CIS)”, koji glasi kako slijedi:

„1. Ako se pružaju zajedničke usluge informiranja (CIS), podaci koji se šalju moraju biti u pogledu integriteta i kvalitete takvi da omogućuju sigurno pružanje usluga za upravljanje prometom bespilotnih zrakoplova.

2. Cijena zajedničkih usluga informiranja temelji se na fiksnim i varijabilnim troškovima pružanja dotične usluge, a uz to može biti uvećana u skladu s odgovarajućim odnosom rizika i povrata.

Troškovi iz prvog podstavka evidentiraju se na računu koji je odvojen od računâ za ostale aktivnosti dotičnog operatora i moraju biti javno dostupni.

3. Pružatelj zajedničkih usluga informiranja utvrđuje cijenu u skladu sa stavkom 2., podložno ocjeni i odobrenju odgovornog nacionalnog nadzornog tijela.

4. Za operacije u volumenima zračnog prostora koje država članica odredi za operacije bespilotnih zrakoplova, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi moraju pružati relevantne operativne podatke u realnom vremenu. Pružatelji zajedničkih usluga informiranja upotrebljavaju te podatke samo za operativne svrhe usluga koje pružaju. Pristup odgovarajućim operativnim podacima na nediskriminirajućoj se osnovi odobrava pružateljima zajedničkih usluga informiranja, ne dovodeći u pitanje sigurnosne i obrambene interese.

Cijene pristupa tim podacima temelje se na marginalnom trošku stavljanja tih podataka na raspolaganje.”

51. Članak 11. renumerira se i postaje članak 10. i mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 1. mijenja se i glasi:

„Radi poboljšanja izvedbe usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija u jedinstvenom europskom nebu, primjenjuje se shema izvedbe usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija u skladu s ovim člankom i člancima od 11. do 18.”;

(b) stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„Shema izvedbe primjenjuje se u referentnim razdobljima, ne kraćima od dvije godine i ne dužima od pet godina. Shema izvedbe uključuje:

- (a) ciljeve izvedbe na razini Unije za ključna područja okoliša, kapaciteta i učinkovitosti troškova za svako referentno razdoblje;
- (b) planove izvedbe uključujući obvezujuće ciljeve izvedbe u ključnim područjima izvedbe navedenima u točki (a) za svako referentno razdoblje;
- (c) periodičnu reviziju, praćenje i sustavno vrednovanje („benchmarking”) izvedbe za ključna područja sigurnosti, okoliša, kapaciteta i učinkovitosti troškova.

Komisija može dodati i druga ključna područja izvedbe za svrhe utvrđivanja ciljeva izvedbe ili praćenja, ako je to potrebno kako bi se poboljšala izvedba.”;

- (c) stavci od 3. do 6. i stavak 8. brišu se;
- (d) stavak 7. renumerira se i postaje stavak 3. i mijenja se kako slijedi:

„Točke (a), (b) i (c) stavka 2. temelje se na:

- (a) prikupljanju, vrednovanju, ispitivanju, ocjenjivanju i prosljeđivanju relevantnih podataka povezanih s izvedbom usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija, dobivenih od svih relevantnih strana, uključujući pružatelje usluga u zračnoj plovidbi, korisnike zračnog prostora, operatore aerodroma, nacionalna nadzorna tijela, nacionalna nadležna tijela, države članice, Agenciju, upravitelja mreže i Eurocontrol;
- (b) ključnim pokazateljima izvedbe za utvrđivanje ciljeva u ključnim područjima izvedbe koja obuhvaćaju utjecaj na okoliš, kapacitet i troškovnu učinkovitost;
- (c) pokazateljima za praćenje izvedbe u ključnim područjima izvedbe koja obuhvaćaju sigurnost, utjecaj na okoliš, kapacitet i troškovnu učinkovitost;
- (d) metodologiji za razvoj planova izvedbe i ciljeva izvedbe za usluge u zračnoj plovidbi i metodologiji za razvoj plana izvedbe i ciljeva izvedbe za mrežne funkcije;
- (e) ocjeni nacrtâ planova izvedbe i ciljeva za usluge u zračnoj plovidbi i mrežne funkcije;
- (f) praćenju planova izvedbe, uključujući odgovarajuće mehanizme upozoravanja radi revizije planova i ciljeva izvedbe i revizije ciljeva izvedbe na razini Unije tijekom referentnog razdoblja;
- (g) sustavnom vrednovanju pružatelja usluga u zračnoj plovidbi;
- (h) shemama poticaja, uključujući primjenjivu financijsku destimulaciju ako pružatelj usluga u zračnom prometu ne poštuje relevantne obvezujuće ciljeve izvedbe tijekom referentnog razdoblja ili ako nije proveo relevantne zajedničke projekte iz članka 35. Takva financijska destimulacija osobito se primjenjuje u slučaju smanjenja kvalitete usluge tog pružatelja, slijedom nepoštovanja ciljeva izvedbe ili neprovođenja zajedničkih projekata te posljedičnog utjecaja na mrežu;
- (i) mehanizmima podjele rizika u smislu prometa i troškova;
- (j) rasporedu utvrđivanja ciljeva, ocjenjivanju planova i ciljeva izvedbe, praćenju i sustavnom vrednovanju;
- (k) metodologiji za raspodjelu troškova koji su zajednički za rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi između te dvije kategorije usluga;
- (l) mehanizmima za nošenje s nepredvidljivim i važnim događajima koji imaju konkretan utjecaj na provedbu sheme izvedbe i sustava naknada.”.

52. Umeće se novi članak 11. pod naslovom „*Utvrđivanje ciljeva izvedbe na razini Unije*” i sa sljedećim tekstom:

„1. Komisija donosi ciljeve izvedbe na razini Unije za rutne usluge u zračnoj plovidbi i za terminalne usluge u zračnoj plovidbi u ključnim područjima izvedbe koja obuhvaćaju utjecaj na okoliš, kapacitet i troškovna učinkovitost za svako referentno razdoblje, u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 37. stavka 2. i stavcima 2. i 3. ovog članka. Zajedno s ciljevima izvedbe na razini Unije, Komisija može definirati dodatne polazne vrijednosti, vrijednosti raščlambe ili referentne skupine, za svrhe omogućavanja ocjene i odobrenja nacrtâ planova izvedbe u skladu s kriterijima iz članka 13. stavka 3.

2. Ciljevi izvedbe na razini Unije iz stavka 1. definiraju se na temelju sljedećih glavnih kriterija:

(a) moraju poticati postupna, kontinuirana poboljšanja u smislu operativne i ekonomske izvedbe usluga u zračnoj plovidbi;

(b) moraju biti realni i dostizni tijekom predmetnog referentnog razdoblja, a istovremeno biti otvoreni za dugoročni strukturni i tehnički razvoj koji omogućava učinkovito, održivo i pouzdano pružanje usluga u zračnoj plovidbi.

3. Za svrhe pripreme odluka u pogledu ciljeva izvedbe na razini Unije Komisija je obvezna prikupljati potrebne podatke od dionika. Na zahtjev Komisije Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe daje svoje mišljenje kako bi pomogla Komisiji u analizi i pripremi tih odluka.”

53. Briše se članak 12.

54. Članak 13. renumerira se i postaje članak 19. i mijenja se kako slijedi:

„1. Ne dovodeći u pitanje mogućnost da države članice javnim sredstvima financiraju pružanje usluga u zračnom prometu iz ovog članka, naknade za usluge u zračnoj plovidbi utvrđuju se, uvode i obvezno naplaćuju od korisnika zračnog prostora.

2. Naknade se temelje na troškovima pružatelja usluga u zračnom prometu za usluge i funkcije koje su pružene korisnicima zračnog prostora u fiksnim referentnim razdobljima kako je definirano u članku 10. stavku 2. Ti troškovi mogu uključivati razuman prinos na imovinu kojim se doprinosi financiranju potrebnih kapitalnih poboljšanja.

3. Naknadama se potiče sigurno, djelotvorno, učinkovito i održivo pružanje usluga u zračnoj plovidbi radi postizanja visoke razine sigurnosti i rentabilnosti kao i ispunjavanja ciljeva izvedbe te radi stimuliranja pružanja integriranih usluga, smanjujući pri tom utjecaj zrakoplovstva na okoliš.

4. Prihodi od naknada koje su uvedene za korisnike zračnog prostora mogu rezultirati financijskim viškovima ili gubicima za pružatelje usluga u zračnom prometu, i to zbog primjene shema poticaja iz članka 10. stavka 3. točke (h) i mehanizama podjele rizika iz članka 10. stavka 3. točke (i).

5. Prihodi od naknada uvedenih za korisnike zračnog prostora u skladu s ovim člankom ne smiju se koristiti za financiranje usluga koje se pružaju po tržišnim uvjetima u skladu s člankom 8.

6. *Financijski podaci o utvrđenim troškovima, stvarnim troškovima i prihodima imenovanih pružatelja usluga u zračnom prometu dostavljaju se nacionalnim nadzornim tijelima i Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe te moraju biti javno dostupni.*”.

55. Članak 14. renumerira se i postaje članak 24. Naslov članka mijenja se i glasi: „*Preispitivanje sukladnosti sa shemom izvedbe i sustavom naknada*”, a tekst članka mijenja se i glasi:

„1. *Komisija redovito preispituje usklađenost pružatelja usluga u zračnom prometu i država članica s člancima od 10. do 17., člancima od 19. do 22. i provedbenim aktima iz članka 18. i 23. Komisija djeluje u dogovoru s Agencijom koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe i s nacionalnim nadzornim tijelima.*

2. *Na zahtjev jedne ili više država članica, nacionalnog nadzornog tijela ili Komisije Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe istražuje svaku navodnu neusklađenost iz stavka 1. Ako ima naznaka takve neusklađenosti, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe može pokrenuti istragu na vlastitu inicijativu. Istragu mora zaključiti u roku od četiri mjeseca od zaprimanja zahtjeva, nakon saslušanja države članice, dotičnog nacionalnog nadzornog tijela i dotičnog imenovanog pružatelja usluga u zračnom prometu. Ne dovodeći u pitanje članak 41. stavak 1., Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe dijeli rezultate istrage s dotičnim državama članicama, dotičnim pružateljima usluga u zračnom prometu i Komisijom.*

3. *Komisija može dati mišljenje o tome jesu li države članice i/ili pružatelji usluga u zračnom prometu postupali u skladu s člancima od 10. do 17. i od 19. do 22. te provedbenim aktima iz članka 18. i 23. te svoje mišljenje dostavlja dotičnim državama članicama i dotičnom pružatelju usluga u zračnom prometu.*”.

56. Članak 15. renumerira se i postaje članak 35. (u poglavlju V. izmijenjenog prijedloga) i glasi kako slijedi:

„1. *Komisija može uspostaviti zajedničke projekte radi uvođenja ključnih operativnih promjena utvrđenih u Europskom glavnom planu upravljanja zračnim prometom koje utječu na cijelu mrežu.*

2. *Komisija može uspostaviti i mehanizme za upravljanje zajedničkim projektima i njihovom provedbom.*

3. *Zajednički projekti mogu biti prihvatljivi za financiranje Unije. U tu svrhu i ne dovodeći u pitanje nadležnost država članica za odlučivanje o uporabi njihovih financijskih sredstava, Komisija provodi neovisnu analizu troškova i koristi te odgovarajuća savjetovanja s državama članicama i relevantnim dionicima u skladu s člankom 10., razmatrajući pritom sve odgovarajuće načine za financiranje njihove provedbe.*

4. *Komisija uspostavlja zajedničke projekte i mehanizme za upravljanje iz stavaka 1. i 2. provedbenim aktima donesenima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3.*”

57. Briše se članak 16.

58. Članak 17. zamjenjuje se člancima 26. i 27. (u poglavlju IV. izmijenjenog prijedloga) koji glase kako slijedi:

„Članak 26.

Mrežne funkcije

1. Funkcije mreže za upravljanje zračnim prometom osiguravaju održivu i učinkovitu upotrebu zračnog prostora i ograničenih resursa. Ujedno korisnicima zračnog prostora osiguravaju upotrebu putanja optimalnih za zaštitu okoliša, omogućavajući pri tom maksimalan pristup zračnom prostoru i uslugama u zračnoj plovidbi. Ove mrežne funkcije, navedene u stavcima 2. i 3., podupiru ostvarivanje ciljeva izvedbe na razini Unije i temelje se na operativnim zahtjevima .

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

- (a) projektiranje i upravljanje europskim strukturama zračnog prostora;
- (b) upravljanje protokom zračnog prometa;
- (c) koordinacija ograničenih resursa unutar zrakoplovnih frekventnih pojaseva koji se upotrebljavaju u općem zračnom prometu, posebno radio frekvencija, kao i usklađivanje kodova radarskih transpondera.

3. Mrežne funkcije iz stavka 1. uključuju i sljedeće:

- (a) optimizaciju projektiranja zračnog prostora za mrežu i olakšavanje delegiranja pružanja usluga u zračnom prometu suradnjom s pružateljima usluga u zračnom prometu i tijelima država članica;
- (b) upravljanje dodjelom kapaciteta za kontrolu zračnog prometa u mreži kako je utvrđeno u obvezujućem planu mrežnih operacija (NOP);
- (c) funkciju koordinacije i potpore u slučaju krize mreže;
- (d) protok zračnog prometa i upravljanje kapacitetima;
- (e) upravljanje aktivnostima planiranja, praćenja i koordinacije provedbenih aktivnosti uvođenja infrastrukture u europskoj mreži za upravljanje zračnim prometom, u skladu s Europskim glavnim planom upravljanja zračnim prometom, uzimajući u obzir operativne potrebe i povezane operativne postupke;
- (f) praćenje funkcioniranja infrastrukture europske mreže za upravljanje zračnim prometom.

4. Funkcije navedene u stavcima 2. i 3. ne uključuju donošenje obvezujućih mjera općeg opsega ili provođenje političke diskrecije. Izvode se u suradnji s vojnim tijelima u skladu s dogovorenim postupcima u vezi fleksibilne upotrebe zračnog prostora.

5. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 36. u svrhe izmjene ove Uredbe kako bi, ako je to potrebno za funkcioniranje i izvedbu mreže, dodala i druge funkcije osim onih navedenih u stavcima 2. i 3.

Članak 27.

Upravitelj mreže

1. Kako bi se postigli ciljevi iz članka 26., Komisija, uz pomoć Agencije, ako je relevantna, osigurava da upravitelj mreže doprinosi izvršavanju mrežnih funkcija iz članka 26. izvršavanjem zadataka iz stavka 4.

2. Komisija može imenovati nepristrano i stručno tijelo za zadaće upravitelja mreže. U tu svrhu Komisija donosi provedbeni akt u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. U toj su odluci o imenovanju navedeni uvjeti imenovanja, uključujući financiranje upravitelja mreže.

3. Zadaće upravitelja mreže izvršavaju se na neovisan, nepristran i troškovno učinkovit način. One podliježu odgovarajućem upravljanju pri kojem se priznaju razdvojene odgovornosti za davanje usluga i regulaciju, u slučajevima u kojima tijelo imenovano kao upravitelj mreže ima i regulatorne zadaće. Pri obavljanju svojih zadaća, upravitelj mreže uvažava potrebe cjelokupne mreže ATM-a i u potpunosti uključuje korisnike zračnog prostora, pružatelje usluga u zračnoj plovidbi, upravitelje aerodroma i vojsku.

4. Upravitelj mreže doprinosi izvršavanju mrežnih funkcija mjerama za potporu radi sigurnog i učinkovitog planiranja i rada mreže u normalnim i kriznim uvjetima te mjerama usmjerenima na kontinuirano poboljšavanje mrežnih operacija u jedinstvenom europskom nebu i općenitog funkcioniranja mreže, posebno u smislu provedbe sheme izvedbe. Upravitelj mreže u svojem radu mora voditi računa o potrebi da su zračne luke potpuno integrirane u mrežu.

5. Upravitelj mreže blisko surađuje s Agencijom koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe kako bi osigurao da za postizanje ciljeva izvedbe iz članka 10. postoje odgovarajući kapaciteti pojedinačnih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i da u vezi s time postoji dogovor upravitelja mreže i tih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u okviru plana mrežnih operacija.

6. Upravitelj mreže:

(a) odlučuje o pojedinačnim mjerama za provedbu mrežnih funkcija i potporu stvarnoj provedbi obvezujućeg plana mrežnih operacija i postizanju obvezujućih ciljeva izvedbe;

(b) savjetuje Komisiju i pruža relevantne informacije Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe u pitanjima uvođenja infrastrukture za upravljanje zračnim prometom u skladu s Europskim glavnim planom upravljanja zračnim prometom, posebno u smislu utvrđivanja koja su ulaganja u mrežu potrebna.

7. Upravitelj mreže donosi odluke u okviru kooperativnog postupka. Stranke u kooperativnom postupku donošenja odluka u najvećoj mogućoj mjeri djeluju s ciljem poboljšavanja funkcioniranja i izvedbe mreže. Kooperativni postupak donošenja odluka mora biti u interesu mreže.

8. Provedbenim aktima donesenima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. Komisija utvrđuje detaljna pravila za izvršavanje mrežnih funkcija, zadatke upravitelja mreže, mehanizme upravljanja uključujući postupke donošenja odluka i upravljanje kriznim situacijama.

9. Pitanja oblikovanja struktura zračnog prostora, osim onih iz članka 26. stavaka 2. i 3., rješavaju države članice. Države članice za to uzimaju u obzir potrebe zračnog prometa, njegove sezonske karakteristike te složenost zračnog prometa i planova izvedbe. Prije odlučivanja o tim pitanjima savjetuju se s korisnicima zračnog prostora na koje se ta pitanja odnose i skupinama koje predstavljaju te korisnike zračnog prostora te vojnim vlastima, prema potrebi.”.

59. Briše se članak 18.

60. Članak 19. renumerira se i postaje članak 29. (u poglavlju IV. izmijenjenog prijedloga). Prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi uspostavljaju mehanizme savjetovanja radi savjetovanja s relevantnim korisnicima zračnog prostora i operatorima aerodroma o svim glavnim

pitanjima povezanim s uslugama koje se pružaju, uključujući relevantne promjene konfiguracija zračnog prostora ili strateška ulaganja koja bitno utječu na upravljanje zračnim prometom i pružanje usluga u zračnoj plovidbi i/ili naknade.”;

u četvrtoj rečenici upućivanje na „članak 27. stavak 3.” mijenja se upućivanjem na „članak 37. stavak 3.”.

61. Članak 20. renumerira se i postaje članak 30. (u poglavlju IV. izmijenjenog prijedloga) i glasi kako slijedi:

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

62. Članak 21. renumerira se i postaje članak 25.; naslov mu se mijenja i glasi „Transparentnost računa pružatelja usluga u zračnoj plovidbi”, a tekst članka mijenja se i glasi:

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

2. Nacionalna nadzorna tijela i Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe imaju pravo pristupiti računima pružatelja usluga u zračnoj plovidbi pod njihovim nadzorom. Države članice mogu odlučiti dodijeliti drugim nadzornim tijelima pristup tim računima.

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

(a) pruža usluge u zračnoj plovidbi koje su nabavljene u skladu s člankom 8. stavkom 1. i usluge u zračnoj plovidbi koje nisu obuhvaćene tom odredbom;

(b) pruža usluge u zračnoj plovidbi i izvršava druge aktivnosti, bilo koje vrste, uključujući zajedničke usluge informiranja;

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

Utvrđeni troškovi, stvarni troškovi i prihodi od usluga u zračnoj plovidbi raščlanjuju se na troškove osoblja, operativne troškove koji nisu troškovi osoblja, troškove amortizacije, troškove kapitala, troškove za naknade i pristojbe plaćene Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe i izvanredne troškove te moraju biti javno dostupni, u skladu s odredbama o zaštiti povjerljivih podataka.

4. Financijski podaci o troškovima i prihodima dostavljeni u izvješću u skladu s člankom 19. stavkom 6. i druge informacije koje su relevantne za izračun jedinične cijene podložni su

reviziji ili verifikaciji nacionalnog nadzornog tijela ili subjekta koji je neovisan od predmetnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i kojeg je odobrilo nacionalno nadzorno tijelo. Zaključci revizije moraju biti javno dostupni.”.

63. Članak 22. renumerira se i postaje članak 31. (u poglavlju IV. izmijenjenog prijedloga). Naslov se mijenja i glasi „Dostupnost operativnih podataka i pristup tim podacima za opći zračni promet”, a tekst se mijenja i glasi:

„1. Za opći zračni promet svi pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, korisnici zračnog prostora, zračne luke i upravitelj mreže, na prekograničnoj osnovi i širom Unije, stavljaju na raspolaganje relevantne operativne podatke u realnom vremenu na nediskriminirajućoj osnovi, ne dovodeći u pitanje sigurnosne i obrambene interese. Od dostupnosti tih podataka koristi imaju certificirani pružatelji usluga u zračnoj plovidbi i oni za koje je podnesena izjava, subjekti koji imaju dokazan interes uzeti u obzir pružanje usluga u zračnoj plovidbi, korisnici zračnog prostora i zračne luke te upravitelj mreže. Ti se podaci koriste samo u operativne svrhe.

2. Cijene usluga iz stavka 1. temelje se na graničnom trošku stavljanja tih podataka na raspolaganje.

3. Pristup relevantnim operativnim podacima iz stavka 1. dodjeljuje se tijelima koja su zadužena za nadzor sigurnosti, nadzor izvedbe i nadzor mreže, uključujući Agenciju.

4. Komisija može utvrditi detaljne zahtjeve za stavljanje na raspolaganje podataka i pristup podacima u skladu sa stavcima 1. i 3. te metodologiju za utvrđivanje cijena iz stavka 2. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3.”.

64. Umeće se novi članak 12. pod naslovom „Klasifikacija rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi” i sa sljedećim tekstom:

„1. Prije početka svakog referentnog razdoblja svaka država članica obavješćuje Komisiju koje usluge u zračnoj plovidbi koje će pružati tijekom tog razdoblja u zračnom prostoru pod svojom odgovornošću namjerava klasificirati kao rutne usluge u zračnoj plovidbi, a koje namjerava klasificirati kao terminalne usluge u zračnoj plovidbi. Pri tome svaka država članica obavješćuje Komisiju tko su imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu za spomenute usluge.

2. Dovoljno rano prije početka relevantnog referentnog razdoblja Komisija donosi provedbene odluke i upućuje ih svakoj državi članici, u kojima ih obavješćuje je li namjeravana klasifikacija predmetnih usluga u skladu s kriterijima iz članka 2. točaka 28. i 55. Na zahtjev Komisije Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe daje svoje mišljenje kako bi pomogla Komisiji u analizi i pripremi tih odluka.

3. Ako se u odluci koja je donesena u skladu sa stavkom 2. utvrdi da namjeravana klasifikacija nije u skladu s kriterijima iz članka 2. točaka 28. i 55., predmetna država članica, imajući u vidu tu odluku, podnosi novu obavijest koja je u skladu s tim kriterijima. Komisija donosi odluku o toj obavijesti u skladu sa stavkom 2.

4. Predmetni imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu temelje svoje planove izvedbe za rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi na klasifikaciji za koju je Komisija utvrdila da je u skladu s kriterijima iz članka 2. točaka 28. i 55. Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe polazi od tih istih klasifikacija pri procjeni raspodjele troškova između rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi iz članka 13. stavka 3.”

65. Umeće se novi članak 13. pod naslovom „*Planovi izvedbe i ciljevi izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi imenovanih pružatelja usluga u zračnom prometu*” i sa sljedećim tekstom:

„1. Imenovani pružatelji usluga u zračnoj plovidbi za rutne usluge u zračnoj plovidbi za svako referentno razdoblje donose nacrt plana izvedbe za sve rutne usluge u zračnoj plovidbi koje pružaju odnosno nabavljaju od drugih pružatelja usluga.

Nacrti planova izvedbe donose se nakon utvrđivanja ciljeva izvedbe na razini Unije, prije početka predmetnog referentnog razdoblja. Oni moraju sadržavati ciljeve izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi u ključnim područjima izvedbe koja obuhvaćaju utjecaj na okoliš, kapacitet i troškovnu učinkovitost, u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije. Ti se nacrti planova izvedbe sastavljaju imajući u vidu Europski glavni plan upravljanja zračnim prometom. Nacrti planova izvedbe moraju biti javno dostupni.

2. Nacrti planova izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi iz stavka 1. uključuju relevantne informacije koje pruža upravitelj mreže. Prije donošenja tih nacrti planova imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu savjetuju se s predstavnicima korisnika zračnog prostora i, ako je relevantno, vojnim vlastima, operatorima aerodroma i koordinatorima aerodroma. Imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu podnose te planove i nacionalnom nadležnom tijelu koje je odgovorno za njihovu certifikaciju, kako bi ono potvrdilo usklađenost s Uredbom (EU) 2018/1139 i delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju te uredbe.

3. Nacrti planova izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi moraju sadržavati planove izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi koji su u skladu s odgovarajućim ciljevima izvedbe na razini Unije u svim područjima izvedbe i ispunjavati dodatne uvjete iz trećeg podstavka.

Usklađenost ciljeva izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi s ciljevima izvedbe na razini Unije utvrđuje se u skladu sa sljedećim kriterijima:

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

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

(c) usporedbom planirane razine izvedbe dotičnog pružatelja usluga u zračnom prometu s drugim pružateljima usluga u zračnom prometu koji su dio iste referentne skupine.

Uz to, nacrti plana izvedbe mora ispunjavati sljedeće uvjete:

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

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

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

4. *Raspodjelu troškova između rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi ocjenjuje Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe, na temelju metodologije iz članka 10. stavka 3. točke (k) i klasifikacije različitih usluga u skladu s ocjenom Komisije iz članka 12.*

5. *Nacrti planova izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi iz stavka 1., uključujući gdje je to relevantno i raspodjelu troškova između rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, podnose se radi dobivanja ocjene i odobrenja Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe.*

6. *U slučaju imenovanog pružatelja usluga u zračnom prometu koji pruža i rutne usluge u zračnoj plovidbi i terminalne usluge u zračnoj plovidbi, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe najprije ocjenjuje raspodjelu troškova među uslugama u skladu sa stavkom 4.*

Ako Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrdi da raspodjela troškova nije u skladu s metodologijom ili s klasifikacijom iz stavka 4., dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu mora iznijeti novi nacrt plana izvedbe koji je u skladu s tom metodologijom i tom klasifikacijom.

Ako Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrdi da je raspodjela troškova u skladu s tom metodologijom i s tom klasifikacijom, ona u tom smislu donosi odluku i obavješćuje dotičnog imenovanog pružatelja usluga u zračnom prometu i odgovorno nacionalno nadzorno tijelo. Zaključci iz te odluke obvezuju nacionalno nadzorno tijelo u pitanjima raspodjele troškova za svrhe ocjene nacrt plana izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi iz članka 14.

7. *Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe ocjenjuje ciljeve izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi i planove izvedbe u skladu s kriterijima i uvjetima iz stavka 3. U slučajevima u kojima se primjenjuje stavak 6. ocjenjivanje se provodi nakon donošenja odluke o raspodjeli troškova u skladu sa stavkom 6. četvrtim podstavkom.*

Ako Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrdi da nacrt plana izvedbe ispunjava te kriterije i uvjete, ona taj plan odobrava.

Ako Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrdi da jedan ili više ciljeva izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi nisu u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije ili da plan izvedbe ne ispunjava dodatne zahtjeve iz stavka 3., ona uskraćuje odobrenje.

8. *Ako je Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe uskratila odobrenje za nacrt plana izvedbe u skladu sa stavkom 7., dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu mora iznijeti izmijenjeni nacrt plana izvedbe, uključujući prema potrebi izmijenjene ciljeve.*

9. *Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe ocjenjuje izmijenjeni nacrt plana izvedbe iz stavka 8. u skladu s kriterijima i uvjetima iz stavka 3. Ako izmijenjeni nacrt plana izvedbe ispunjava te kriterije i uvjete, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe ga odobrava.*

Ako izmijenjeni nacrt plana izvedbe ne ispunjava te kriterije i uvjete, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe uskraćuje odobrenje i zahtijeva da imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu iznese konačni nacrt plana izvedbe.

Ako je izmijenjeni nacrt plana izvedbe podnesen u skladu sa stavkom 8. uskraćen jer sadržava ciljeve izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi koji nisu u skladu s ciljevima izvedbe na

razini Unije, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrđuje ciljeve izvedbe koji su sukladni ciljevima izvedbe na razini Unije za dotičnog imenovanog pružatelja usluga u zračnom prometu, uzimajući u obzir nalaze iz odluke iz stavka 7. Konačni nacrt plana izvedbe koji je dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu dužan iznijeti mora sadržavati ciljeve izvedbe koje je tako utvrdila Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe i mjere za postizanje tih ciljeva.

Ako je odobrenje izmijenjenog nacrta plana izvedbe podnesenog u skladu sa stavkom 8. uskraćeno samo zato što nije u skladu s uvjetima iz stavka 3. trećeg podstavka, konačni nacrt plana izvedbe koji mora iznijeti dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu mora uključivati ciljeve izvedbe iz nacrta plana izvedbe i biti u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije prema mišljenju Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe te sadržavati potrebne izmjene u pogledu uvjeta za koje je Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrdila da nisu ispunjeni.

Ako je odobrenje izmijenjenog nacrta plana izvedbe podnesenog u skladu sa stavkom 8. uskraćeno jer sadržava ciljeve izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi koji nisu u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije i zato što uz to nije u skladu s uvjetima iz stavka 3. trećeg podstavka, konačni nacrt plana izvedbe koji iznosi dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu uključuje ciljeve izvedbe koje utvrđuje Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe u skladu s trećim podstavkom, a mjere za postizanje tih ciljeva sadržavaju potrebne izmjene s obzirom na uvjete za koje je Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrdila da nisu ispunjeni.

10. Dotični imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu donose nacрте planova izvedbe koje je odobrila Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe kao konačne planove i ti planovi moraju biti javno dostupni.

11. Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe objavljuje redovna izvješća, unutar rokova iz provedbenih akata koji se donose u skladu s člankom 18., o praćenju izvedbe rutnih usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija, uključujući redovne ocjene postizanja rutnih ciljeva izvedbe na razini Unije i ciljeva izvedbe rutnih usluga u zračnoj plovidbi za pružatelje usluga u zračnom prometu te javno objavljuje rezultate tih ocjenjivanja.

Imenovani pružatelj usluga u zračnoj plovidbi pruža potrebne informacije i podatke za praćenje izvedbe usluga u zračnoj plovidbi. To uključuje informacije i podatke povezane sa stvarnim troškovima i prihodima. Ako se ciljevi izvedbe ne dostignu ili se plan izvedbe ne provodi pravilno, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe donosi odluke o korektivnim mjerama koje pružatelji usluga u zračnom prometu moraju provesti. Te korektivne mjere mogu uključivati, ako je to objektivno potrebno, zahtjev da pružatelj usluga u zračnom prometu delegira pružanje relevantnih usluga drugom pružatelju usluga u zračnom prometu. Ako se ciljevi izvedbe i dalje ne postižu, ili ako se plan izvedbe i dalje nepravilno provodi ili se izrečene korektivne mjere ne primjenjuju ili se nepravilno primjenjuju, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe provodi istragu i daje mišljenje Komisiji u skladu s člankom 24. stavkom 2. Komisija može poduzeti mjere u skladu s člankom 24. stavkom 3.”.

66. Umeće se novi članak 14. pod naslovom „Planovi izvedbe i ciljevi izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi imenovanih pružatelja usluga u zračnom prometu” i sa sljedećim tekstom:

„1. Imenovani pružatelji usluga u zračnoj plovidbi za terminalne usluge u zračnoj plovidbi za svako referentno razdoblje donose nacrt plana izvedbe za sve terminalne usluge u zračnoj plovidbi koje pružaju odnosno nabavljaju od drugih pružatelja usluga.

Nacrti planova izvedbe donose se nakon utvrđivanja ciljeva izvedbe na razini Unije, prije početka predmetnog referentnog razdoblja. Oni moraju sadržavati ciljeve izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi u ključnim područjima izvedbe koja obuhvaćaju utjecaj na okoliš, kapacitet i troškovnu učinkovitost, u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije. Ti se nacrti planova izvedbe sastavljaju imajući u vidu Europski glavni plan upravljanja zračnim prometom. Nacrti planova izvedbe moraju biti javno dostupni.

2. Nacrti planova izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi iz stavka 1. uključuju relevantne informacije koje pruža upravitelj mreže. Prije donošenja tih nacrtu planova imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu savjetuju se s predstavnicima korisnika zračnog prostora i, ako je relevantno, vojnim vlastima, operatorima aerodroma i koordinatorima aerodroma. Imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu podnose te planove i nacionalnom nadležnom tijelu koje je odgovorno za njihovu certifikaciju, kako bi ono potvrdilo usklađenost s Uredbom (EU) 2018/1139 i delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju te uredbe.

3. Nacrti planova izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi moraju sadržavati ciljeve izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi koji su u skladu s odgovarajućim ciljevima izvedbe na razini Unije u svim područjima izvedbe i ispunjavati dodatne uvjete iz trećeg podstavka.

Usklađenost ciljeva izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi s ciljevima izvedbe na razini Unije utvrđuje se u skladu sa sljedećim kriterijima:

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

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

(c) usporedbom planirane razine izvedbe dotičnog pružatelja usluga u zračnom prometu s drugim pružateljima usluga u zračnom prometu koji su dio iste referentne skupine.

Uz to, nacrt plana izvedbe mora ispunjavati sljedeće uvjete:

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

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

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

4. Nacrti planova izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi iz stavka 1. podnose se nacionalnom nadzornom tijelu radi ocjenjivanja i odobrenja.

5. Ako imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu pruža rutne usluge u zračnoj plovidbi i terminalne usluge u zračnoj plovidbi, nacrt plana izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi koji se podnosi nacionalnom nadzornom tijelu je plan za koji je potrebno pozitivno mišljenje o pitanju raspodjele troškova koje donosi Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe u skladu s člankom 13. stavkom 6. trećim podstavkom.

6. Nacionalno nadzorno tijelo ocjenjuje ciljeve izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi i planove izvedbe u skladu s kriterijima i uvjetima iz stavka 3. U slučajevima u kojima se primjenjuje stavak 5. nacionalno nadzorno tijelo temelji svoju ocjenu na zaključcima odluke koju donosi Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe u pogledu raspodjele troškova.

Ako nacionalno nadzorno tijelo utvrdi da nacrt plana izvedbe ispunjava te kriterije i uvjete, ono taj plan odobrava.

Ako nacionalno nadzorno tijelo utvrdi da jedan ili više ciljeva izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi nisu u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije ili da plan izvedbe ne ispunjava dodatne zahtjeve iz stavka 3., ono uskraćuje odobrenje.

7. Ako je nacionalno nadzorno tijelo uskratilo odobrenje za nacrt plana izvedbe u skladu sa stavkom 6., dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu mora iznijeti izmijenjeni nacrt plana izvedbe, uključujući prema potrebi izmijenjene ciljeve.

8. Nacionalno nadzorno tijelo ocjenjuje izmijenjeni nacrt plana izvedbe iz stavka 7. u skladu s kriterijima i uvjetima iz stavka 3. Ako izmijenjeni nacrt plana izvedbe ispunjava te kriterije i uvjete, nacionalno nadzorno tijelo ga odobrava.

Ako izmijenjeni nacrt plana izvedbe ne ispunjava te kriterije i uvjete, nacionalno nadzorno tijelo uskraćuje odobrenje i zahtijeva da imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu iznese konačni nacrt plana izvedbe.

Ako je izmijenjeni nacrt plana izvedbe podnesen u skladu sa stavkom 7. uskraćen jer sadržava ciljeve izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi koji nisu u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije, nacionalno nadzorno tijelo utvrđuje ciljeve izvedbe koji su sukladni ciljevima izvedbe na razini Unije za dotičnog imenovanog pružatelja usluga u zračnom prometu, uzimajući u obzir nalaze iz odluke iz stavka 6. Konačni nacrt plana izvedbe koji je dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu dužan iznijeti mora sadržavati ciljeve izvedbe koje je tako utvrdilo nacionalno nadzorno tijelo i mjere za postizanje tih ciljeva.

Ako je odobrenje izmijenjenog nacrta plana izvedbe podneseno u skladu sa stavkom 7. uskraćeno samo zato što nije u skladu s uvjetima iz stavka 3. trećeg podstavka, konačni nacrt plana izvedbe koji mora iznijeti dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu mora uključivati ciljeve izvedbe iz nacrta plana izvedbe i biti u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije prema mišljenju nacionalnog nadzornog tijela te sadržavati potrebne izmjene u pogledu uvjeta za koje je nacionalno nadzorno tijelo utvrdilo da nisu ispunjeni.

Ako je odobrenje izmijenjenog nacrta plana izvedbe podnesenog u skladu sa stavkom 7. uskraćeno jer sadržava ciljeve izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi koji nisu u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije i zato što uz to nije u skladu s uvjetima iz stavka 3. trećeg podstavka, konačni nacrt plana izvedbe koji iznosi dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu uključuje ciljeve izvedbe koje utvrđuje nacionalno nadzorno tijelo u

skladu s trećim podstavkom, a mjere za postizanje tih ciljeva sadržavaju potrebne izmjene s obzirom na uvjete za koje je nacionalno nadzorno tijelo utvrdilo da nisu ispunjeni.

9. Dotični imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu donose nacрте planova izvedbe koje odobrava nacionalno nadzorno tijelo kao konačne planove i ti planovi moraju biti javno dostupni.

10. Dotično nacionalno nadzorno tijelo objavljuje redovna izvješća o praćenju izvedbe terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, uključujući redovno ocjenjivanje postizanja ciljeva izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi za pružatelje terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, i javno objavljuje rezultate tih ocjenjivanja.

Imenovani pružatelj usluga u zračnoj plovidbi pruža potrebne informacije i podatke za praćenje izvedbe usluga u zračnoj plovidbi. To uključuje informacije i podatke povezane sa stvarnim troškovima i prihodima.

Ako se ciljevi izvedbe ne dostignu ili se plan izvedbe ne provodi pravilno, nacionalno nadzorno tijelo donosi odluke o korektivnim mjerama koje pružatelji usluga u zračnom prometu moraju provesti. Te korektivne mjere mogu uključivati, ako je to objektivno potrebno, uvjet da pružatelj usluga u zračnom prometu delegira pružanje relevantnih usluga drugom pružatelju usluga u zračnom prometu. Ako se ciljevi izvedbe i dalje ne postižu, ili ako se plan izvedbe i dalje nepravilno provodi ili se izrečene korektivne mjere ne primjenjuju ili se nepravilno primjenjuju, nacionalno nadzorno tijelo traži od Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe da provede istragu u skladu s člankom 24. stavkom 2., a Komisija može poduzeti mjere u skladu s člankom 24. stavkom 3.

11. Države članice osiguravaju da odluke koje nacionalno nadzorno tijelo donosi u skladu s ovim člankom podliježu sudskom preispitivanju.

12. Ako Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe obavlja zadatke nacionalnog nadzornog tijela u skladu s člankom 3. stavkom 8., nacрти planova izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi podnose se Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe zajedno s nacртima planova izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi. Ako je Agencija donijela odluku o raspodjeli troškova iz članka 13. stavka 6. trećeg podstavka, ta je odluka za nju obvezujuća za svrhe ocjene nacртâ planova izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi.”.

67. Umeće se novi članak 15. pod naslovom „Uloga Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe u pitanjima praćenja ciljeva izvedbe na razini Unije za terminalne usluge u zračnoj plovidbi” i sa sljedećim tekstom:

„1. Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe redovno iznosi pregled izvedbe terminalnih usluga u zračnoj plovidbi na razini Unije i usporedbu s ciljevima izvedbe na razini Unije.

2. Za svrhe pripreme pregleda iz točke 1. nacionalna nadzorna tijela dostavljaju svoja izvješća iz članka 14. stavka 10. Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe i šalju joj sve druge informacije koje ona u te svrhe može zahtijevati.”.

68. Umeće se novi članak 16. pod naslovom „Plan izvedbe mreže” i sa sljedećim tekstom:

„1. Za svako referentno razdoblje upravitelj mreže sastavlja nacrt plana izvedbe mreže za sve mrežne funkcije koje pruža.

Nacrt plana izvedbe donosi se nakon utvrđivanja ciljeva izvedbe na razini Unije, prije početka predmetnog referentnog razdoblja. Taj nacrt sadržava ciljeve izvedbe u ključnim područjima izvedbe koja obuhvaćaju utjecaj na okoliš, kapacitet i troškovnu učinkovitost.

2. Nacrt plana izvedbe mreže podnosi se Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe i Komisiji.

Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe na zahtjev Komisije daje Komisiji mišljenje o nacrtu plana izvedbe mreže, i to na temelju sljedećih glavnih kriterija:

(a) mišljenja o poboljšanjima izvedbe tijekom vremena, za referentno razdoblje obuhvaćeno planom izvedbe, i dodatno za razdoblje koje obuhvaća prethodno referentno razdoblje i referentno razdoblje obuhvaćeno planom izvedbe;

(b) potpunosti nacrtu plana izvedbe mreže u smislu podataka i popratnih materijala.

Ako Komisija utvrdi da je nacrt plana izvedbe mreže potpun i da pokazuje odgovarajuća poboljšanja izvedbe, donosi nacrt plana izvedbe mreže kao konačni plan. U suprotnom, komisija može zatražiti od upravitelja mreže da podnese izmijenjeni plan izvedbe mreže.”.

69. Umeće se novi članak 17. pod naslovom *„Izmjena ciljeva izvedbe i planova izvedbe tijekom referentnog razdoblja”* i sa sljedećim tekstom:

„1. Ako tijekom referentnog razdoblja ciljevi izvedbe na razini Unije više nisu prikladni, zbog znatno izmijenjenih okolnosti i ako su izmjene ciljeva neophodne i razmjerne, Komisija mijenja te ciljeve izvedbe na razini Unije. Na tu se odluku primjenjuje članak 11. Nakon takve izmjene imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu donose nove nacрте planova izvedbe, na koje se primjenjuju članci 13. i 14. Upravitelj mreže sastavlja novi nacrt plana izvedbe mreže, na koji se primjenjuje članak 16.

2. Odluka o izmijenjenim ciljevima izvedbe na razini Unije iz stavka 1. uključuje prijelazne odredbe za razdoblje do početka primjene konačnih planova izvedbe donesenih u skladu s člankom 13. stavkom 6. i člankom 14. stavkom 6.

3. Imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu mogu kad je riječ o rutnim uslugama u zračnoj plovidbi zatražiti dopuštenje od Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe, ili od odgovarajućeg nacionalnog nadzornog tijela kad je riječ o terminalnim uslugama u zračnoj plovidbi, da izmijene jedan ili više ciljeva izvedbe tijekom referentnog razdoblja. Takav se zahtjev može podnijeti ako su dosegnuti pragovi upozorenja ili ako imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu dokažu da početni podaci, pretpostavke i obrazloženja na kojima se temelje ciljevi izvedbe, u znatnoj i trajnoj mjeri nisu više točni zbog okolnosti koje se nisu mogle predvidjeti u vrijeme donošenja plana izvedbe.

4. Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe u pitanjima rutnih usluga u zračnoj plovidbi, odnosno odgovarajuće nacionalno nadzorno tijelo u pitanjima terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, ovlašćuje dotičnog imenovanog pružatelja usluga u zračnom prometu da uvede namjeravane izmjene samo ako su one potrebne i razmjerne i ako se izmijenjenim ciljevima izvedbe osigurava održavanje sukladnosti s ciljevima izvedbe na razini Unije. Ako se

izmjena odobri, imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu donose nove nacрте planova izvedbe u skladu s postupcima iz članka 13. i 14.”

70. Umeće se novi članak 18. pod naslovom „Provedba sheme izvedbe” i sa sljedećim tekstom:

„Za svrhe provedbe sheme izvedbe Komisija donosi detaljne zahtjeve i postupke s obzirom na članak 10. stavak 3. i članke 11., 12., 13., 14., 15., 16. i 17., posebno u smislu razvoja nacртâ planova izvedbe, utvrđivanja ciljeva izvedbe, kriterija i uvjeta za njihovu ocjenu, metodologije za raspodjelu troškova između rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, praćenja izvedbe i donošenja korektivnih mjera te rokova za sve postupke. Ti se zahtjevi i postupci propisuju provedbenim aktom koji se donosi u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 37. stavka 2.”.

71. Umeće se novi članak 20. pod naslovom „Troškovne osnovice za naknade” i sa sljedećim tekstom:

„1. Troškovne osnovice za naknade za rutne usluge u zračnoj plovidbi i naknade za terminalne usluge u zračnoj plovidbi sastoje se od utvrđenih troškova koji su povezani s pružanjem tih usluga u predmetnoj zoni naplate rutnih naknada i zoni naplate terminalnih naknada, kako je utvrđeno u planovima izvedbe donesenima u skladu s člancima 13. i 14.

2. Utvrđeni troškovi iz stavka 1. uključuju troškove odgovarajućih objekata i usluga, odgovarajuće iznose za kamate na kapitalna ulaganja i amortizaciju sredstava te troškove održavanja, rada, upravljanja i administracije.

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

(a) troškove pružatelja usluga u zračnom prometu za naknade i pristojbe plaćene Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe;

(b) troškove ili dio troškova pružatelja usluga u zračnom prometu za certifikaciju i nadzor koji nad tim pružateljima usluga vrše nacionalna nadzorna tijela, osim ako države članice koriste druga financijska sredstva za pokrivanje tih troškova;

(c) troškove pružatelja usluga u zračnom prometu za pružanje usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija, uključujući zadatke koji su povjereni upravitelju mreže, osim ako države članice koriste druga financijska sredstva za pokrivanje tih troškova.

4. Utvrđeni troškovi ne uključuju troškove sankcija utvrđenih u članku 42. koje određuju države članice niti troškove korektivnih mjera iz članka 13. stavka 11. i članka 14. stavka 10.

5. Unakrsno subvencioniranje između rutnih usluga u zračnoj plovidbi i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi nije dopušteno. Troškovi koji su zajednički rutnim uslugama u zračnoj plovidbi i terminalnim uslugama u zračnoj plovidbi raspodjeljuju se proporcionalno između rutnih usluga u zračnoj plovidbi i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi na temelju transparentne metodologije. Unakrsno subvencioniranje između različitih usluga u zračnoj plovidbi u bilo kojoj od ovih dviju kategorija dopušteno je samo kada je to opravdano iz objektivnih razloga, podložno transparentnom utvrđivanju u skladu s člankom 25. stavkom 3.

6. Imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu stavljaju na uvid podatke o svojoj troškovnoj osnovici Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe, nacionalnom nadzornom tijelu i Komisiji. U te svrhe troškovi se raščlanjuju u skladu s načelom odvojenih

računa iz članka 25. stavka 3. i uz razlikovanje troškova osoblja, operativnih troškova koji nisu troškovi osoblja, troškova amortizacije, troškova kapitala, troškova za naknade i pristojbe plaćene Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe i izvanrednih troškova.”.

72. Umeće se novi članak 21. pod naslovom „Utvrdjivanje jediničnih cijena” i sa sljedećim tekstom:

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

2. Jedinične cijene utvrđuju nacionalna nadzorna tijela, nakon što Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe provjeri da su u skladu s člankom 19., člankom 20. i ovim člankom. Ako Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrdi da jedinična cijena nije u skladu s tim zahtjevima, odgovarajuće nacionalno nadzorno tijelo u skladu s tim preispituje tu jediničnu cijenu. Ako jedinična cijena i dalje nije u skladu s tim zahtjevima, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe provodi istragu i daje mišljenje Komisiji u skladu s člankom 24. stavkom 2., a Komisija može poduzeti mjere u skladu s člankom 24. stavkom 3.

Za svrhe naplate i ako zagušenje uzrokuje znatne probleme u mreži, uključujući povećano zagađenje okoliša, Komisija može provedbenom uredbom koja se donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. odrediti zajedničku jediničnu cijenu za rutne usluge u zračnoj plovidbi širom zračnog prostora jedinstvenog europskog neba i detaljna pravila i postupke za njezinu provedbu. Zajednička jedinična cijena iz prvog podstavka izračunava se na temelju ponderiranog prosjeka različitih jediničnih cijena dotičnih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi. Prihodi od zajedničke jedinične cijene preusmjeravaju se kako bi se postigla neutralnost prihoda za dotične pružatelje usluga u zračnom prometu.”.

73. Umeće se novi članak 22. pod naslovom „Utvrdjivanje naknada” i sa sljedećim tekstom:

„1. Naknade koje se naplaćuju korisnicima zračnog prostora za usluge u zračnoj plovidbi koje im se pružaju utvrđuju se po nediskriminirajućim uvjetima i uzimajući u obzir potencijalne prihode koje je moguće ostvariti različitim tipovima zrakoplova. Pri zaračunavanju naknada različitim korisnicima zračnog prostora za upotrebu iste usluge ne smiju postojati nikakve razlike u odnosu na nacionalnost ili kategoriju korisnika.

2. Naknada za rutne usluge u zračnoj plovidbi za određeni let u određenoj zoni naplate rutnih naknada izračunava se na temelju jedinične cijene koja je utvrđena za tu zonu naplate rutnih naknada i jedinica rutnih usluga za taj let. Naknada se sastoji od jedne ili više varijabilnih komponenti, a svaka od njih se temelji na objektivnim faktorima.

3. Naknada za terminalne usluge u zračnoj plovidbi za određeni let u određenoj zoni naplate terminalnih naknada izračunava se na temelju jedinične cijene koja je utvrđena za tu zonu naplate terminalnih naknada i jedinica terminalnih usluga za taj let. Za svrhe izračunavanja naknade za terminalne usluge u zračnoj plovidbi prilaženje i odlazak leta računaju se kao jedan let. Naknada se sastoji od jedne ili više varijabilnih komponenti, a svaka od njih se temelji na objektivnim faktorima.

4. Mogu se dopustiti izuzeća od naknada u zračnoj plovidbi za određene korisnike zračnog prostora, posebno za lake zrakoplove i državne zrakoplove, uz uvjet da se troškovi takvih izuzeća podmiruju iz drugih sredstava i ne preraspodjeljuju na druge korisnike zračnog prostora.

5. Naknade se prilagođavaju kako bi se poticalo pružatelje usluga u zračnoj plovidbi, zračne luke i korisnike zračnog prostora da podupiru poboljšanja u smislu smanjenja utjecaja na okoliš i bolje kvalitete usluga, poput većeg udjela održivih alternativnih goriva, većeg kapaciteta, održivog razvoja i manje kašnjenja, uz zadržavanje optimalne razine sigurnosti, posebno u provedbi Europskog glavnog plana upravljanja zračnim prometom. Te se prilagodbe sastoje od financijskih pogodnosti i nepogodnosti i trebale bi biti prihodovno neutralne za pružatelje usluga u zračnom prometu.”.

74. Umeće se novi članak 23. pod naslovom „*Provedba sustava naknada*” i sa sljedećim tekstom:

„*Za svrhe provedbe sustava naknada Komisija donosi detaljne zahtjeve i postupke u smislu članka 19., 20., 21. i 22., posebno u pogledu troškovnih osnovica i utvrđenih troškova, utvrđivanja jediničnih cijena, shema poticaja i mehanizama podjele rizika te prilagodbe naknada. Ti se zahtjevi i postupci propisuju provedbenim aktom koji se donosi u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 37. stavka 2.*”.

Novo poglavlje IV.: Upravljanje mrežom

75. Uvodi se novo poglavlje IV. pod naslovom „*Upravljanje mrežom*”.

76. Poglavlje se sastoji od članaka od 26. do 31.

77. Za članke 26. i 27. te od 29. do 31. upućuje se na prethodne točke 58., 60., 61. i 63.

78. Novi članak 28. nosi naslov „*Transparentnost računa upravitelja mreže*” i glasi kako slijedi:

„*1. Upravitelj mreže sastavlja, podnosi i objavljuje svoje financijske izvještaje. Ti izvještaji moraju biti u skladu s međunarodnim računovodstvenim standardima koje je donijela Unija. Kada zbog pravnog statusa upravitelja mreže potpuna sukladnost s međunarodnim računovodstvenim standardima nije moguća, upravitelj mreže nastoji takvu sukladnost postići u najvećoj mogućoj mjeri.*

2. Upravitelj mreže objavljuje godišnji izvještaj i nad njim se redovito provodi neovisna revizija.”.

Poglavlje V.: Zračni prostor, interoperabilnost i tehnološke inovacije

79. Poglavlje IV. renumerira se i postaje poglavlje V. te se njegov naslov mijenja i glasi „*Zračni prostor, interoperabilnost i tehnološke inovacije*”.

80. Članak 23. renumerira se i postaje članak 32. i mijenja se kako slijedi:

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

81. Članak 24. briše se.

82. Dodaje se novi članak 33. pod naslovom „*Fleksibilno korištenje zračnog prostora*” i glasi kako slijedi:

„1. Uzimajući u obzir organizaciju vojnih aspekata pod svojom odgovornošću, države članice unutar jedinstvenog europskog neba osiguravaju primjenu koncepcije fleksibilne upotrebe zračnog prostora kako ga opisuje ICAO i kako ga je razvio Eurocontrol, da bi se olakšalo upravljanje zračnim prostorom i upravljanje zračnim prometom u okviru zajedničke prometne politike i u skladu s Europskim glavnim planom upravljanja zračnim prometom.

2. U okviru zajedničke prometne politike države članice jedanput godišnje izvješćuju Komisiju o primjeni koncepcije fleksibilne upotrebe zračnog prostora u zračnom prostoru pod njihovom odgovornošću.

3. Ako se, posebno nakon izvješća koja dostave države članice, utvrdi da je potrebno učvršćivanje i usklađivanje primjene koncepcije fleksibilnog korištenja zračnog prostora unutar jedinstvenog europskog neba, Komisija donosi mjere u okviru zajedničke prometne politike. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3.”.

83. Dodaje se novi članak 34. pod naslovom „Koordinacija SESAR-a” i glasi kako slijedi:

„Subjekti zaduženi za zadaće utvrđene pravom Unije u područjima koordinacije faze definiranja SESAR-a, faze razvoja SESAR-a i faze uvođenja SESAR-a, ovisno o slučaju, surađuju kako bi osigurali djelotvornu koordinaciju tih triju faza u cilju nesmetanog i pravovremenog prelaska između njih.

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

Poglavlje VI.: Završne odredbe

84. Poglavlje V. renumerira se i postaje poglavlje VI.

85. Članak 25. briše se.

86. Članak 26. renumerira se i postaje članak 36. i mijenja se kako slijedi:

(a) stavak 2. mijenja se kako slijedi:

„Delegiranje ovlasti iz članaka 6. i 26. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od sedam godina od [datum objave ove Uredbe]. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.”;

(b) u stavku 3. upućivanja na članak 11. stavak 7., članak 17. stavak 3. i članak 25. zamjenjuju se upućivanjima na članke 6. i 26.;

(c) na početku stavka 4. dodaje se nova rečenica:

„Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.”;

(d) u stavku 5. upućivanja na članak 11. stavak 7., članak 17. stavak 3. i članak 25. zamjenjuju se upućivanjima na članke 6. i 26.

87. Članak 27. renumerira se i postaje članak 37. U stavku 1. prva rečenica zamjenjuje se sljedećim:

„Komisiji pomaže Odbor za jedinstveno nebo, dalje u tekstu „Odbor”, sastavljen od dva predstavnika svake države članice kojim predsjedava Komisija. Odbor osigurava odgovarajuće uvažavanje interesa svih kategorija korisnika.”.

88. U pogledu članka 28. upućuje se na prethodnu točku 45.

89. Članak 29. briše se.

90. Članak 30. renumerira se i postaje članak 39. i mijenja se kako slijedi:

„Unija i njezine države članice imaju za cilj i podupiru proširenje jedinstvenog europskog neba na države koje nisu članice Europske unije. U tu svrhu oni nastoje proširiti jedinstveno europsko nebo na te zemlje u okviru sporazuma sklopljenih sa susjednim trećim zemljama. Uz to, one nastoje surađivati s tim zemljama u kontekstu sporazuma o mrežnim funkcijama ili u okviru sporazuma između Unije i Eurocontrola kojim se pruža opći okvir za pojačanu suradnju, čime se jača paneuropska dimenzija ATM-a.”.

91. Članak 31. renumerira se i postaje članak 40. Naslov se zamjenjuje sljedećim: „Potpora drugih tijela”, a članak se mijenja kako slijedi:

„Komisija može zatražiti potporu od drugih tijela radi ispunjenja svojih zadaća iz ove Uredbe.”.

92. Članak 32. renumerira se i postaje članak 41. i mijenja se kako slijedi:

„1. Niti nacionalna nadzorna tijela, djelujući u skladu sa svojim nacionalnim pravom, niti Komisija niti Agencija, neovisno o tome djeluje li kao tijelo za reviziju izvedbe, niti upravitelj mreže, ne smiju otkrivati informacije povjerljive prirode, posebno informacije o pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, njihovim poslovnim odnosima ili njihovim stavkama troškova.

2. Stavkom 1. ne dovodi se u pitanje pravo nacionalnih nadzornih tijela, Komisije ili Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe da otkriju informacije kada je to bitno za ispunjavanje njihovih bitnih dužnosti, u kojem slučaju takvo otkrivanje mora biti razmjerno i mora uvažavati legitimne interese pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, korisnika zračnog prostora i drugih odgovarajućih dionika u vezi zaštite njihovih poslovno osjetljivih informacija.

3. Informacije i podaci dobiveni u skladu sa sustavom naknada utvrđenim u člancima od 19. do 24., a posebno u pogledu utvrđenih troškova, stvarnih troškova i prihoda imenovanih pružatelja usluga u zračnom prometu, javno se objavljuju.”.

93. Članak 33. renumerira se i postaje članak 42. Prva rečenica mijenja se kako slijedi:

„Države članice propisuju sankcije za kršenje ove Uredbe i delegiranih i provedbenih akata donesenih na temelju ove Uredbe, a posebno za korisnike zračnog prostora, operatore aerodroma i pružatelje usluga u zračnoj plovidbi, i poduzimaju sve mjere koje su potrebne za osiguranje njihove provedbe.”;

94. Članak 34. renumerira se i postaje članak 43. i mijenja se kako slijedi:

„1. Komisija provodi evaluaciju kako bi ocijenila primjenu ove Uredbe do 2030. Kada je to u tu svrhu opravdano, Komisija može od država članica tražiti informacije bitne za primjenu ove Uredbe.

2. Komisija dostavlja svoje nalaze Europskom parlamentu i Vijeću. Nalazi evaluacije se objavljuju.”.

95. Članak 35. renumerira se i postaje članak 44. Interpunkcija se mijenja i tekst stoga glasi kako slijedi:

„Ova Uredba ne sprečava države članice da, ako je to potrebno, primijene mjere namijenjene zaštiti bitnih interesa sigurnosne ili obrambene politike. Takve mjere su posebno one koje su nužne:

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

96. Članak 36. briše se.

97. Članak 37. renumerira se i postaje članak 45., a upućivanje na Uredbu (EZ) br. 552/2004 briše se.

98. Članak 38. renumerira se i postaje članak 46. Njegov tekst naveden u prvotnom prijedlogu numerira se kao stavak 1. te se umeće sljedeći stavak 2.:

„2. Članak 3. stavak 3. primjenjuje se od [Ured za publikacije, umetnuti datum – 48 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Uredbe].

Članci od 10. do 24. primjenjuju se od 1. srpnja 2023. Međutim, članak 11. Uredbe (EZ) br. 549/2004 i članak 15. Uredbe (EZ) br. 550/2004 te provedbeni akti doneseni na temelju njih nastavljaju se primjenjivati za potrebe provedbe shema izvedbe i sustava naknada u trećem referentnom razdoblju.

Članak 26. stavak 3. i članak 32. primjenjuju se na upravitelja mreže od dana početka primjene odluke o imenovanju, koja je donesena u skladu s člankom 27. stavkom 2. nakon stupanja na snagu ove Uredbe i obuhvaća te odredbe”.

Prilozi

99. Prilog I. briše se.

100. Prilog II. renumerira se i postaje Prilog I., a njegov naslov zamjenjuje se sljedećim: *„Uvjeti koji se mogu priložiti svjedodžbama iz članka 6.”.* Njegov se tekst mijenja kako slijedi:

„Dodatni uvjeti priloženi svjedodžbama mogu se, prema potrebi, odnositi na sljedeće:

- (a) *odvajanje ili ograničavanje onih usluga koje nisu povezane s uslugama u zračnoj plovidbi;*
- (b) *ugovori, sporazumi ili drugi dogovori između pružatelja usluge i treće strane, a koji se odnose na uslugu(-e);*

(c) pružanje informacija koje se opravdano zahtijevaju za provjeru sukladnosti usluga sa zajedničkim zahtjevima iz članka 6. stavka 1.;

(d) drugi pravni uvjeti koji nisu specifični za usluge u zračnoj plovidbi, poput onih koji se odnose na privremeno oduzimanje ili trajno oduzimanje svjedodžbe.”.

101. Dodaje se novi Prilog II. pod naslovom „Uredbe stavljene izvan snage i njihove izmjene” i glasi kako slijedi:

”

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

”

102. Prilog III. mijenja se u skladu s odredbama ovog izmijenjenog prijedloga.

Kako bi se olakšalo čitanje i ispitivanje, priložen je cjeloviti tekst izmijenjenog prijedloga za kodifikaciju.

Izmijenjeni prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o provedbi jedinstvenoga europskog neba

(preinaka)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije ~~o osnivanju Europske zajednice~~, a posebno njegov članak ~~80. stavak 2.~~ 100. stavak 2. ,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnima parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora²¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

↓ novo

- (1) Uredba (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća²³, Uredba (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća²⁴ i Uredba (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća²⁵ značajno su izmijenjene. S obzirom na daljnje izmjene te bi uredbe radi jasnoće trebalo preinačiti.

²¹ ~~SL C 241, 7.10.2002., str. 24, SL C [...], [...], str. [...].~~

²² ~~SL C 278, 14.11.2002., str. 13, SL C [...], [...], str. [...].~~

²³ Uredba (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba) (SL L 96, 31.3.2004., str. 1.).

²⁴ Uredba (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o pružanju usluga u zračnoj plovidbi u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o pružanju usluga) (SL L 96, 31.3.2004., str. 10.).

²⁵ Uredba (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o zračnom prostoru) (SL L 96, 31.3.2004., str. 20.).

↓ 549/2004 uvodna izjava 1.
(prilagođeno)

~~Provedba zajedničke prometne politike zahtijeva učinkovit sustav zračnog prometa koji omogućuje sigurno i redovito pružanje usluga u zračnom prometu, a time olakšava slobodno kretanje robe, osoba i usluga.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 2.
(prilagođeno)

~~Na izvanrednom sastanku održanom 23. i 24. ožujka 2000. u Lisabonu Europsko vijeće je pozvalo Komisiju da iznese prijedloge o upravljanju zračnim prostorom, o kontroli zračnog prometa i upravljanju protokom zračnog prometa na temelju rada Skupine na visokoj razini za jedinstveno europsko nebo koju je osnovala Komisija. Ta Skupina, uglavnom sastavljena od civilnih i vojnih zrakoplovnih vlasti u državama članicama, svoje je izvješće dostavila u studenome 2000.~~

↓ 1070/2009 uvodna izjava 2.
(prilagođeno)
⇒ novo
⇒ new

- (2) Prvim paketom zakonodavstva o jedinstvenom europskom nebu koji su donijeli Europski parlament i Vijeće, tj. Uredbom (EZ) br. 549/2004 ~~od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (okvirna Uredba)~~, Uredbom (EZ) br. 550/2004 ~~od 10. ožujka 2004. o pružanju usluga u zračnoj plovidbi u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o pružanju usluga)~~, Uredbom (EZ) br. 551/2004 ~~od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o zračnom prostoru)~~ i Uredbom (EZ) br. 552/2004 ~~Europskog parlamenta i Vijeća²⁶ od 10. ožujka 2004. o interoperabilnosti Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (Uredba o interoperabilnosti)~~, uspostavljena je čvrsta pravna osnova za cjelovit, interoperabilan i siguran sustav upravljanja zračnim prometom (ATM). ⇒ ~~Donošenje drugog paketa, to jest Uredbe (EZ) br. 1070/2009 Europskog parlamenta i Vijeća²⁷, uvođenjem koncepata sheme izvedbe i upravitelja mreže radi daljnjeg poboljšanja izvedbe europske mreže upravljanja zračnim prometom dodatno je ojačalo inicijativu za jedinstveno europsko nebo. Uredba (EZ) br. 552/2004 stavljena je izvan snage Uredbom (EU) 2018/1139~~

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

²⁷ Uredba (EZ) br. 1070/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o izmjeni uredbi (EZ) br. 549/2004, (EZ) br. 550/2004, (EZ) br. 551/2004 i (EZ) br. 552/2004 radi poboljšanja izvedbe i održivosti Europskog zrakoplovnog sustava (SL L 300, 14.11.2009., str. 34.).

Europskog parlamenta i Vijeća²⁸ jer su odredbe potrebne za interoperabilnost sustava upravljanja zračnim prometom, komponentata i postupaka uključene u tu uredbu. ↩

↓ novo

- (3) Kako bi se uzelo u obzir izmjene uvedene Uredbom (EU) 2018/1139, potrebno je uskladiti sadržaj ove Uredbe sa sadržajem Uredbe (EU) 2018/1139.

↓ 550/2004 uvodna izjava 3.
(prilagođeno)

~~Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. (Okvirna uredba)²⁹ utvrđuje se okvir za stvaranje jedinstvenog europskog neba.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 4.
(prilagođeno)

~~Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. (okvirna Uredba)³⁰ propisuje se okvir za stvaranje jedinstvenog europskog neba.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 5.
(prilagođeno)

- (4) U članku 1. Čikaške konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. priznaje se da „svaka država ima potpun i isključiv suverenitet nad zračnim prostorom iznad svog državnog područja”. U okviru tog suvereniteta, uzimajući u obzir važeće međunarodne konvencije, države članice ~~Zajednice~~ Unije ~~ostvaruju~~ ostvaruju ovlasti javnog tijela pri nadzoru zračnog prometa.

↓ 1070/2009 uvodna izjava 1.

- (5) Provedba zajedničke prometne politike zahtijeva djelotvoran sustav zračnog prijevoza koji omogućava sigurno, redovito i održivo obavljanje usluga u zračnom prometu, optimizira mogućnosti i olakšava kretanje roba, osoba i usluga.

²⁸ Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL L 212, 22.8.2018., str. 1.).

²⁹ ~~Vidjeti stranicu 1. ovoga Službenog lista.~~

³⁰ ~~Vidjeti stranicu 1. ovoga Službenog lista.~~

↓ 1070/2009 uvodna izjava 37.

(prilagođeno)

⇒ novo

- (6) Istodobno ostvarivanje ciljeva povećanja standarda sigurnosti zračnog prometa i poboljšanja cjelokupne izvedbe ATM-a i ☒ usluga u zračnoj plovidbi ☒ (ANS) u općem zračnom prometu u Europi zahtijeva uvažavanje ljudskog faktora. Stoga države članice trebaju ~~razmotriti uvođenje~~ ⇒ poštovati ☐ načela „kulture pravičnosti”. ⇒ Trebalo bi razmotriti i uzeti u obzir mišljenja i preporuke Stručne skupine za ljudsku dimenziju³¹ jedinstvenog europskog neba. ☐
-

↓ novo

- (7) Poboljšanja ekološke učinkovitosti upravljanja zračnim prometom isto tako izravno doprinose postizanju ciljeva iz Pariškog sporazuma i Komisijina europskog zelenog plana, osobito smanjenjem emisija iz zračnog prometa.
-

↓ 549/2004 uvodna izjava 6.

(prilagođeno)

- ~~(8)~~ Države članice ☒ su 2004. ☒ donijele ~~su~~ opću izjavu o vojnim pitanjima povezanim s jedinstvenim europskim nebom³². Prema toj izjavi, države članice trebale bi posebno unaprijediti civilno-vojnu suradnju i, ako i u mjeri u kojoj to sve dotične države članice smatraju potrebnim, olakšati suradnju između njihovih oružanih snaga u pogledu svih pitanja upravljanja zračnim prometom.
-

↓ 549/2004 uvodna izjava 3.

~~Neometano djelovanje sustava zračnog prometa zahtijeva dosljednu, visoku razinu sigurnosti usluga u zračnoj plovidbi koja omogućuje optimalno korištenje europskog zračnog prostora, kao i dosljednu, visoku razinu sigurnosti zračnog prijevoza u skladu s obvezom pružanja usluga u zračnoj plovidbi koja je od općeg interesa, uključujući obveze javne službe. Zato se pružanje usluga mora provoditi u skladu s najvišim standardima odgovornosti i stručnosti.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 4.

~~Inicijativu za uvođenje jedinstvenog europskog neba treba razvijati u skladu s obvezama koje proizlaze iz članstva Zajednice i država članica u Eurocontrolu, kao i s načelima utvrđenima Čikaškom konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944.~~

³¹ C(2017) 7518 final

³² Vidjeti stranicu 9. ovoga Službenog lista.

↓ 549/2004 uvodna izjava 5.
(prilagođeno)

- (9) Odluke koje se odnose na sadržaj, opseg ili izvođenje vojnih operacija i obuke ne spadaju u područje nadležnosti ~~Zajednice~~ Unije u skladu s člankom 100. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije .
-

↓ 549/2004 uvodna izjava 23.
(prilagođeno)

~~Zajedničkom izjavom ministara vanjskih poslova Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine od 2. prosinca 1987. u Londonu postignut je dogovor dviju država o proširenju suradnje u pogledu korištenja zračne luke Gibraltar. Taj se dogovor tek treba početi primjenjivati.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 1.

~~Države članice u različitom su opsegu restrukturirale sektor nacionalnih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi povećanjem stupnja njihove samostalnosti i slobode pružanja usluga. U tim novim okolnostima sve je potrebnije osigurati ispunjavanje minimalnih zahtjeva povezanih s javnim interesom.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 4.

~~Za stvaranje jedinstvenog europskog neba, treba usvojiti mjere kojima bi se osiguralo sigurno i učinkovito pružanje usluga u zračnoj plovidbi u skladu s organizacijom i korištenjem zračnog prostora kako je to predviđeno Uredbom (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o zračnom prostoru)³³. Važno je uspostaviti usklađen organizacijski okvir za pružanje takvih usluga kako bi se moglo na odgovarajući način odgovoriti na zahtjeve korisnika zračnog prostora te na siguran i učinkovit način regulirati zračni promet.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 1.

~~Stvaranje jedinstvenog europskog neba zahtijeva usklađeni pristup za regulaciju organizacije i korištenja zračnog prostora.~~

³³ Vidjeti stranicu 20. ovoga Službenog lista.

↓ 551/2004 uvodna izjava 2.
(prilagođeno)

~~U izvješću Skupine visoke razine za jedinstveno europsko nebo iz studenog 2000. smatra se da se zračni prostor treba oblikovati, regulirati i da se njime mora strateški upravljati na europskoj osnovi.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 3.
(prilagođeno)

~~U Komunikaciji Komisije o stvaranju jedinstvenog europskog neba od 30. studenoga 2001. izražava se zahtjev za strukturnom reformom, kojom bi se omogućilo stvaranje jedinstvenog europskog neba pomoću postupno sve snažnije integriranog upravljanja zračnim prostorom i razvojem novih koncepcija i postupaka upravljanja zračnim prometom.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 6.

~~Zračni prostor je zajednički resurs za sve kategorije korisnika koje ga trebaju koristiti na fleksibilan način, osiguravajući pri tome pravičnost i transparentnost uz uvažavanje sigurnosnih i obrambenih potreba država članica i njihovih obveza u okviru međunarodnih organizacija.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 7.

~~Djelotvorno upravljanje zračnim prostorom ključno je za povećavanje mogućnosti sustava usluga u zračnom prometu, za davanje optimalnih odgovora na različite zahtjeve korisnika i za postizanje najveće fleksibilnosti pri korištenju zračnog prostora.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 8.

~~Zbog svih tih razloga te s ciljem proširenja jedinstvenog europskog neba na što veći broj europskih država, Zajednica bi trebala, uzimajući u obzir razvoj unutar Eurocontrola, utvrditi zajedničke ciljeve i akcijski program kojima bi mobilizirala nastojanja Zajednice, država članica i različitih gospodarskih interesnih skupina kako bi se stvorio djelovitiji operativni zračni prostor: jedinstveno europsko nebo.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 24.

~~Budući da zbog transnacionalne dimenzije ovog postupka cilj ove Uredbe, stvaranje jedinstvenog europskog neba, države članice ne mogu dostatno ostvariti, nego ga se može na bolji način ostvariti na razini Zajednice, omogućavajući detaljna provedbena pravila koja vode računa o posebnim lokalnim uvjetima, Zajednica može donijeti mjere u skladu s~~

~~načelom supsidijarnosti određenim u članku 5. Ugovora. U skladu s načelom proporcionalnosti određenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 9.

~~Kada države članice poduzimaju mjere za osiguranje sukladnosti sa zahtjevima Zajednice, nadležna tijela koja provjeravaju sukladnost trebala bi biti u dovoljnoj mjeri neovisna od pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 10.

~~Usluge u zračnoj plovidbi, posebno usluge zračnog prometa usporedive s javnim tijelima, treba funkcionalno ili strukturalno odvojiti te su u različitim državama članicama organizirane u skladu s različitim pravnim oblicima.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 11.

~~Kada se zahtijevaju neovisne revizije pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, inspeksijski nadzori koje obavljaju službena revizorska tijela država članica u kojima te usluge pružaju službe uprave ili javno tijelo koje podliježe nadzoru gore spomenutih službenih tijela trebali bi se priznati kao neovisne revizije bez obzira na to objavljuju li se ili ne sastavljena revizijska izvješća.~~

↓ 1070/2009 uvodna izjava 9.

(prilagođeno)

⇒ novo

(10) Kako bi se osigurao dosljedan i jasan nadzor nad pružanjem usluga u Europi, nacionalnim nadzornim tijelima treba osigurati dostatnu neovisnost i resurse. ~~Neovisnost ne bi smjela sprečavati ta tijela~~ ☒ To ne bi smjelo sprečavati nacionalna nadzorna tijela ☒ u ☐ sudjelovanju u regulatornom tijelu nadležnom za više reguliranih sektora ako to tijelo ispunjava zahtjeve za neovisnošću, ni u udruživanju s nacionalnim nadzornim tijelom u organizacijskom smislu. ☐ ~~obavljanju njihovih zadaća unutar upravnog okvira.~~

↓ novo

(11) ~~Financiranje nacionalnih nadzornih tijela trebalo bi jamčiti njihovu neovisnost i trebalo bi im omogućiti da djeluju u skladu s načelima pravednosti, transparentnosti, nediskriminacije i proporcionalnosti. Odgovarajući postupci za imenovanje osoblja trebali bi doprinijeti osiguravanju neovisnosti nacionalnih nadzornih tijela, a osobito zajamčiti da osobe zadužene za donošenje strateških odluka imenuje javno tijelo koje nema izravna vlasnička prava nad pružateljima usluga u zračnoj plovidbi.~~

↓ 1070/2009 uvodna izjava 10.

⇒ novo

- (12) Nacionalna nadzorna tijela imaju ključnu ulogu u provedbi jedinstvenog europskog neba pa ~~Komisija~~ stoga ~~treba~~ ~~treba~~ ~~omogućiti~~ njihovu ~~međusobnu suradnju~~ ⇒ međusobno surađivati ⇐ kako bi se omogućila razmjena ⇐ informacija o njihovom radu i načelima donošenja odluka, ⇐ najboljih ~~praksi~~ ~~praksa~~ ⇒ i postupaka s obzirom na primjenu ove Uredbe ⇐ i razvio zajednički pristup, također putem poboljšane suradnje na regionalnoj razini. Ova suradnja treba se odvijati na redovitoj osnovi.
-

↓ 550/2004 uvodna izjava 6.

~~Države članice odgovorne su za praćenje sigurnog i učinkovitog pružanja usluga u zračnoj plovidbi i za kontrolu pružatelja usluga u zračnoj plovidbi koji moraju ispunjavati zajedničke zahtjeve uspostavljene na razini Zajednice.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 7.

~~Državama članicama treba dopustiti da provjeru toga ispunjavaju li pružatelji usluga u zračnoj plovidbi zajedničke zahtjeve uspostavljene na razini Zajednice, povjere priznatim, tehničkim iskusnim organizacijama.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 17.

(prilagođeno)

~~Socijalne partnere treba na odgovarajući način informirati i s njima se konzultirati o svim mjerama koje imaju značajne socijalne posljedice. Također je potrebno savjetovati se s Odborom za sektorski dijalog osnovanim na temelju Odluke Komisije 1998/500/EZ od 20. svibnja 1998. o uspostavi odbora za sektorski dijalog među socijalnim partnerima na europskoj razini³⁴.~~

↓ novo

- (13) Suradnja između pružatelja usluga u zračnom prometu važan je alat za poboljšanje izvedbe europskog sustava upravljanja zračnim prometom i trebalo bi je poticati. Države članice trebale bi moći uspostaviti mehanizme suradnje koji nisu ograničeni na unaprijed određene oblike suradnje i zemljopisna područja.

- (14) Certifikaciju u pogledu sigurnosti i nadzor sigurnosti pružatelja usluga u zračnoj plovidbi provode nacionalna nadležna tijela ili Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa (Agencija), u skladu sa zahtjevima i postupcima utvrđenima u Uredbi

³⁴

~~[SL L 225, 12.8.1998., str. 27.](#)~~

(EU) 2018/1139. Za pružanje usluga u zračnoj plovidbi potrebni su dodatni zahtjevi u pogledu financijske pouzdanosti te osiguranja od odgovornosti i rizika i oni bi trebali biti obuhvaćeni ekonomskim certifikatom. Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi trebao bi moći nuditi usluge u Uniji samo ako ima i certifikat o sigurnosti i ekonomski certifikat.

- (15) Među korisnicima zračnog prostora ne bi trebalo biti diskriminacije u pogledu pružanja jednakovrijednih usluga u zračnoj plovidbi.
- (16) Usluge u zračnom prometu koje se pružaju na isključivoj osnovi trebale bi biti podložne imenovanju i minimalnim zahtjevima od javnog interesa.
- (17) Pružatelji usluga u zračnom prometu ili operatori aerodroma trebali bi imati mogućnost da komunikacijske, navigacijske i nadzorne usluge (CNS), usluge zrakoplovnog informiranja (AIS), podatkovne usluge u zračnom prometu (ADS), meteorološke usluge (MET) ili terminalne usluge u zračnom prometu nabavljaju po tržišnim uvjetima, ne dovodeći u pitanje sigurnosne zahtjeve, ako ustanove da takva nabava omogućuje veću troškovnu učinkovitost. Očekuje se da će mogućnost takve nabave osigurati veću fleksibilnost i promicati inovacije u uslugama ne utječući pritom na posebne potrebe vojske u pogledu povjerljivosti, interoperabilnosti, stabilnosti sustava, pristupa podacima i sigurnosti upravljanja zračnim prometom.
- (18) Ako se nabavljaju terminalne usluge u zračnom prometu, one ne bi trebale biti podložne sustavu naknada iz ove Uredbe ni članku 1. stavku 4. Direktive 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća³⁵, ovisno o primjenjivosti tog sustava.
- (19) Pružanje rutnih usluga u zračnom prometu trebalo bi biti organizacijski odvojeno od pružanja usluga CNS, AIS, ADS, MET i terminalnih usluga u zračnom prometu, što uključuje i razdvajanje računa, kako bi se osigurala transparentnost i izbjeglo diskriminaciju, unakrsno subvencioniranje i narušavanje tržišnog natjecanja.
- (20) Prema potrebi, nabava usluga u zračnoj plovidbi trebala bi se provoditi u skladu s Direktivom 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća³⁶ i Direktivom 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća³⁷. Nacionalna nadzorna tijela trebala bi osigurati da su zahtjevi u pogledu nabave usluga u zračnoj plovidbi ispunjeni.
- (21) Za upravljanje prometom bespilotnih zrakoplova neophodna je dostupnost zajedničkih usluga informiranja. Kako bi se ograničili troškovi upravljanja tim prometom, cijene zajedničkih usluga informiranja trebale bi se temeljiti na troškovima i razumnoj profitnoj marži te bi trebale biti podložne odobrenju nacionalnih nadzornih tijela. Kako bi se omogućilo pružanje usluga, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebali bi staviti na raspolaganje potrebne podatke.
- (22) Budući da je svrha sheme izvedbe i sustava naknada veća troškovna učinkovitost usluga u zračnoj plovidbi koje se ne pružaju po tržišnim uvjetima i promicanje bolje kvalitete usluga, trebali bi uključivati relevantne i odgovarajuće poticaje. S obzirom na taj cilj, sheme izvedbe i sustavi naknada ne bi trebali obuhvaćati usluge koje se pružaju po tržišnim uvjetima.

³⁵ Direktiva 2009/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2009. o naknadama zračnih luka (SL L 70, 14.3.2009., str. 11.).

³⁶ Direktiva 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi i o stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 65.).

³⁷ Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 243.).

- (23) Radi postizanja maksimalne djelotvornosti potreban nadzor nad shemama izvedbe i sustavima naknada trebao bi biti usmjeren na imenovane pružatelje usluga u zračnom prometu kao takve.
- (24) Odgovornosti za nadzor u pogledu shema izvedbe i sustava naknada trebalo bi na odgovarajući način podijeliti.
- (25) Budući da pružanje rutnih usluga u zračnoj plovidbi obuhvaća prekogranične i mrežne elemente te da se zbog toga izvedba ocjenjuje u odnosu na ciljeve izvedbe na razini Unije, za ocjenjivanje i odobravanje planova i ciljeva izvedbe rutnih usluga u zračnoj plovidbi trebalo bi biti zaduženo tijelo Unije, podložno sudskom preispitivanju koje provodi žalbeno tijelo i naposljetku Sud Europske unije. Kako bi se osiguralo da se te zadaće obavljaju uz visoku razinu stručnosti i potrebnu neovisnost, to tijelo Unije trebala bi biti Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe, u skladu s posebnim pravilima upravljanja utvrđenima u Uredbi (EU) 2018/1139. S obzirom na njihovo poznavanje lokalnih okolnosti koje je potrebno za ocjenjivanje terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, nacionalna nadzorna tijela trebala bi biti zadužena za ocjenjivanje i odobravanje planova i ciljeva izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi. Raspodjela troškova između rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi predstavlja jednu operaciju koja je relevantna za obje vrste usluga i stoga bi trebala podlijevati nadzoru Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe.
- (26) Nacrti planova izvedbe u području rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi trebali bi biti u skladu s odgovarajućim ciljevima izvedbe na razini Unije i u skladu s određenim kvalitativnim kriterijima kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri osiguralo da se ciljevi stvarno postižu. Postupak procjene trebao bi omogućiti brzo uklanjanje nedostataka.
- (27) Na obavljanje mrežnih funkcija trebali bi se primjenjivati posebni kriteriji kojima se uzima u obzir posebna priroda tih funkcija. Za mrežne funkcije trebali bi postojati ciljevi izvedbe u ključnim područjima izvedbe povezanim s okolišem, kapacitetom i troškovnom učinkovitošću.
- (28) Sustav naknada trebao bi se temeljiti na načelu da bi korisnici zračnog prostora trebali platiti za troškove nastale pružanjem usluga, ali da u obzir treba uzeti samo troškove koji se mogu pripisati toj usluzi i nisu obuhvaćeni na neki drugi način. Troškovi povezani s upraviteljem mreže trebali bi biti uključeni u utvrđene troškove koji se mogu naplatiti korisnicima zračnog prostora. Naknadama bi trebalo poticati sigurno, učinkovito, djelotvorno i održivo pružanje usluga u zračnoj plovidbi radi postizanja visoke razine sigurnosti i troškovne učinkovitosti, kao i ispunjavanje ciljeva izvedbe, te poticati pružanje integriranih usluga, smanjujući pritom utjecaj zrakoplovstva na okoliš.
- (29) Mehanizmi za prilagodbu naknada radi poboljšanja ekološke učinkovitosti i kvalitete usluga, osobito većom upotrebom održivih alternativnih goriva, povećanjem kapaciteta i smanjenjem kašnjenja, uz održavanje optimalne razine sigurnosti, trebali bi se uspostaviti na razini Unije zbog prekogranične prirode zračnog prometa. Nacionalna nadzorna tijela trebala bi također imati mogućnost uspostave mehanizama za terminalne usluge na lokalnoj razini.
- (30) Kako bi se korisnike zračnog prostora potaknulo da lete najkraćom rutom, osobito u razdobljima zagušenja, trebala bi postojati mogućnost da se odredi zajednička jedinična cijena za rutne usluge u cijelom zračnom prostoru jedinstvenog europskog

neba. Određivanje takve zajedničke jedinične cijene trebalo bi biti prihodovno neutralno za pružatelje usluga u zračnom prometu.

- (31) Trebalo bi propisati transparentnost računa pružatelja usluga u zračnoj plovidbi kao jedan od načina za sprečavanje unakrsnog subvencioniranja i narušavanja tržišnog natjecanja koje iz toga proizlazi.
- (32) Mrežne funkcije upravljanja zračnim prometom trebale bi doprinijeti održivom razvoju sustava zračnog prometa i podupirati postizanje ciljeva izvedbe na razini Unije. Trebale bi omogućiti održivu, djelotvornu i ekološki optimalnu upotrebu zračnog prostora i ograničenih resursa, odražavati operativne potrebe pri uvođenju infrastrukture europske mreže upravljanja zračnim prometom i pružiti potporu u slučaju mrežnih kriza. Upravitelj mreže trebao bi obavljati niz zadaća koje doprinose izvršavanju tih funkcija, a njegovo bi djelovanje trebalo uključivati sve operativne dionike na koje se to odnosi.
- (33) Kad je riječ o odlukama koje donosi upravitelj mreže, u kooperativnom postupku donošenja odluka prednost bi trebalo dati interesima mreže. Sudionici u kooperativnom postupku donošenja odluka trebali bi stoga u najvećoj mogućoj mjeri nastojati poboljšati funkcioniranje i učinkovitost mreže. Kooperativnim postupcima donošenja odluka trebalo bi promicati interese mreže i trebali bi biti takvi da se pitanja riješe i postigne konsenzus kad god je to moguće.
- (34) Kako bi se poboljšala usmjerenost pružatelja usluga u zračnom prometu prema korisnicima te povećala mogućnost da korisnici zračnog prostora utječu na odluke koje ih se tiču, savjetovanje s dionicima i njihovo sudjelovanje u bitnim operativnim odlukama pružatelja operativnih usluga u zračnom prometu trebalo bi biti djelotvornije.

↓ 550/2004 uvodna izjava 11.
(prilagođeno)

~~Uvjeti certificiranja moraju biti objektivno opravdani, nediskriminirajući, razmjerni, transparentni i sukladni odgovarajućim međunarodnim standardima.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 2.
(prilagođeno)

~~Izješće Skupine na visokoj razini za jedinstveno europsko nebo iz studenoga 2000. potvrdilo je potrebu za pravilima na razini Zajednice o uvođenju razlike između reguliranja i pružanja usluga i uvođenja sustava certificiranja s ciljem očuvanja zaštite javnog interesa, u prvom redu u pogledu sigurnosti, te o poboljšanju mehanizama naplate usluga.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 10.

~~Uz jamčenje kontinuiteta pružanja usluga, potrebno je uspostaviti zajednički sustav certificiranja pružatelja usluga u zračnoj plovidbi kojim bi se definirali prava i obveze tih pružatelja usluga i redovito pratilo ispunjavaju li se ti uvjeti.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 12.

~~Kako bi pružatelji usluga u zračnoj plovidbi svoje usluge mogli pružati i u državi članici koja nije država članica u kojoj su dobili svjedodžbu, države članice bi u okviru sigurnosnih zahtjeva trebale međusobno priznavati te svjedodžbe.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 14.

~~U interesu sigurnog upravljanja zračnim prometom među državama članicama te za dobrobit korisnika zračnog prostora i putnika, sustavom certificiranja treba predvidjeti okvir koji bi državama članicama omogućio određivanje pružatelja usluga u zračnom prometu bez obzira na to gdje su bili certificirani.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 5.

~~Pružanje usluga u zračnom prometu, kako je to predviđeno ovom Uredbom, povezano je s izvršavanjem javnih ovlasti koje nisu gospodarske naravi pa stoga ne opravdavaju primjenu pravila o tržišnom natjecanju iz Ugovora.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 13.

~~Pružanje usluga komunikacije, plovidbe i nadzora, kao i usluga zrakoplovnog informiranja treba organizirati u skladu s tržišnim uvjetima, uvažavajući pritom posebne značajke takvih usluga i održavajući visoku razinu sigurnosti.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 15.

~~Države članice bi na temelju analize sigurnosnih pitanja trebale moći odrediti jednog ili više pružatelja meteoroloških usluga za cijeli ili jedan dio zračnog prostora pod njihovom nadležnošću, a da pritom ne trebaju raspisati javni natječaj.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 19.

~~Uvjeti naplate usluga od korisnika zračnog prostora trebaju biti pravični i transparentni.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 20.

~~Naknade koje plaćaju korisnici trebale bi pružateljima usluga u zračnoj plovidbi i državama članicama pokrivati troškove uređaja i usluga. Visina naknada mora biti razmjerna troškovima te se prilikom njezina određivanja u obzir moraju uzeti ciljevi sigurnosti i gospodarske učinkovitosti.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 21.

~~Među korisnicima zračnog prostora ne smije biti diskriminacije u pogledu pružanja jednakovrijednih usluga u zračnoj plovidbi.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 22.

~~Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi nude određene uređaje i usluge koji su izravno povezani s letenjem zrakoplova, a čije bi troškove morali naplatiti u skladu s načelom „korisnik plaća”, što znači da bi korisnici zračnog prostora trebali platiti troškove koje stvaraju na samom mjestu uporabe ili što je moguće bliže tom mjestu.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 23.

~~Važno je osigurati transparentnost troškova koji proizlaze iz uporabe takvih uređaja i usluga. Sukladno tome, korisnicima zračnog prostora trebalo bi objasniti svaku promjenu u sustavu ili visini naknada; takve promjene ili ulaganja koje predlažu pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebalo bi objasniti u okviru razmjene informacija između njihovih upravnih tijela i korisnika zračnog prostora.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 24.

~~Potrebno je utvrditi okvir za moduliranje naknada kako bi se postiglo maksimalno povećanje kapaciteta cjelokupnog sustava. Financijski poticaji mogu biti koristan način ubrzanja uvođenja zemaljske opreme ili opreme smještene na zrakoplovu koja povećava kapacitet, nagrađivanja visoke učinkovitosti ili otklanjanja smetnji zbog odabira manje poželjnih ruta.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 25.

~~U okviru tih prihoda kojima se ostvaruje primjeren povrat uloženi sredstava te u izravnoj povezanosti s uštedama koje proizlaze iz poboljšane učinkovitosti, Komisija bi trebala razmotriti mogućnost stvaranja rezervnih sredstava namijenjenih smanjenju učinka iznenadnog povećanja visine naknada na korisnike zračnog prostora u razdobljima smanjenog prometa.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 26.

~~Komisija bi trebala ispitati mogućnost uspostave sustava privremene financijske potpore mjerama za povećanje kapaciteta europskog sustava kontrole zračnog prometa u cjelini.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 27.

~~Komisija bi u suradnji s Eurocontrolom, nacionalnim nadzornim tijelima i korisnicima zračnog prostora trebala redovito nadzirati određivanje i naplatu naknada od korisnika zračnog prostora.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 8.

~~Djelatnosti Eurocontrola potvrđuju da realno nije moguće izolirano razvijanje mreže zračnih ruta i struktura zračnog prostora jer je svaka pojedina država članica sastavni element Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (EATMN), kako unutar tako i izvan Zajednice.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 13.

~~Bitno je postizanje zajedničke, usklađene strukture zračnog prostora u smislu ruta i sektora, kako bi se sadašnja i buduća organizacija zračnog prostora temeljila na zajedničkim načelima, te kako bi se oblikovanje i upravljanje zračnim prostorom obavljalo u skladu s usklađenim pravilima.~~

↓ novo

(35) Dostupnost relevantnih operativnih podataka ključna je za omogućivanje fleksibilnog pružanja podatkovnih usluga u zračnom prometu, na prekograničnoj razini i razini Unije. Stoga bi takve podatke trebalo staviti na raspolaganje relevantnim dionicima, uključujući i potencijalne nove pružatelje podatkovnih usluga u zračnom prometu. Točnost informacija, uključujući onih o stanju u zračnom prostoru i konkretnim situacijama u zračnom prometu, te pravodobno prosljeđivanje tih informacija civilnim i vojnim kontrolorima imaju izravan učinak na sigurnost i učinkovitost operacija. Pravodobni pristup najnovijim informacijama o stanju u zračnom prostoru nužan je svim stranama koje žele iskoristiti strukture zračnog prostora koje su raspoložive prilikom podnošenja ili ponovnog podnošenja njihovih planova leta.

↓ 550/2004 uvodna izjava 16.

~~Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi trebali bi odgovarajućim dogovorima uspostaviti i održavati tijesnu suradnju s vojnim tijelima odgovornim za aktivnosti koje bi mogle utjecati na opći zračni promet.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 17.

~~Računovodstvena evidencija svih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi treba biti što transparentnija.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 18.

~~Uvođenjem usklađenih načela i uvjeta za pristup operativnim podacima trebalo bi olakšati pružanje usluga u zračnoj plovidbi i funkcioniranje korisnika zračnog prostora i zračnih luka u novom okruženju.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 9.

~~Za opći zračni promet na rutama u gornjem zračnom prostoru treba postupno uvesti sve snažnije integriran operativni zračni prostor, u skladu s tim treba utvrditi povezanost između gornjeg i donjeg zračnog prostora.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 10.

~~Europsko područje letnih informacija u gornjem zračnom prostoru (EUIR), koje obuhvaća gornji zračni prostor pod odgovornošću država članica, trebalo bi u okviru ove Uredbe olakšati zajedničko planiranje i objavljivanje zrakoplovnih informacija kako bi se prevladala regionalna uska grla.~~

↓ 1070/2009 uvodna izjava 30.

(prilagođeno)

⇒ novo

(36) Pružanje ~~suvremenih~~, potpunih, visoko kvalitetnih i pravovremenih zrakoplovnih informacija ima značajan utjecaj na sigurnost i na olakšavanje pristupa zračnom prostoru ~~Zajednice~~ ☒ Unije ☒ i ⇒ mogućnostima ⇐ ~~slobode~~ kretanja u njemu. Uvažavajući glavni plan ATM-a, ~~Zajednica mora preuzeti inicijativu za modernizaciju ovog sektora u suradnji s Eurocontrol-om i osigurati da korisnici mogu pristupati tim podacima putem jedinstvene javne pristupne točke koja omogućuje suvremeno, korisnički orijentirano i provjereno cjelovito informiranje~~ ⇒ Pristup tim podacima trebalo bi olakšati putem odgovarajuće informacijske infrastrukture ⇐ .

↓ novo

(37) Sigurna i učinkovita upotreba zračnog prostora može se postići samo bliskom suradnjom među civilnim i vojnim korisnicima zračnog prostora koja se u praksi uglavnom zasniva na koncepciji fleksibilne upotrebe zračnog prostora i djelotvorne civilno-vojne koordinacije u skladu sa standardima i preporukama ICAO-a. Trebalo bi uspostaviti pravila za osiguravanje primjene te koncepcije, a Komisiju bi trebalo ovlastiti za donošenje mjera za osiguravanje veće usklađenosti.

(38) Cilj je projekta SESAR omogućiti siguran, učinkovit i ekološki održiv razvoj zračnog prometa modernizacijom europskog i globalnog sustava upravljanja zračnim prometom. Kako bi se doprinijelo njegovoj punoj djelotvornosti, trebalo bi osigurati

odgovarajuću koordinaciju između faza projekta. Europski glavni plan upravljanja zračnim prometom trebao bi proizaći iz faze definiranja SESAR-a i trebao bi doprinijeti postizanju ciljeva izvedbe na razini Unije.

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

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

↓ 551/2004 uvodna izjava 11.

~~Korisnici zračnog prostora suočavaju se s neujednačenim uvjetima pristupa u zračni prostor Zajednice i slobode kretanja unutar tog zračnog prostora. Uzrok tome je pomanjkanje usklađenosti u klasifikaciji zračnog prostora.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 12.

~~Promjena konfiguracije zračnog prostora trebala bi se temeljiti na operativnim zahtjevima bez obzira na postojeće granice. Uz savjetovanje s Eurocontrolom i na temelju njegovih tehničkih savjeta treba razviti zajednička opća načela za stvaranje ujednačenih funkcionalnih blokova zračnog prostora.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 14.

~~Koncepcija fleksibilnog korištenja zračnog prostora trebala bi se primjenjivati djelotvorno; treba optimizirati korištenje sektora zračnog prostora, posebno tijekom vršnih razdoblja općeg zračnog prometa i u zračnom prostoru s gustim prometom, suradnjom među državama članicama u odnosu na korištenje tih sektora za vojne operacije i obuku. Radi toga treba dodijeliti odgovarajuće resurse za djelotvornu provedbu koncepcije fleksibilnog korištenja zračnog prostora, uzimajući u obzir i civilne i vojne zahtjeve.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 15.

~~Države članice trebaju težiti suradnji sa susjednim državama članicama kako bi se koncepcija fleksibilnog korištenja zračnog prostora primjenjivala preko nacionalnih granica.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 16.

~~Razlike u organizaciji civilno-vojne suradnje u Zajednici ograničavaju ujednačeno i pravodobno upravljanje zračnim prostorom te provedbu promjena. Uspjeh jedinstvenog~~

~~europskog neba ovisi o djelotvornoj suradnji između civilnih i vojnih tijela, ne dovodeći u pitanje prerogative i odgovornosti država članica u području obrane.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 17.

~~Vojne operacije i obuku treba zaštititi kad god primjena zajedničkih načela i kriterija šteti njihovom sigurnom i djelotvornom izvođenju.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 18.

~~Treba uvesti odgovarajuće mjere za poboljšanje djelotvornosti upravljanja protokom zračnog prometa kako bi se pomoglo postojećim operativnim jedinicama, uključujući Eurocontrolovu središnju službu organizacije protoka zračnog prometa, da osiguraju djelotvorne letačke operacije.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 7.

~~Zračni prostor predstavlja ograničen resurs čija je optimalna i učinkovita upotreba moguća samo ako se u obzir uzmu zahtjevi svih korisnika i ako se, prema potrebi, osigura njihova zastupljenost tijekom cijelog postupka razvoja jedinstvenog europskog neba, kao i postupka odlučivanja i provedbe, uključujući Odbor za jedinstveno nebo.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 25.

~~Mjere potrebne za provedbu ove Uredbe donose se u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. lipnja 1999. o utvrđivanju postupaka za izvršavanje provedbenih ovlasti dodijeljenih Komisiji³⁸.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 26.

(prilagođeno)

~~Članak 8. stavak 2. Standardnog poslovnika za odbore³⁹ osnovane primjenom članka 7. stavka 1. Odluke 1999/468/EZ sadrži standardno pravilo prema kojem predsjednik odbora može odlučiti da na sastanak tog odbora pozove treće strane. Kada je to potrebno, predsjednik Odbora za jedinstveno europsko nebo treba pozvati predstavnike Eurocontrola da sudjeluju na sastancima kao promatrači ili stručnjaci.~~

³⁸ ~~SL L 184, 17.7.1999., str. 23.~~

³⁹ ~~SL C 38, 6.2.2001., str. 3.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 18.

~~Zainteresirane strane, kao što su pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, korisnici zračnog prostora, zračne luke, zrakoplovna industrija i strukovna predstavnička tijela, trebale bi imati mogućnost savjetovanja Komisije o tehničkim aspektima provedbe jedinstvenog europskog neba.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 12.

~~Poželjno je proširiti jedinstveno europsko nebo na treće europske zemlje, bilo u okviru sudjelovanja Zajednice u radu Eurocontrola, nakon što Zajednica pristupi Eurocontrolu, bilo na temelju sporazuma sklopljenih između Zajednice i tih zemalja.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 13.

~~Pristupanje Zajednice Eurocontrolu važan je čimbenik u stvaranju paneuropskog zračnog prostora.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 14.

~~U procesu stvaranja jedinstvenog europskog neba Zajednica bi trebala, kad je to prikladno, uspostaviti najvišu razinu suradnje s Eurocontrolom kako bi osigurala sinergiju propisa i usklađenost pristupa dviju navedenih strana i kako bi izbjegla međusobnu dvojnju uporabu.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 15.

(prilagođeno)

~~U skladu sa zaključcima Skupine na visokoj razini, Eurocontrol je tijelo s odgovarajućom stručnošću potrebnom za pružanje potpore Zajednici u njezinoj ulozi regulatornog tijela. Zato je potrebno predvidjeti mjere za provedbu pitanja za koja je, na temelju ovlaštenja dodijeljenih toj organizaciji, nadležan Eurocontrol, poštujući pritom uvjete koje treba uključiti u okvir suradnje između Komisije i Eurocontrola.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 16.

~~Izrada mjera potrebnih za stvaranje jedinstvenog europskog neba zahtijeva opsežne konzultacije s gospodarskim i socijalnim interesnim skupinama.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 8.

~~Neometano djelovanje sustava zračnog prijevoza također zahtijeva primjenu ujednačenih i visokih standarda sigurnosti od strane pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 9.

~~Kako bi se poboljšala raspoloživost kontrolora i poboljšalo međusobno priznavanje licencija potrebno je donijeti mjere za usklađivanje sustava licenciranja kontrolora.~~

↓ 550/2004 uvodna izjava 28.

~~Ne dovodeći u pitanje organizaciju sustava za praćenje i objavu podataka o poslovanju pružatelja usluga zračne plovidbe te zbog posebne osjetljivosti informacija o tim pružateljima usluga, nacionalna nadzorna tijela ne bi trebala otkrivati podatke na koje se odnosi obveza čuvanja poslovne tajne,~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 19.

~~Funkcioniranje cjelokupnog sustava pružanja usluga u zračnoj plovidbi na europskoj razini redovito se provjerava uzimajući u obzir održavanje visoke razine sigurnosti, a s ciljem provjere učinkovitosti donesenih mjera i predlaganja daljnjih mjera.~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 21.

~~Učinak mjera poduzetih na temelju ove Uredbe treba ocjenjivati u svjetlu redovito podnesenih izvješća Komisije.~~

↓ 551/2004 uvodna izjava 19.

~~U skladu s vremenskim rasporedom i odgovarajućim studijama, bilo bi poželjno razmotriti proširenje koncepcija gornjeg zračnog prostora na donji zračni prostor,~~

↓ 549/2004 uvodna izjava 22.

~~Ova Uredba ne utječe na ovlaštenje država članica da donesu odredbe u vezi s organizacijom svojih oružanih snaga. To ovlaštenje može navesti države članice da donesu mjere kojima svojim oružanim snagama omogućuju raspolaganje zračnim prostorom dostatnim za održavanje odgovarajuće razine obrazovanja i obuke. Stoga je potrebno uvrstiti zaštitnu klauzulu kojom bi se osigurala provedba te ovlasti.~~

- (41) U cilju uzimanja u obzir tehničkog ili operativnog razvoja, osobito izmjenama priloga ili nadopunom odredbi o upravljanju mrežom, ovlast donošenja akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije trebalo bi delegirati Komisiji. Sadržaj i područje primjene svakog delegiranja detaljno su određeni u mjerodavnim člancima. Pri donošenju delegiranih akata na temelju ove Uredbe posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.⁴⁰ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (42) Kako bi se osigurali ujednačeni uvjeti za provedbu ove Uredbe, osobito u pogledu načina zapošljavanja i postupaka odabira za nacionalna nadzorna tijela, pravila o ekonomskoj certifikaciji pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, pravila za provedbu shema izvedbe i sustava naknada, a osobito određivanja ciljeva izvedbe na razini Unije, klasifikacije rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, kriterija i postupaka za ocjenjivanje nacrtu planova izvedbe i ciljeva izvedbe pružatelja usluga u zračnom prometu i upravitelja mreže, praćenja izvedbe, pravila za pružanje informacija o troškovima i naknadama, sadržaja i utvrđivanja troškovne osnovice za naknade i određivanja jediničnih cijena za usluge u zračnoj plovidbi, mehanizama poticaja i mehanizama za podjelu rizika, imenovanja upravitelja mreže te uvjeta tog imenovanja, zadaća upravitelja mreže i mehanizama upravljanja koje treba primjenjivati, pravila o izvršavanju mrežnih funkcija, načina savjetovanja s dionicima o bitnim operativnim odlukama pružatelja usluga u zračnom prometu, zahtjeva u pogledu dostupnosti operativnih podataka, uvjeta pristupa i određivanja cijena pristupa, primjene koncepcije fleksibilne upotrebe zračnog prostora, utvrđivanja zajedničkih projekata i mehanizama upravljanja koji se na njih primjenjuju, provedbene ovlasti trebale bi biti dodijeljene Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća⁴¹.

↓ 1070/2009 uvodna izjava 11.

(prilagođeno)

- (43) Socijalne partnere treba bolje obavješćivati te se s njima savjetovati o svim mjerama koje imaju značajne socijalne učinke. Na razini ~~Zajednice~~ Unije je također

⁴⁰ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

⁴¹ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

potrebno savjetovanje s Odborom za sektorski dijalog, koji je osnovan Odlukom Komisije 98/500/EZ⁴².

↓ 549/2004 uvodna izjava 20.
(prilagođeno)

- (44) Sankcije koje su predviđene za kršenja ove Uredbe ~~i mjera navedenih u članku 3~~ moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće, ne umanjujući pritom sigurnost.
-

↓ novo

- (45) S obzirom na pravni položaj Kraljevine Španjolske u pogledu suvereniteta i jurisdikcije na području na kojem se nalazi zračna luka, ova Uredba ne bi se trebala primjenjivati na zračnu luku Gibraltar.
-

↓ 549/2004 uvodna izjava 24.
(prilagođeno)

- (46) Budući da ~~zbog transnacionalne dimenzije ovog postupka~~ cilj ove Uredbe, stvaranje provedbu jedinstvenog europskog neba, države članice ne mogu dostatno ostvariti, nego ga se s obzirom na transnacionalnu dimenziju postupka može na bolji način ostvariti na razini ~~Zajednice~~ Unije , ~~omogućavajući detaljna provedbena pravila koja vode računa o posebnim lokalnim uvjetima, Zajednica~~ Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti određenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti određenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

⁴² SL L 225, 12.8.1998., str. 27.

↓ 550/2004

DONIJELI SU OVU UREDBU:

POGLAVLJE I.

OPĆE ODREDBE

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 1.

(prilagođeno)

⇒ novo

Članak 1.

~~Člaj~~ ☒ **Predmet** ☒ i područje primjene

1. ⇒ Ovom se Uredbom utvrđuju pravila za stvaranje i pravilno funkcioniranje ☒ ~~Člaj~~ ~~inicijative za jedinstvenog europskog neba~~ je poboljšanje postojećih standarda sigurnosti, doprinošenje održivom razvoju sustava zračnog prometa i poboljšanje cjelokupne izvedbe ☒ kako bi se osigurali najnoviji standardi sigurnosti u zračnom prometu, kako bi se pridonijelo održivom razvoju sustava zračnog prometa i poboljšala cjelokupna izvedba ☒ upravljanja zračnim prometom (~~ATM~~) i usluga u zračnoj plovidbi (~~ANS~~) za opći zračni promet u Europi radi ispunjavanja zahtjeva svih korisnika zračnog prostora. ~~Ovo~~ ☒ To ☒ jedinstveno europsko nebo uključuje usklađenu paneuropsku mrežu ~~puta~~ ⇒ postupno sve integriranijeg zračnog prostora ☒, upravljanje mrežom i sustave za upravljanje zračnim prometom, koji se temelje ~~samo~~ na sigurnosti, učinkovitosti i ~~tehnničkim zahtjevima~~, ⇒ interoperabilnosti i tehnološkoj modernizaciji ☒ na dobrobit svih korisnika zračnog prostora ☒ ⇒ građana i zaštite okoliša. ☒ U postizanju ovog cilja, ovom se Uredbom uspostavlja usklađeni zakonodavni okvir za stvaranje jedinstvenog europskog neba.

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 2.

(prilagođeno)

2. Primjenom ove Uredbe ~~i mjera iz članka 3.~~ ne dovodi se u pitanje suverenitet država članica nad njihovim zračnim prostorom i zahtjevi država članica u vezi javnog reda, javne sigurnosti i obrambenih pitanja, kako je navedeno u članku ~~1344~~. Ova Uredba ~~i mjere iz članka 3.~~ ne ~~odnose~~ ☒ odnosi ☒ se na vojne operacije i obuku.

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 3.

(prilagođeno)

3. Primjenom ove Uredbe i mjera ~~iz članka 3.~~ ne dovode se u pitanje prava i dužnosti država članica koji proizlaze iz Čikaške konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz

1944. (Čikaška konvencija). U tom je smislu ~~odadni~~ cilj ove Uredbe, na područjima koja su njome obuhvaćena, pomoći ~~pomaganje~~ državama članicama u ispunjavanju njihovih obveza koje proizlaze iz Čikaške konvencije, davanjem osnove za zajedničko tumačenje i jednaku provedbu njezinih odredaba, te osiguravanjem da se te odredbe propisno poštuju u ovoj Uredbi i pravilima za njezinu provedbu.

↓ 550/2004

~~POGLAVLJE I.~~

~~OPĆE ODREDBE~~

~~Članak 1.~~

~~Područje primjene i cilj~~

~~1. Unutar područja primjene Okvirne uredbe, ova se Uredba odnosi na pružanje usluga u zračnoj plovidbi u jedinstvenom europskom nebu. Cilj je ove Uredbe utvrditi zajedničke zahtjeve za sigurno i učinkovito pružanje usluga u zračnoj plovidbi u Zajednici.~~

~~2. Ova se Uredba primjenjuje na pružanje usluga u zračnoj plovidbi za opći zračni promet, u skladu s Okvirnom uredbom i njezinim područjem primjene.~~

↓ 551/2004

~~POGLAVLJE I.~~

~~OPĆENITO~~

~~Članak 1.~~

~~Područje primjene i cilj~~

~~1. Ova se Uredba, unutar područja primjene okvirne Uredbe, odnosi na organizaciju i korištenje zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu. Cilj ove Uredbe je podržavanje koncepta sve snažnije integriranog operativnog zračnog prostora u okviru zajedničke prometne politike te uspostavljanje zajedničkih postupaka za oblikovanje, planiranje i upravljanje kojima se osigurava djelotvorno i sigurno upravljanje zračnim prometom.~~

~~2. Korištenje zračnog prostora omogućava da pružanje usluge u zračnoj plovidbi djeluje kao koherentna i dosljedna cjelina u skladu s Uredbom (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o pružanju usluga u zračnoj plovidbi u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o pružanju usluga)⁴³.~~

⁴³

~~Vidjeti stranicu 10. ovoga Službenog lista.~~

↓ 551/2004 (prilagođeno)

⇒ novo

~~43. Ne dovodeći u pitanje članak 10., ova se Uredba primjenjuje na zračni prostor unutar ICAO EUR i AFI područja, gdje su države članice odgovorne za pružanje usluga u zračnom prometu u skladu s Uredbom o pružanju usluga. Države članice mogu također primjenjivati ovu Uredbu na zračni prostor pod svojom odgovornošću unutar drugih ICAO područja, uz uvjet da o tome obavijeste Komisiju i druge države članice.~~

↓ 551/2004

~~4. Područja letnih informacija koja se nalaze unutar zračnog prostora na koje se odnosi ova Uredba bit će objavljena u Službenom listu Europske unije.~~

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 1.

~~4. Podrazumijeva se da se primjenom ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar ne dovode u pitanje odgovarajuće pravne pozicije Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske u vezi sporova oko suvereniteta nad područjem na kojem se nalazi aerodrom.~~

↓ novo

5. [Ako se Uredba donese prije isteka prijelaznog razdoblja: Ova se Uredba ne primjenjuje na zračnu luku Gibraltar.]

6. Osim ako je predviđeno drukčije, upućivanje na Agenciju Europske unije za sigurnost zračnog prometa (Agencija) tumači se kao upućivanje na Agenciju u njezinu svojstvu tijela nadležnog za sigurnost, a ne u svojstvu tijela nadležnog za reviziju izvedbe.

↓ 549/2004 (prilagođeno)

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe i mjera navedenih u članku 3. primjenjuju se sljedeće definicije:

↓ 549/2004 (prilagođeno)

⇒ novo

~~1. „usluga kontrole zračnog prometa (ATC)” znači usluga koja se daje u svrhu:~~

~~1.2. „usluga aerodromske kontrole” znači usluga kontrole zračnog prometa (ATC) za aerodromski promet;~~

~~23. „usluga zrakoplovnog informiranja” znači usluga uspostavljena za davanje zrakoplovnih informacija i podataka potrebnih za sigurnu, redovitu i učinkovitu zračnu plovidbu na određenom državnom području;~~

~~35. „pružatelj usluga u zračnoj plovidbi” znači svaki javni ili privatni subjekt koji pruža jednu ili više usluga u zračnoj plovidbi ~~usluge zračne plovidbe~~ za opći zračni promet;~~

~~44. „usluge u zračnoj plovidbi (ANS) ” znače usluge zračnog prometa; komunikacijske usluge, usluge plovidbe i nadzora (CNS) ; ~~meteorološke usluge za zračnu plovidbu (MET) ; usluge zrakoplovnog informiranja (AIS) ;~~ ⇒ i podatkovne usluge u zračnom prometu (ADS); ⇐~~

~~51. „usluga kontrole zračnog prometa (ATC)” znači usluga koja se daje u svrhu:~~

~~(a) sprečavanja sudara:~~

~~i. između zrakoplova; ~~;~~~~

~~ii. između zrakoplova i prepreka na manevarskom prostoru; ~~;~~~~

~~(b) ubrzavanja i održavanja urednog protoka zračnog prometa;~~

↓ novo

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

7. „upravljanje protokom i kapacitetom zračnog prometa (ATFCM)” znači usluga čiji je cilj zaštita kontrole zračnog prometa od preopterećenja i optimizacija korištenja raspoloživih kapaciteta;

↓ 549/2004 (prilagođeno)

⇒ novo

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

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 2.

točka (b)

⇒ novo

~~910.~~ „upravljanje zračnim prometom (ATM)” znači skup funkcija ⇒ ili usluga ⇐ koje se obavljaju u zraku i na tlu (usluge u zračnom prometu, upravljanje zračnim prostorom i upravljanje protokom zračnog prometa) koje su potrebne kako bi se osiguralo sigurno i učinkovito kretanje zrakoplova tijekom svih faza leta;

↓ 549/2004

~~1011.~~ „usluge zračnog prometa” znači različite usluge davanja letnih informacija, usluge uzbunjivanja, savjetodavne usluge u zračnom prometu i usluge kontrole zračnog prometa (usluge područne, prilazne i aerodromske kontrole);

~~116.~~ „blok zračnog prostora” znači zračni prostor određenih dimenzija u prostoru i vremenu unutar kojega se pružaju usluge u zračnoj plovidbi;

~~127.~~ „upravljanje zračnim prostorom” znači funkcija planiranja čiji je glavni cilj postizanje najveće moguće iskorištenosti raspoloživog zračnog prostora zahvaljujući dinamičnoj vremenskoj raspodjeli zračnog prostora i, povremeno, njegovoj raspodjeli među različitim kategorijama korisnika zračnog prostora na temelju njihovih kratkoročnih potreba;

↓ novo

13. „struktura zračnog prostora” znači određeni volumen zračnog prostora definiran s ciljem osiguravanja sigurnih i optimalnih operacija zrakoplova;

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 2.

točka (a) (prilagođeno)

~~148.~~ „korisnici zračnog prostora” znači operatori zrakoplova koji lete ☒ u skladu s ☒ ☒ pravilima ☒ u općem zračnom prometu;

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 2.

točka (g)

~~15.23.b~~ „usluga uzbunjivanja” znači usluga predviđena za obavješćivanje odgovarajućih organizacija o zrakoplovu za koji je potrebna pomoć traženja i spašavanja te, prema potrebi, za pomaganje tim organizacijama;

↓ 549/2004

⇒ novo

~~1613.~~ „usluga prilazne kontrole” znači usluga kontrole zračnog prometa za kontrolirane letove u dolasku ili odlasku;

~~1712.~~ „usluga područne kontrole” znači usluga kontrole zračnog prometa za kontrolirane letove u ⇒ kontroliranim područjima ⇐ ~~bloku zračnog prostora~~;

↓ novo

18. „polazna vrijednost” znači vrijednost utvrđena procjenom u svrhu određivanja ciljeva izvedbe i s obzirom na utvrđene troškove ili određene jedinične troškove tijekom godine koja prethodi početku relevantnog referentnog razdoblja;

19. „referentna skupina” znači skupina pružatelja usluga u zračnom prometu sa sličnim operativnim i gospodarskim okruženjem;

20. „vrijednost raščlambe” znači vrijednost dobivena, za određenog pružatelja usluga u zračnom prometu, raščlambom cilja izvedbe na razini Unije na razinu svakog pojedinog pružatelja usluga u zračnom prometu, koja služi kao referentna vrijednost za procjenu usklađenosti cilja izvedbe utvrđenog u nacrtu plana izvedbe s ciljem izvedbe na razini Unije;

↓ 549/2004

~~14.~~ „paket usluga” znači dvije ili više usluga u zračnoj plovidbi;

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 2.
točka (d) (prilagođeno)

⇒ novo

~~2115.~~ „svjedodžba” znači dokument koji izdaje ⇒ Agencija, ⇐ nacionalno ~~nadzorno~~ ⇒ nadležno ⇐ tijelo ☒ ili nacionalno nadzorno tijelo ☒ u bilo kojem obliku koji je u skladu s nacionalnim pravom, kojim se potvrđuje da određeni ⇒ pružatelj usluga upravljanja zračnim prometom i ⇐ pružatelj usluga u zračnoj plovidbi zadovoljava zahtjeve za pružanje određene usluge;

↓ novo

22. „zajednička usluga informiranja (CIS)” znači usluga koja se sastoji od prikupljanja statičnih i dinamičnih podataka i njihova širenja kako bi se omogućilo pružanje usluga za upravljanje prometom bespilotnih zrakoplova;

↓ 549/2004

~~2316.~~ „komunikacijske usluge” znači zrakoplovne nepokretne i pokretne usluge namijenjene komunikaciji zemlja-zemlja, zrak-zemlja i zrak-zrak u svrhu kontrole zračnog prometa;

~~18.~~ „operativni koncept” znači kriteriji za operativnu uporabu EATMN-a ili nekog njegova dijela;

~~2419.~~ „sastavni dijelovi” znači materijalni predmeti, poput hardvera, i nematerijalni predmeti, poput softvera, o kojima ovisi interoperabilnost Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (EATMN-a);

↓ novo

25. „kontrolirano područje” znači kontrolirani zračni prostor koji se prostire iznad utvrđene granice iznad zemlje;

26. „kooperativno donošenje odluka” znači proces u kojem se odluke donose na temelju interakcije i savjetovanja s državama članicama, operativnim dionicima i drugim akterima, prema potrebi;

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 2.

točka (j)

⇒ novo

~~27.41.~~ „prekogranične usluge” znači ~~bilo koju situaciju u kojoj~~ usluge u zračnoj plovidbi koje u jednoj državi članici daje pružatelj usluga ⇒ čije je glavno mjesto poslovanja u drugoj državi članici ⇐ ~~koji je certificiran u drugoj državi članici.~~

↓ novo

28. „izjava” znači, za potrebe upravljanja zračnim prometom i usluga u zračnoj plovidbi, izjava kako je definirana u članku 3. stavku 10. Uredbe (EU) 2018/1139;

29. „rutne usluge u zračnoj plovidbi” znači usluge u zračnom prometu povezane s kontrolom zrakoplova od završetka faze uzlijetanja i početnog penjanja do početka faze prilaženja i slijetanja i pripadajuće usluge u zračnoj plovidbi koje su potrebne za pružanje rutnih usluga u zračnoj plovidbi;

30. „zona naplate rutnih naknada” znači volumen zračnog prostora koji se proteže od tla do gornjeg zračnog prostora i uključuje taj gornji zračni prostor, u kojem se pružaju rutne usluge u zračnoj plovidbi i za koji je utvrđena jedinstvena troškovna osnovica;

↓ 549/2004 (prilagođeno)

~~3120.~~ „Eurocontrol” je Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe ustanovljena 13. prosinca 1960. Međunarodnom konvencijom o suradnji radi sigurnosti zračne plovidbe⁴⁴;

~~3217.~~ „Europska mreža za upravljanje zračnim prometom (EATMN)” znači skup sustava navedenih u točki 3.1. Priloga VIII. Uredbi (EU) 2018/1139 (EZ) br. 552/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o interoperabilnosti Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (Uredba o interoperabilnosti)⁴⁵ koja omogućuje pružanje usluga u zračnoj plovidbi zračne plovidbe u Zajednici
☒ Uniji ☒, uključujući sučelja na granicama s trećim zemljama;

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 2.
točka (c) (prilagođeno)

~~33.13.a~~ „☒ Europski glavni plan upravljanja zračnim prometom ☒ glavni plan ATM-a” znači plan potvrđen Odlukom Vijeća 2009/320/EZ⁴⁶, u skladu s člankom 1. stavkom 2. Uredbe Vijeća (EZ) br. 219/2007 od 27. veljače 2007. o uspostavljanju zajedničkog poduzeća za razvoj nove generacije Europskog sustava upravljanja zračnim prometom (SESAR)⁴⁷, kako je kasnije izmijenjena;

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 2.
točka (f)
⇒ novo

34.22. „fleksibilna upotreba zračnog prostora” znači koncepcija upravljanja zračnim prostorom ⇒ čije je temeljno načelo da zračni prostor ne bi trebao biti označen kao civilni ili vojni zračni prostor, nego ga treba smatrati kontinuiranim prostorom u kojem se u najvećoj mogućoj mjeri moraju ispuniti svi zahtjevi korisnika ☒ koja se primjenjuje na području Europske konferencije civilnog zrakoplovstva na temelju Priručnika o upravljanju zračnim prostorom za primjenu koncepcije fleksibilne upotrebe zračnog prostora⁷ koji je izdao Eurocontrol;

⁴⁴ Konvencija izmijenjena protokolom od 12. veljače 1981. i revidirana protokolom od 27. lipnja 1997.

⁴⁵ Vidjeti stranicu 33. ovoga Službenog lista.

⁴⁶ SL L 95, 9.4.2009., str. 41.

⁴⁷ Uredba Vijeća (EZ) br. 219/2007 od 27. veljače 2007. o uspostavljanju zajedničkog poduzeća za razvoj nove generacije Europskog sustava upravljanja zračnim prometom (SESAR) (SL L 064, 2.3.2007., str. 1.).

↓ 549/2004

~~23. „područje letnih informacija” znači zračni prostor određenih dimenzija u kojem se pružaju usluge letnih informacija i usluge uzbunjivanja;~~

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 2.
točka (g)

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

↓ 549/2004

~~24. „razina leta” znači površina stalnog atmosferskog tlaka povezana s točno određenim referentnim tlakom od 1 013,2 hektopaskala koju od drugih takvih površina razdvajaju određeni razmaci u visini tlaka;~~

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 2.
točka (h)

~~25. „funkcionalni blok zračnog prostora” znači blok zračnog prostora koji se temelji na operativnim zahtjevima i koji se uspostavlja bez obzira na državne granice, u kojem se pružanje usluga u zračnoj plovidbi i s njima povezanih usluga temelji na učinkovitosti i optimizaciji, s ciljem da se u svaki funkcionalni blok uvede poboljšana suradnja između pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, ili ako je primjereno, integrirani pružatelj usluga;~~

↓ 549/2004 (prilagođeno)

⇒ novo

36. ~~26.~~ „opći zračni promet” znači svi letovi ~~svi letove~~ civilnih zrakoplova kao i svi letovi ~~svi letove~~ državnih zrakoplova (uključujući vojne, carinske i policijske zrakoplove) kada se ti letovi izvode u skladu s postupcima Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO), osnovane Čikaškom konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. ~~ICAO-a;~~

~~27. „ICAO” je Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva uspostavljena Čikaškom konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944.;~~

37. ~~28.~~ „interoperabilnost” znači niz funkcionalnih, tehničkih i operativnih značajki koje moraju imati sustavi i sastavnih dijelova ~~sastavni dijelovi~~ EATMN-a kao i postupci ~~postupaka~~ za njegovo djelovanje kako bi se osigurao njegov siguran, neometan i učinkovit rad. ~~Interoperabilnost se postiže usklađivanjem sustava i njegovih sastavnih dijelova s temeljnim zahtjevima;~~

38. ~~29.~~ „meteorološke usluge” znači uređaji i usluge koji zrakoplovima osiguravaju meteorološke prognoze, ⇨ upozorenja, ⇩ izvještaje i opažanja ⇨ za potrebe zračne plovidbe ⇩, kao i sve druge meteorološke informacije i podatke koje države osiguravaju u svrhu korištenja u zrakoplovstvu;

⇩ novo

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

40. „nacionalno nadzorno tijelo” znači nacionalno tijelo ili nacionalna tijela kojima je država članica povjerila zadaće iz ove Uredbe, osim zadaća koje obavlja nacionalno nadležno tijelo;

⇩ 549/2004 (prilagođeno)

~~41~~30. „usluge zračne plovidbe” znači uređaji i usluge koji zrakoplovima daju informacije o položaju i vremenu;

⇩ novo

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

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

⇩ 549/2004 (prilagođeno)

⇨ novo

~~44~~31. „operativni podaci” znači informacije o svim fazama leta koje su potrebne pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, korisnicima zračnog prostora, operatorima zračnih luka i drugim uključenim sudionicima ~~za donošenje operativnih odluka~~ ⇨ za operativne svrhe ⇩;

~~32.~~ „postupak”, kako se koristi u okviru Uredbe o interoperabilnosti, znači standardna metoda za tehničko ili operativno korištenje sustava u smislu usuglašanih i potvrđenih operativnih koncepata koji zahtijevaju ujednačenu provedbu u cjelokupnom EATMN-u;

↓ novo

45. „plan izvedbe” znači plan koji sastavljaju ili donose, ovisno o slučaju, pružatelji usluga u zračnom prometu i upravitelj mreže, a cilj mu je poboljšati izvedbu usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija;

↓ 549/2004

~~4633.~~ „puštanje u rad” znači prva operativna uporaba nakon početne instalacije ili nadogradnje sustava;

4734. „mreža ruta” znači mreža utvrđenih ruta za usmjeravanje protoka općeg zračnog prometa koja je potrebna za pružanje usluga kontrole zračnog prometa;

~~35. „ruta” znači odabrana ruta koju zrakoplov mora slijediti tijekom leta;~~

~~36. „neometan rad” znači rad EATMN-a na takav način da iz korisnikove perspektive djeluje kao jedan sustav;~~

↓ novo

48. „faza definiranja SESAR-a” znači faza koja se sastoji od određivanja i ažuriranja dugoročne vizije projekta SESAR, s njim povezanog koncepta operacija kojima se omogućuju poboljšanja u svakoj fazi leta, potrebnih bitnih operativnih promjena u okviru EATMN-a i potrebnih prioriteta razvoja i uvođenja;

49. „faza uvođenja SESAR-a” znači uzastopne faze industrijalizacije i provedbe, tijekom kojih se provode sljedeće aktivnosti: standardizacija, proizvodnja i certifikacija zemaljske i zrakoplovne opreme i procesi potrebni za provedbu rješenja SESAR-a (industrijalizacija); te nabava, ugradnja i puštanje u rad opreme i sustava koji se temelje na rješenjima SESAR-a, uključujući s njima povezane operativne postupke (provedba);

50. „faza razvoja SESAR-a” znači faza tijekom koje se provode aktivnosti istraživanja, razvoja i validacije u cilju osiguravanja razrađenih rješenja SESAR-a;

51. „projekt SESAR” znači projekt modernizacije upravljanja zračnim prometom u Europi kojim se Uniji nastoji pružiti visoko djelotvorna, standardizirana i interoperabilna infrastruktura za upravljanje zračnim prometom i koji se sastoji od inovacijskog ciklusa koji uključuje fazu definiranja SESAR-a, fazu razvoja SESAR-a i fazu uvođenja SESAR-a;

52. „rješenje SESAR-a” znači rezultat faze razvoja SESAR-a koji se može uvesti i kojim se uvode novi ili poboljšani standardizirani i interoperabilni operativni postupci ili tehnologije;

↓ 549/2004 (prilagođeno)

~~5338.~~ „usluge nadzora” znači uređaji i usluge koji se koriste za utvrđivanje položaja zrakoplova kako bi se osigurao siguran razmak među njima;

~~5439.~~ „sustav” znači skup sastavnih dijelova na zrakoplovu i na tlu, kao i satelitskih uređaja, koji su potpora uslugama u zračnoj plovidbi~~zračne plovidbe~~ u svim fazama leta;

↓ novo

55. „terminalne usluge u zračnoj plovidbi” znači usluge aerodromske kontrole ili aerodromske usluge letnih informacija koje uključuju savjetodavne usluge u zračnom prometu i usluge uzbunjivanja, usluge u zračnom prometu povezane s prilaženjem i odlaskom zrakoplova na udaljenosti od predmetne zračne luke koje su nužne za ispunjavanje operativnih zahtjeva i za to potrebne usluge u zračnoj plovidbi;

56. „zona naplate terminalnih naknada” znači zračna luka ili skupina zračnih luka koje se nalaze na državnom području države članice, u kojoj se pružaju terminalne usluge u zračnoj plovidbi i za koju je utvrđena jedinstvena troškovna osnovica.

↓ 549/2004

~~5740.~~ „nadogradnja” znači svaka izmjena kojom se mijenjaju operativne značajke sustava.

↓ 549/2004

Članak 3.

Područja djelovanja Zajednice

~~1. Ovom se Uredbom utvrđuje usklađeni regulatorni okvir za stvaranje jedinstvenog europskog neba u vezi s:~~

~~(a) Uredbom (EZ) br. 551/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o organizaciji i korištenju zračnog prostora u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o zračnom prostoru)⁴⁸;~~

~~(b) Uredbom (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o pružanju usluga u zračnoj plovidbi u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o pružanju usluga)⁴⁹;~~

⁴⁸ Vidjeti stranicu 20. ovoga Službenog lista.

⁴⁹ Vidjeti stranicu 10. ovoga Službenog lista.

~~(e) Uredbom (EZ) br. 552/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o interoperabilnosti Europske mreže za upravljanje zračnim prometom (Uredba o interoperabilnosti)⁵⁰;~~

~~i provedbenim pravilima koje je Komisija donijela na temelju ove Uredbe i prethodno navedenih uredbi.~~

~~2. Mjere iz stavka 1. primjenjuju se u skladu s odredbama ove Uredbe.~~

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 3.
(prilagođeno)
⇒ novo

POGLAVLJE II.

⊗ NACIONALNA NADZORNA TIJELA ⊗

Članak 3.4.

⊗ Imenovanje, uspostavljanje i zahtjevi u pogledu nacionalnih nadzornih ⊗ Nacionalna nadzorna tijela

1. Države članice, zajednički ili pojedinačno, imenuju ili uspostavljaju tijelo ili tijela kao svoje nacionalno nadzorno tijelo koje preuzima zadaće koje se takvom tijelu dodjeljuju ~~na temelju ove Uredbe~~ ⊗ ovom Uredbom ⊗ i ~~na temelju mjera iz članka 3.~~

~~2. Nacionalna nadzorna tijela su neovisna o pružateljima usluga u zračnoj plovidbi. Ova se neovisnost postiže odgovarajućim razdvajanjem između nacionalnih nadzornih tijela i takvih pružatelja usluga, najmanje na funkcionalnoj razini.~~

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 3.
(prilagođeno)
⇒ novo

~~32. Nacionalna nadzorna tijela izvršavaju svoje ovlasti nepristrano, neovisno i transparentno. To se postiže primjenom odgovarajućih upravnih i nadzornih mehanizama ⇒ te je nužno osigurati njihovo prikladno organiziranje, zapošljavanje, upravljanje i financiranje. ⇐ , uključujući također i njihovu primjenu u okviru uprave države članice. Međutim, ovime se nacionalna nadzorna tijela ne sprečavaju u izvršavanju svojih zadaća u okviru pravila organizacije nacionalnih tijela za civilno zrakoplovstvo ili bilo kojih drugih javnih tijela.~~

⁵⁰

~~Vidjeti stranicu 26. ovoga Službenog lista.~~

3. Ne dovodeći u pitanje stavak 1., nacionalna nadzorna tijela pravno su odvojena i neovisna od svih drugih javnih i privatnih subjekata u pogledu svoje organizacije, funkcioniranja, pravne strukture i donošenja odluka.

Nacionalna nadzorna tijela također su neovisna od svih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u pogledu svoje organizacije, odluka o financiranju, pravne strukture i donošenja odluka.

4. Države članice mogu osnivati nacionalna nadzorna tijela koja su nadležna za više reguliranih sektora ako ta integrirana regulatorna tijela zadovoljavaju zahtjeve za neovisnošću iz ovog članka. Nacionalno nadzorno tijelo može se u pogledu svoje organizacijske strukture udružiti s nacionalnim tijelom nadležnim za tržišno natjecanje iz članka 11. Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2003⁵¹ ako to zajedničko tijelo zadovoljava zahtjeve za neovisnošću iz ovog članka.

5. Osoblje nacionalnih nadzornih tijela mora ispunjavati sljedeće zahtjeve:

- (a) zapošljava se u skladu s jasnim i transparentnim postupcima kojima se osigurava njegova neovisnost;
- (b) odabire se na temelju svojih posebnih kvalifikacija, uključujući odgovarajuću stručnost i relevantno iskustvo, ili se na odgovarajući način osposobljava.

Osoblje nacionalnih nadzornih tijela djeluje neovisno, osobito izbjegavanjem sukoba interesa između pružanja usluga u zračnoj plovidbi i izvršavanja svojih zadaća.

6. Uz zahtjeve utvrđene u stavku 5., osobe zadužene za donošenje strateških odluka imenuje tijelo predmetne države članice koje nema izravna vlasnička prava nad pružateljima usluga u zračnoj plovidbi. Države članice odlučuju hoće li te osobe biti imenovane na određeno razdoblje s mogućnošću ponovnog imenovanja ili će njihovo imenovanje biti trajno te će moći biti razriješene samo iz razloga koji nisu povezani s donošenjem odluka. Osobe zadužene za donošenje strateških odluka ne smiju tražiti niti primati upute ni od koje vlade ili drugog javnog ili privatnog subjekta pri obavljanju funkcija nacionalnoga nadzornog tijela i imaju pune ovlasti u pogledu zapošljavanja osoblja nacionalnog nadzornog tijela i upravljanja tim osobljem.

Suzdržavaju se od svakog izravnog ili neizravnog interesa koji se može smatrati štetnim za njihovu neovisnost i koji može utjecati na obavljanje njihovih funkcija. U tu svrhu svake godine podnose izjavu o preuzimanju obveza i izjavu o interesima, gdje navode sve izravne i neizravne interese.

Osobe zadužene za donošenje strateških odluka, za revizije ili za ostale funkcije koje su izravno povezane s ciljevima izvedbe ili nadzorom pružatelja usluga u zračnoj plovidbi ne smiju obnašati profesionalni položaj niti odgovornost kod bilo kojeg pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u razdoblju od najmanje dvije godine nakon svojeg mandata u nacionalnom nadzornom tijelu.

⁵¹ Uredba Vijeća (EZ) br. 1/2003 od 16. prosinca 2002. o provedbi pravila o tržišnom natjecanju koja su propisana člancima 81. i 82. Ugovora (SL L 1, 4.1.2003., str. 1.).

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 3.

(prilagođeno)

⇒ novo

74. Države članice osiguravaju da nacionalna nadzorna tijela imaju potrebna financijska sredstva i mogućnosti za učinkovito i ~~pravodobno~~ ~~pravovremeno~~ izvršavanje zadaća koje su im dodijeljene ovom Uredbom. ⇒ Nacionalna nadzorna tijela upravljaju svojim osobljem na temelju vlastitih odobrenih sredstava, koja se određuju razmjerno zadaćama koje tijelo treba izvršavati u skladu s člankom 4. ⇐

↓ novo

8. Država članica može zatražiti od Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe da obavlja zadaće povezane s provedbom sheme izvedbe i sustava naknada iz članaka 14., 17., 19., 20., 21., 22. i 25. te iz provedbenih akata utvrđenih u člancima 18. i 23. za koje je nacionalno nadzorno tijelo predmetne države članice odgovorno u skladu s ovom Uredbom te delegiranim i provedbenim aktima koji se na temelju nje donose.

Nakon što Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe prihvati takav zahtjev, ona postaje nadzorno tijelo odgovorno za zadaće obuhvaćene tim zahtjevom, a nacionalno nadzorno tijelo države članice koja je podnijela zahtjev više nije odgovorno za te zadaće. Odredbe iz Uredbe (EU) 2018/1139 koje se odnose na Agenciju koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe primjenjuju se na obavljanje tih zadaća, što uključuje i zaračunavanje pristojbi i naknada.

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 3.

⇒ novo

95. Države članice obavješćuju Komisiju o nazivima i adresama nacionalnih nadzornih tijela, kao i o njihovim promjenama, te o mjerama koje su poduzete kako bi se osigurala sukladnost ⇐ s ovim člankom ⇐ ~~sa stavcima 2., 3. i 4.~~

↓ novo

10. Komisija utvrđuje detaljna pravila kojima se određuju načini zapošljavanja i postupci odabira iz stavka 5. točaka (a) i (b). Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3.

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 1.
(prilagođeno)

Članak ~~4.2.~~

Zadaće nacionalnih nadzornih tijela

1. Nacionalna nadzorna tijela iz članka ~~3.4.~~ okvirne Uredbe osiguravaju odgovarajući nadzor nad primjenom ove Uredbe, posebno u odnosu na siguran i učinkovit rad pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, koji pružaju usluge u odnosu na zračni prostor koji je pod nadležnošću države članice koja je imenovala ili uspostavila odgovarajuće nadležno tijelo.

↓ novo

- (a) provode aktivnosti potrebne za izdavanje ekonomskih certifikata iz članka 6., uključujući nadzor nositelja tih ekonomskih certifikata;
- (b) nadziru pravilnu primjenu zahtjeva za nabavu u skladu s člankom 8. stavkom 6.;
- (c) primjenjuju sheme izvedbe i sustave naknada iz članaka od 10. do 17. i od 19. do 22. te iz provedbenih akata utvrđenih u člancima 18. i 23., u okviru svojih zadaća kako su utvrđene u tim člancima i aktima, te nadziru primjenu Uredbe u pogledu transparentnosti računa imenovanih pružatelja usluga u zračnom prometu u skladu s člankom 25.

2. Nacionalna nadzorna tijela odgovorna su za procjenu i odobravanje određivanja cijena za pružanje zajedničkih usluga informiranja, u skladu s člankom 9.

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 1.
(prilagođeno)
⇒ novo

~~32. U tom cilju svako nacionalno nadzorno tijelo organizira odgovarajuće~~ provodi potrebne inspekcije i ~~preglede~~, , revizije i druge aktivnosti praćenja kako bi utvrdilo jesu li pravne ili fizičke osobe koje podliježu nadzoru na temelju ove Uredbe eventualno prekršile zahtjeve utvrđene u ovoj Uredbi te u delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju ove Uredbe kako bi se provjerila sukladnost sa zahtjevima ove Uredbe, uključujući zahtjeve u vezi ljudskih resursa za pružanje usluga u zračnoj plovidbi;

Poduzima sve potrebne provedbene mjere koje mogu, prema potrebi, uključivati izmjenu, ograničenje, suspenziju ili opoziv ekonomskih certifikata koje je izdalo u skladu s člankom 6.

Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, operatori aerodroma i pružatelji zajedničkih usluga informiranja na koje se to odnosi moraju poštovati mjere koje u tu svrhu poduzimaju nacionalna nadzorna tijela.

↓ novo

Članak 5.

Suradnja nacionalnih nadzornih tijela

1. Nacionalna nadzorna tijela razmjenjuju informacije i surađuju u mreži u kontekstu savjetodavnog odbora za reviziju izvedbe iz članka 114.a Uredbe (EU) 2018/1139.

2. Nacionalna nadzorna tijela surađuju, prema potrebi u vidu radnih dogovora, u svrhe pružanja uzajamne pomoći u svojim zadaćama praćenja i nadzora te provođenja istraga i pregleda.

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 1.

(prilagođeno)

⇒ novo

3. ~~Što se tiče funkcionalnih blokova zračnog prostora koji prelaze preko~~ ⇒ Nacionalna nadzorna tijela pružateljima usluga u zračnoj plovidbi olakšavaju pružanje prekograničnih usluga za potrebe poboljšanja izvedbe mreže. U slučaju pružanja usluga u zračnoj plovidbi u ~~zračnim prostorima zračnom prostoru koji spadaju~~ spada pod nadležnost dvije ili više ~~od jedne države članice~~ država članica, te države članice zaključuju sporazum o nadzoru predviđenom u ovom članku ⇒ koji se provodi u skladu s ovom Uredbom ~~u vezi~~ u pogledu predmetnih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi ~~koji pružaju usluge za te blokove~~. ⇒ Predmetna nacionalna nadzorna tijela mogu donijeti plan kojim utvrđuju provedbu suradnje u cilju primjene tog sporazuma. ⇐

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 1.

4. ~~Nacionalna nadzorna tijela ostvaruju blisku međusobnu suradnju kako bi se osigurao odgovarajući nadzor nad pružateljima usluga u zračnoj plovidbi koji imaju valjanu svjedodžbu iz jedne države članice, a također pružaju usluge koje se odnose na zračni prostor pod nadležnošću neke druge države članice. Ovakva suradnja uključuje dogovore za postupanje u slučajevima koji se odnose na neispunjavanje važećih zajedničkih zahtjeva navedenih u članku 6. ili uvjeta navedenih u Prilogu II.~~

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 1.

5. ~~U slučaju prekograničnog pružanja usluga u zračnoj plovidbi, takvi dogovori uključuju sporazum o međusobnom priznavanju zadaća nadzora iz stavaka 1. i 2. i rezultata tih zadaća. Ovo se međusobno priznavanje također primjenjuje kada se donose dogovori između nacionalnih nadzornih tijela o priznavanju postupka certificiranja pružatelja usluga.~~

↓ novo

4. Pri pružanju usluga u zračnoj plovidbi u zračnom prostoru pod nadležnošću neke druge države članice sporazumi iz stavka 3. uključuju uzajamno priznavanje, od strane svakog od tih tijela, obavljanja zadaća nadzora utvrđenih u ovoj Uredbi te rezultata obavljanja tih zadaća. U sporazumima se također navodi koje će nacionalno nadzorno tijelo biti zaduženo za ekonomsko certificiranje iz članka 6.

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 1.
(prilagođeno)

⇒ novo

65. Ako to dopušta nacionalno pravo i radi regionalne suradnje, nacionalna nadzorna tijela mogu također zaključiti sporazume o raspodjeli odgovornosti u vezi zadaća nadzora. ⇒ O tim dogovorima obavješćuju Komisiju. ⇐

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 1.

~~Članak 3.~~

~~Kvalificirani subjekti~~

~~1. Nacionalna nadzorna tijela mogu odlučiti da u cijelosti ili djelomično prenesu inspekcije i preglede iz članka 2. stavka 2. na kvalificirane subjekte koji ispunjavaju zahtjeve iz Priloga I.~~

~~2. Takvo prenošenje koje odobrava nacionalno nadležno tijelo vrijedi unutar Zajednice tijekom razdoblja od tri godine koje se može obnoviti. Nacionalna nadzorna tijela mogu za izvođenje ovih inspekcija i pregleda zadužiti bilo koje kvalificirane subjekte smještene na području Zajednice.~~

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 5.

~~Članak 10.~~

~~Savjetovanje s dionicima~~

~~1. Države članice, djelujući u skladu s njihovim nacionalnim zakonodavstvom, uspostavljaju mehanizme savjetovanja za primjereno uključivanje dionika u provedbu jedinstvenog europskog neba, uključujući predstavnička tijela stručnih kadrova.~~

↓ 550/2004 (prilagođeno)

POGLAVLJE III.

~~PRAVILA O PRUŽANJU~~ ☒ PRUŽANJE ☒ USLUGA

↓ 550/2004 (prilagođeno)

~~Članak 6.~~

~~Zajednički uvjeti~~

~~Zajednički zahtjevi o pružanju usluga u zračnoj plovidbi utvrđuju se u skladu s postupkom navedenim u članku 5. stavku 3. Okvirne uredbe. Zajednički zahtjevi uključuju sljedeće elemente:~~

~~tehničku i operativnu osposobljenost i prikladnost,~~

~~sustave i postupke za upravljanje sigurnošću i kvalitetom,~~

~~sustave izvješćivanja,~~

~~kvalitetu usluga,~~

~~financijsku sposobnost,~~

~~osiguranje od odgovornosti i rizika,~~

~~vlasničku i organizacijsku strukturu, uključujući sprečavanje sukoba interesa,~~

~~ljudske resurse, uključujući odgovarajuće planove zapošljavanja,~~

~~zaštitu.~~

~~Članak 6.7.~~

~~Izdavanje ☒ ekonomskih certifikata ☒ svjedodžbi pružateljima ☒ i zahtjevi za pružatelje ☒ usluga u zračnoj plovidbi~~

~~1. Države članice izdaju svjedodžbe za pružanje svih usluga u zračnoj plovidbi u Zajednici.~~

↓ 550/2004

~~2. Zahtjevi za izdavanje svjedodžbi podnose se nacionalnom nadzornom tijelu države članice u kojoj podnositelj zahtjeva ima glavno mjesto poslovanja i, ako postoji, registrirano sjedište.~~

↓ novo

1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi moraju, uz certifikate koje moraju imati u skladu s člankom 41. Uredbe (EU) 2018/1139, imati ekonomski certifikat. Ekonomski certifikat izdaje

se na zahtjev, nakon što je podnositelj zahtjeva dokazao dovoljnu financijsku pouzdanost i pribavio odgovarajuće osiguranje od odgovornosti i rizika.

Ekonomski certifikat iz ovog stavka može se ograničiti, suspendirati ili ukinuti kada imatelj više nije usklađen sa zahtjevima za izdavanje i održavanje takvog certifikata.

2. Subjekt koji ima ekonomski certifikat iz stavka 1. i certifikat iz članka 41. Uredbe (EU) 2018/1139 smije korisnicima zračnog prostora na nediskriminirajući način pružati usluge u zračnoj plovidbi unutar Unije, ne dovodeći u pitanje članak 7. stavak 2.

3. Ekonomski certifikat iz stavka 1. i certifikat iz članka 41. Uredbe (EU) 2018/1139 mogu podlijegati jednom ili više uvjeta iz Priloga I. Ti uvjeti moraju biti objektivno opravdani, nediskriminirajući, proporcionalni i transparentni. Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 36. radi izmjene popisa iz Priloga I. u svrhe osiguravanja ekonomski jednakih uvjeta i stabilnosti pružanja usluga.

4. Nacionalna nadzorna tijela države članice u kojoj fizička odnosno pravna osoba koja podnosi zahtjev za ekonomski certifikat ima glavno mjesto poslovanja ili, ako ta osoba nema glavno mjesto poslovanja, u kojoj ima boravište ili poslovni nastan, odgovorna su za zadatke iz ovog članka u vezi ekonomskih certifikata. U slučaju pružanja usluga u zračnoj plovidbi u zračnom prostoru za koji su odgovorne dvije države članice ili više njih, odgovorna su nacionalna nadzorna tijela kako je određeno u članku 5. stavku 4.

5. Za svrhe stavka 1., nacionalna nadzorna tijela:

(a) primaju i ocjenjuju zahtjeve koji su im podneseni i, prema potrebi, izdaju ili obnavljaju ekonomske certifikate;

(b) provode nadzor nad imateljima ekonomskih certifikata.

6. Komisija donosi, u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3., provedbena pravila u smislu detaljnih zahtjeva u pogledu financijske pouzdanosti, posebno financijske sposobnosti i financijske stabilnosti te u pogledu osiguranja od odgovornosti i rizika. Kako bi se osigurala ujednačena provedba i usklađenost sa stavcima 1., 4. i 5. ovog članka, Komisija donosi provedbene akte u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. kojima se detaljno utvrđuju pravila i postupci za certifikaciju i obavljanje istraga, inspekcijskih pregleda, audita i drugih aktivnosti praćenja potrebnih za osiguravanje djelotvornog nadzora nacionalnog nadzornog tijela nad subjektima koji podliježu ovoj Uredbi.

↓ 550/2004

~~3. Nacionalna nadzorna tijela izdaju svjedodžbe pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, ako oni ispunjavaju zajedničke zahtjeve navedene u članku 6. Svjedodžbe se mogu izdavati pojedinačno za svaku vrstu usluga u zračnoj plovidbi kako je utvrđeno u članku 2. Okvirne uredbe, ili za paket takvih usluga, među ostalim, kada pružatelj usluga u zračnoj plovidbi, bez obzira na svoj pravni status, održava i upravlja vlastitim komunikacijskim, plovidbenim i nadzornim sustavima. Svjedodžbe se redovito provjeravaju.~~

~~4. Svjedodžbama se utvrđuju prava i obveze pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, uključujući nediskriminirajući pristup korisnika zračnog prostora tim uslugama, s posebnim naglaskom na sigurnost. Na izdavanje svjedodžbi primjenjuju se samo uvjeti navedeni u Prilogu II. Takvi uvjeti moraju biti objektivno opravdani, nediskriminirajući, proporcionalni i transparentni.~~

~~5. Neovisno o stavku 1., države članice mogu dopustiti pružanje usluga u zračnoj plovidbi u cijelom zračnom prostoru u njihovoj nadležnosti ili dijelu tog zračnog prostora bez izdavanja~~

~~svjedodžbe kada takve usluge pružatelj u prvom redu nudi za letove zrakoplova koji ne spadaju u opći zračni promet. U tim slučajevima dotična država članica obavješćuje Komisiju i druge države članice o svojoj odluci i mjerama poduzetima kako bi se osigurala najveća moguća sukladnost sa zajedničkim zahtjevima.~~

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 3.

~~7. Nacionalna nadzorna tijela nadziru ispunjavanje zajedničkih zahtjeva i uvjeta koji su priloženi svjedodžbama. Podaci o ovom nadzoru se uključuju u godišnja izvješća koja države članice dostavljaju u skladu s člankom 12. stavkom 1. okvirne Uredbe. Ako nacionalno nadzorno tijelo utvrdi da imatelj svjedodžbe više ne ispunjava te zahtjeve ili uvjete, ono poduzima odgovarajuće mjere osiguravajući pri tom kontinuitet usluga, pod uvjetom da se ne ugrožava sigurnost. Ove mjere mogu uključivati opoziv svjedodžbe.~~

↓ 550/2004

~~8. Država članica priznaje svaku svjedodžbu koju druga država članica izda u skladu s ovim člankom.~~

~~9. U izvanrednim okolnostima, države članice mogu usklađivanje s ovim člankom odgoditi za šest mjeseci od datuma koji proizlazi iz članka 19. stavka 2. Države članice o takvoj odgodi obavješćuju Komisiju, navodeći pritom svoje razloge.~~

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 4.

⇒ novo

Članak 7.

Imenovanje pružatelja usluga u zračnom prometu

1. Države članice osiguravaju pružanje usluga u zračnom prometu na isključivoj osnovi unutar određenih blokova zračnog prostora u zračnom prostoru pod njihovom nadležnošću. U tu svrhu države članice ~~određuju pružatelja usluga u zračnom prometu koji ima valjanu svjedodžbu u Zajednici.~~ ⇒ pojedinačno ili zajednički imenuju jednog ili više pružatelja usluga u zračnom prometu. Pružatelji usluga u zračnom prometu moraju ispunjavati sljedeće uvjete: ⇐

↓ novo

- (a) moraju imati valjan certifikat ili valjanu izjavu u skladu s člankom 41. Uredbe (EU) 2018/1139 i ekonomski certifikat u skladu s člankom 6. stavkom 1.
- (b) moraju poštovati nacionalne sigurnosne i obrambene zahtjeve.

Svaka odluka o imenovanju pružatelja usluga u zračnom prometu vrijedi najviše deset godina. Države članice mogu odlučiti obnoviti imenovanje pružatelja usluga u zračnom prometu.

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 4.
(prilagođeno)

⇒ novo

~~2. Za pružanje prekograničnih usluga, države članice osiguravaju da se njihovim nacionalnim pravnim sustavom ne sprečava sukladnost s ovim člankom i člankom 10. stavkom 3. zahtijevanjem da pružatelji usluga u zračnom prometu koji pružaju usluge u zračnom prostoru pod nadležnošću te države članice~~ ⇒ Imenovanje pružatelja usluga u zračnom prometu ne smije se uvjetovati ⇐ :

- (a) ~~budu držani neposredno ili većinskim sudjelovanjem od strane te države članice~~ ☒ time da oni budu u izravnom ili većinskom vlasništvu države članice imenovanja ☒ ili njezinih državljana;
- (b) ~~time da~~ imaju glavno mjesto poslovanja ili registrirano sjedište na području ~~te~~ države članice ☒ imenovanja ☒ ; ~~ili~~
- (c) ~~time da~~ upotrebljavaju samo ☒ objekte u državi članici imenovanja ☒ ~~sredstva u toj državi članici.~~

3. Države članice utvrđuju prava i obveze ~~koje imenovani~~ ⇒ pružatelja ⇐ ~~pružatelji~~ usluga u zračnom prometu ~~ispunjava~~ ⇒ , bilo da je riječ o pojedinačno ili zajednički imenovanim pružateljima ⇐ . ~~Te obveze mogu uključivati~~ ⇒ obuhvaćaju ⇐ uvjete za ~~pravovremeno~~ davanje ☒ na raspolaganje ☒ relevantnih ~~informacija koje omogućavaju~~ ☒ podataka koji omogućuju ☒ identifikaciju svih kretanja zrakoplova u zračnom prostoru ~~pod njihovom nadležnošću~~ ☒ za koji su odgovorni ☒.

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 4.

⇒ novo

~~4. Države članice imaju diskrecijsko pravo izbora pružatelja usluga u zračnom prometu pod uvjetom da on ispunjava zahtjeve i uvjete iz članaka 6. i 7.~~

~~5. U vezi funkcionalnih blokova zračnog prostora uspostavljenih u skladu s člankom 16.9.a, koji se protežu preko zračnog prostora pod nadležnošću više od jedne države članice, te države članice zajednički, u skladu sa stavkom 1. ovog članka, određuju jednog ili više pružatelja usluga u zračnom prometu, najmanje jedan mjesec prije uspostave bloka zračnog prostora.~~

~~46.~~ Države članice odmah obavješćuju Komisiju i druge države članice o bilo kojoj odluci u okviru ovog članka u vezi imenovanja pružatelja usluga u zračnom prometu unutar određenih blokova zračnog prostora u odnosu na zračni prostor koji je pod njihovom nadležnošću.

↓ novo

Članak 8.

Uvjeti za pružanje usluga CNS, AIS, ADS, MET i terminalnih usluga u zračnom prometu

1. Pružatelji usluga u zračnom prometu mogu odlučiti nabaviti usluge CNS, AIS, ADS ili MET po tržišnim uvjetima, ako to omogućava veću isplativost za korisnike zračnog prostora.

Ako to omogućuje veću isplativost za korisnike zračnog prostora, države članice dopuštaju operatorima aerodroma da po tržišnim uvjetima nabavljaju terminalne usluge u zračnom prometu za aerodromsku kontrolu.

Uz to, ako to omogućuje veću isplativost za korisnike zračnog prostora, države članice mogu dopustiti operatorima aerodroma ili odgovornom nacionalnom nadzornom tijelu da po tržišnim uvjetima nabavljaju terminalne usluge u zračnom prometu za prilaznu kontrolu.

2. Nabava usluga po tržišnim uvjetima mora biti na temelju jednakih, nediskriminirajućih i transparentnih uvjeta u skladu s pravom Unije uključujući pravila ugovora o EU-u o tržišnom natjecanju. Postupci natječaja za nabavu dotičnih usluga moraju biti takvi da je omogućeno stvarno sudjelovanje konkurentskih pružatelja u tim postupcima, uključujući redovitu ponovnu provedbu nadmetanja.

3. Države članice moraju poduzeti sve neophodne mjere da osiguraju da je pružanje rutnih usluga u zračnom prometu organizacijski odvojeno od pružanja usluga CNS, AIS, ADS, MET i terminalnih usluga u zračnom prometu i da su u skladu s člankom 25. stavkom 3. računi odvojeni.

4. Pružatelj usluga CNS, AIS, ADS, MET ili terminalnih usluga u zračnom prometu može biti odabran za pružanje usluga u državi članici samo ako:

- (a) je certificiran u skladu s člankom 6. stavcima 1. i 2.;
- (b) njegovo se glavno mjesto poslovanja nalazi na teritoriju jedne od država članica
- (c) je više od 50 % tog pružatelja usluga u vlasništvu države članice ili državljana države članice i pod njihovom djelotvornom kontrolom, izravno ili neizravno putem jednog ili više posredničkih poduzeća, osim ako je drukčije predviđeno u sporazumu s trećom zemljom u kojem je Unija stranka; i
- (d) pružatelj usluga ispunjava nacionalne sigurnosne i obrambene zahtjeve.

5. Članci 14. i 17. te članci od 19. do 22. ne primjenjuju se na pružatelje terminalnih usluga u zračnom prometu koji su imenovani slijedom postupka nabave u skladu s drugim i trećim podstavkom stavka 1. Ti pružatelji terminalnih usluga u zračnom prometu pružaju nacionalnom nadzornom tijelu i Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe za svrhe nadzora podatke o izvedbi usluga u zračnoj plovidbi u ključnim područjima izvedbe: sigurnosti, utjecaju na okoliš, kapacitetu i troškovnoj učinkovitosti.

6. Nacionalna nadzorna tijela moraju osigurati da je nabava koju vrše pružatelji usluga u zračnom prometu i operatori aerodroma iz stavka 1. u skladu sa stavkom 2. i prema potrebi primjenjuju korektivne mjere. Kad je riječ o terminalnim uslugama u zračnom prometu, odgovorna su za odobravanje natječajnih specifikacija za terminalne usluge u zračnom prometu, koje uključuju zahtjeve u pogledu kvalitete usluga. Nacionalna nadzorna tijela prosljeđuju nacionalnom tijelu za tržišno natjecanje iz članka 11. Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2003 pitanja koja se odnose na primjenu pravila o tržišnom natjecanju.

Članak 9.

Pružanje zajedničkih usluga informiranja (CIS)

1. Ako se pružaju zajedničke usluge informiranja (CIS), podaci koji se šalju moraju biti u pogledu integriteta i kvalitete takvi da omogućuju sigurno pružanje usluga za upravljanje prometom bespilotnih zrakoplova.

2. Cijena zajedničkih usluga informiranja temelji se na fiksnim i varijabilnim troškovima pružanja dotične usluge, a uz to može biti uvećana u skladu s odgovarajućim odnosom rizika i povrata.

Troškovi iz prvog podstavka evidentiraju se na računu koji je odvojen od računâ za ostale aktivnosti dotičnog operatora i moraju biti javno dostupni.

3. Pružatelj zajedničkih usluga informiranja utvrđuje cijenu u skladu sa stavkom 2., podložno ocjeni i odobrenju odgovornog nacionalnog nadzornog tijela.

4. Za operacije u volumenima zračnog prostora koje država članica odredi za operacije bespilotnih zrakoplova, pružatelji usluga u zračnoj plovidbi moraju pružati relevantne operativne podatke u realnom vremenu. Pružatelji zajedničkih usluga informiranja upotrebljavaju te podatke samo za operativne svrhe usluga koje pružaju. Pristup odgovarajućim operativnim podacima na nediskriminirajućoj se osnovi odobrava pružateljima zajedničkih usluga informiranja, ne dovodeći u pitanje sigurnosne i obrambene interese.

Cijene pristupa tim podacima temelje se na marginalnom trošku stavljanja tih podataka na raspolaganje.

↓ 550/2004

~~Članak 9.~~

~~Određivanje pružatelja meteoroloških usluga~~

~~1. Države članice mogu odrediti pružatelja meteoroloških usluga koji na isključivoj osnovi u cijelosti ili djelomično osigurava meteorološke podatke za cijeli zračni prostor ili dio zračnog prostora u njihovoj nadležnosti, pritom uzimajući u obzir sigurnosne aspekte.~~

~~2. Države članice odmah obavješćuju Komisiju i druge države članice o svakoj odluci u okviru ovog članka u vezi s određivanjem pružatelja meteoroloških usluga.~~

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 5.

(prilagođeno)

⇒ novo

~~Članak 10.11.~~

Shema izvedbe

1. ~~Za poboljšanje~~ Radi poboljšanja izvedbe usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija u jedinstvenom europskom nebu, ~~uspostavlja~~ primjenjuje se shema izvedbe usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija ⇒ u skladu s ovim člankom i člancima od 11. do 18. ⇐ ~~Ona uključuje:~~

2. Shema izvedbe primjenjuje se u referentnim razdobljima, ne kraćima od dvije godine i ne dužima od pet godina. Shema izvedbe uključuje:

- (a) ciljeve izvedbe na razini ~~Zajednice~~ Unije za ključna područja sigurnosti, okoliša, kapaciteta i učinkovitosti troškova ⇨ za svako referentno razdoblje ⇨ ;
- (b) ~~nacionalne planove~~ izvedbe ili ~~planove za funkcionalne blokove zračnog prostora,~~ uključujući ⇨ obvezujuće ⇨ ciljeve izvedbe ~~;~~ pri čemu se ~~osigurava dosljednost s ciljevima izvedbe na razini Zajednice~~ ⇨ u ključnim područjima izvedbe navedenima u točki (a) za svako referentno razdoblje ⇨ ; ~~;~~
- (c) periodičnu reviziju, praćenje i sustavno vrednovanje („benchmarking”) izvedbe ~~usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija~~ ⇨ za ključna područja sigurnosti, okoliša, kapaciteta i učinkovitosti troškova ⇨ .

Komisija može dodati i druga ključna područja izvedbe za svrhe utvrđivanja ciljeva izvedbe ili praćenja, ako je to potrebno kako bi se poboljšala izvedba.

~~2. U skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3., Komisija može imenovati Eurocontrol ili drugo nepristrano i stručno tijelo kao „tijelo za reviziju izvedbe”. Uloga tijela za reviziju izvedbe je pomaganje Komisiji, u suradnji s nacionalnim nadzornim tijelima, i pomaganje nacionalnim nadzornim tijelima, na njihov zahtjev, pri provedbi sheme izvedbe iz stavka 1. Komisija osigurava da tijelo za reviziju izvedbe djeluje neovisno pri izvođenju zadaća koje mu je ona povjerila.~~

~~3. (a) Komisija donosi ciljeve izvedbe za mrežu za upravljanje zračnim prometom na razini Zajednice u skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3., nakon razmatranja odgovarajućih ulaznih podataka dobivenih od nacionalnih nadzornih tijela na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora.~~

~~(b) Planove na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora iz stavka 1. točke (b) izrađuju nacionalna nadzorna tijela, a donosi ih država članica (države članice). Ovi planovi uključuju obvezujuće nacionalne ciljeve ili ciljeve na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora i odgovarajuću shemu poticaja, kako ih donese država članica (države članice). Izrada planova uključuje savjetovanje s pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, predstavnicima korisnika zračnog prostora i, kada je potrebno, s operatorima aerodroma i koordinatorima aerodroma.~~

~~(c) Komisija ocjenjuje usklađenost nacionalnih ciljeva ili ciljeva funkcionalnih blokova zračnog prostora s ciljevima izvedbe na razini Zajednice, upotrebom mjerila za ocjenjivanje iz stavka 6. točke (d)~~

~~Ako Komisija utvrdi da jedan ili više nacionalnih ciljeva ili ciljeva funkcionalnih blokova zračnog prostora ne ispunjavaju mjerila ocjenjivanja, ona može u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 5. stavka 2. izdati preporuku da predmetna nacionalna nadležna tijela predlože revidirane ciljeve izvedbe. Predmetna država članica (države članice) donosi (e) revidirane ciljeve izvedbe i odgovarajuće mjere o kojima pravovremeno izvješćuju Komisiju.~~

~~Ako Komisija utvrdi da revidirani ciljevi izvedbe i odgovarajuće mjere nisu primjereni, ona može u skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3. odlučiti da predmetne države članice donesu korektivne mjere.~~

~~Alternativno, u skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3., Komisija može uz potporu odgovarajućih dokaza odlučiti revidirati ciljeve izvedbe na razini Zajednice.~~

~~(d) Referentno razdoblje za shemu izvedbe obuhvaća najmanje tri godine a najviše pet godina. Ako se tijekom tog razdoblja ne ispune nacionalni ciljevi ili ciljevi funkcionalnih blokova zračnog prostora, države članice i/ili nacionalna nadzorna~~

~~tijela primjenjuju odgovarajuće mjere koje su definirale. Prvo referentno razdoblje obuhvaća prve tri godine nakon donošenja provedbenih pravila iz stavka 6.~~

~~(e) Komisija provodi redovito ocjenjivanje postignuća ciljeva izvedbe i predočuje rezultate Odboru za jedinstveno nebo.~~

3. ~~Na shemu izvedbe iz stavka 1. primjenjuju se sljedeći postupci~~ ☒ Točke (a), (b) i (c) stavka 2. temelje se na ☒ :

(a) prikupljanjeu, vrednovanjeu, ispitivanjeu, ocjenjivanjeu i prosljeđivanjeu relevantnih podataka povezanih s izvedbom usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija, dobivenih od svih relevantnih strana, uključujući pružatelje usluga u zračnoj plovidbi, korisnike zračnog prostora, operatore aerodroma, nacionalna nadzorna tijela, ⇒ nacionalna nadležna tijela ⇐ , države članice, ⇒ Agenciju, upravitelja mreže ⇐ i Eurocontrol;

↓ novo

(b) ključnim pokazateljima izvedbe za utvrđivanje ciljeva u ključnim područjima izvedbe koja obuhvaćaju utjecaj na okoliš, kapacitet i troškovnu učinkovitost;

(c) pokazateljima za praćenje izvedbe u ključnim područjima izvedbe koja obuhvaćaju sigurnost, utjecaj na okoliš, kapacitet i troškovnu učinkovitost;

(d) metodologiji za razvoj planova izvedbe i ciljeva izvedbe za usluge u zračnoj plovidbi i metodologiji za razvoj plana izvedbe i ciljeva izvedbe za mrežne funkcije;

(e) ocjeni nacrtâ planova izvedbe i ciljeva za usluge u zračnoj plovidbi i mrežne funkcije;

(f) praćenju planova izvedbe, uključujući odgovarajuće mehanizme upozoravanja radi revizije planova i ciljeva izvedbe i revizije ciljeva izvedbe na razini Unije tijekom referentnog razdoblja;

(g) sustavnom vrednovanju pružatelja usluga u zračnoj plovidbi;

(h) shemama poticaja, uključujući primjenjivu financijsku destimulaciju ako pružatelj usluga u zračnom prometu ne poštuje relevantne obvezujuće ciljeve izvedbe tijekom referentnog razdoblja ili ako nije proveo relevantne zajedničke projekte iz članka 35. Takva financijska destimulacija osobito se primjenjuje u slučaju smanjenja kvalitete usluge tog pružatelja, slijedom nepoštovanja ciljeva izvedbe ili neprovođenja zajedničkih projekata te posljedičnog utjecaja na mrežu;

(i) mehanizmima podjele rizika u smislu prometa i troškova;

(j) rasporedu utvrđivanja ciljeva, ocjenjivanju planova i ciljeva izvedbe, praćenju i sustavnom vrednovanju;

(k) metodologiji za raspodjelu troškova koji su zajednički za rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi između te dvije kategorije usluga;

(l) mehanizmima za nošenje s nepredvidljivim i važnim događajima koji imaju konkretan utjecaj na provedbu sheme izvedbe i sustava naknada.

Članak 11.

Utvrđivanje ciljeva izvedbe na razini Unije

1. Komisija donosi ciljeve izvedbe na razini Unije za rutne usluge u zračnoj plovidbi i za terminalne usluge u zračnoj plovidbi u ključnim područjima izvedbe koja obuhvaćaju utjecaj na okoliš, kapacitet i troškovnu učinkovitost za svako referentno razdoblje, u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 37. stavka 2. i stavcima 2. i 3. ovog članka. Zajedno s ciljevima izvedbe na razini Unije, Komisija može definirati dodatne polazne vrijednosti, vrijednosti raščlambe ili referentne skupine, za svrhe omogućavanja ocjene i odobrenja nacrtâ planova izvedbe u skladu s kriterijima iz članka 13. stavka 3.

2. Ciljevi izvedbe na razini Unije iz stavka 1. definiraju se na temelju sljedećih glavnih kriterija:

(a) moraju poticati postupna, kontinuirana poboljšanja u smislu operativne i ekonomske izvedbe usluga u zračnoj plovidbi;

(b) moraju biti realni i dostižni tijekom predmetnog referentnog razdoblja, a istovremeno biti otvoreni za dugoročni strukturni i tehnički razvoj koji omogućava učinkovito, održivo i pouzdano pružanje usluga u zračnoj plovidbi.

3. Za svrhe pripreme odluka u pogledu ciljeva izvedbe na razini Unije Komisija je obvezna prikupljati potrebne podatke od dionika. Na zahtjev Komisije Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe daje svoje mišljenje kako bi pomogla Komisiji u analizi i pripremi tih odluka.

Članak 12.

Klasifikacija rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi

1. Prije početka svakog referentnog razdoblja svaka država članica obavješćuje Komisiju koje usluge u zračnoj plovidbi koje će pružati tijekom tog razdoblja u zračnom prostoru pod svojom odgovornošću namjerava klasificirati kao rutne usluge u zračnoj plovidbi, a koje namjerava klasificirati kao terminalne usluge u zračnoj plovidbi. Pri tome svaka država članica obavješćuje Komisiju tko su imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu za spomenute usluge.

2. Dovoljno rano prije početka relevantnog referentnog razdoblja Komisija donosi provedbene odluke i upućuje ih svakoj državi članici, u kojima ih obavješćuje je li namjeravana klasifikacija predmetnih usluga u skladu s kriterijima iz članka 2. točaka 28. i 55. Na zahtjev Komisije Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe daje svoje mišljenje kako bi pomogla Komisiji u analizi i pripremi tih odluka.

3. Ako se u odluci koja je donesena u skladu sa stavkom 2. utvrdi da namjeravana klasifikacija nije u skladu s kriterijima iz članka 2. točaka 28. i 55., predmetna država članica, imajući u vidu tu odluku, podnosi novu obavijest koja je u skladu s tim kriterijima. Komisija donosi odluku o toj obavijesti u skladu sa stavkom 2.

4. Predmetni imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu temelje svoje planove izvedbe za rutne i terminalne usluge u zračnoj plovidbi na klasifikaciji za koju je Komisija utvrdila da je u skladu s kriterijima iz članka 2. točaka 28. i 55. Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe polazi od tih istih klasifikacija pri procjeni raspodjele troškova između rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi iz članka 13. stavka 3.

Članak 13.

Planovi izvedbe i ciljevi izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi imenovanih pružatelja usluga u zračnom prometu

1. Imenovani pružatelji usluga u zračnoj plovidbi za rutne usluge u zračnoj plovidbi za svako referentno razdoblje donose nacrt plana izvedbe za sve rutne usluge u zračnoj plovidbi koje pružaju odnosno nabavljaju od drugih pružatelja usluga.

Nacrti planova izvedbe donose se nakon utvrđivanja ciljeva izvedbe na razini Unije, prije početka predmetnog referentnog razdoblja. Oni moraju sadržavati ciljeve izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi u ključnim područjima izvedbe koja obuhvaćaju utjecaj na okoliš, kapacitet i troškovnu učinkovitost, u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije. Ti se nacrti planova izvedbe sastavljaju imajući u vidu Europski glavni plan upravljanja zračnim prometom. Nacrti planova izvedbe moraju biti javno dostupni.

2. Nacrti planova izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi iz stavka 1. uključuju relevantne informacije koje pruža upravitelj mreže. Prije donošenja tih nacrti planova imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu savjetuju se s predstavnicima korisnika zračnog prostora i, ako je relevantno, vojnim vlastima, operatorima aerodroma i koordinatorima aerodroma. Imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu podnose te planove i nacionalnom nadležnom tijelu koje je odgovorno za njihovu certifikaciju, kako bi ono potvrdilo usklađenost s Uredbom (EU) 2018/1139 i delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju te uredbe.

3. Nacrti planova izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi moraju sadržavati planove izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi koji su u skladu s odgovarajućim ciljevima izvedbe na razini Unije u svim područjima izvedbe i ispunjavati dodatne uvjete iz trećeg podstavka.

Usklađenost ciljeva izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi s ciljevima izvedbe na razini Unije utvrđuje se u skladu sa sljedećim kriterijima:

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

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

(c) usporedbom planirane razine izvedbe dotičnog pružatelja usluga u zračnom prometu s drugim pružateljima usluga u zračnom prometu koji su dio iste referentne skupine.

Uz to, nacrti plana izvedbe mora ispunjavati sljedeće uvjete:

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

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

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

4. Raspodjelu troškova između rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi ocjenjuje Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe, na temelju metodologije iz članka 10. stavka 3. točke (k) i klasifikacije različitih usluga u skladu s ocjenom Komisije iz članka 12.

5. Nacrti planova izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi iz stavka 1., uključujući gdje je to relevantno i raspodjelu troškova između rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi,

podnose se radi dobivanja ocjene i odobrenja Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe.

6. U slučaju imenovanog pružatelja usluga u zračnom prometu koji pruža i rutne usluge u zračnoj plovidbi i terminalne usluge u zračnoj plovidbi, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe najprije ocjenjuje raspodjelu troškova među uslugama u skladu sa stavkom 4.

Ako Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrdi da raspodjela troškova nije u skladu s metodologijom ili s klasifikacijom iz stavka 4., dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu mora iznijeti novi nacrt plana izvedbe koji je u skladu s tom metodologijom i tom klasifikacijom.

Ako Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrdi da je raspodjela troškova u skladu s tom metodologijom i s tom klasifikacijom, ona u tom smislu donosi odluku i obavješćuje dotičnog imenovanog pružatelja usluga u zračnom prometu i odgovorno nacionalno nadzorno tijelo. Zaključci iz te odluke obvezuju nacionalno nadzorno tijelo u pitanjima raspodjele troškova za svrhe ocjene nacrta plana izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi iz članka 14.

7. Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe ocjenjuje ciljeve izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi i planove izvedbe u skladu s kriterijima i uvjetima iz stavka 3. U slučajevima u kojima se primjenjuje stavak 6. ocjenjivanje se provodi nakon donošenja odluke o raspodjeli troškova u skladu sa stavkom 6. četvrtim podstavkom.

Ako Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrdi da nacrt plana izvedbe ispunjava te kriterije i uvjete, ona taj plan odobrava.

Ako Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrdi da jedan ili više ciljeva izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi nisu u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije ili da plan izvedbe ne ispunjava dodatne zahtjeve iz stavka 3., ona uskraćuje odobrenje.

8. Ako je Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe uskratila odobrenje za nacrt plana izvedbe u skladu sa stavkom 7., dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu mora iznijeti izmijenjeni nacrt plana izvedbe, uključujući prema potrebi izmijenjene ciljeve.

9. Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe ocjenjuje izmijenjeni nacrt plana izvedbe iz stavka 8. u skladu s kriterijima i uvjetima iz stavka 3. Ako izmijenjeni nacrt plana izvedbe ispunjava te kriterije i uvjete, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe ga odobrava.

Ako izmijenjeni nacrt plana izvedbe ne ispunjava te kriterije i uvjete, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe uskraćuje odobrenje i zahtijeva da imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu iznese konačni nacrt plana izvedbe.

Ako je izmijenjeni nacrt plana izvedbe podnesen u skladu sa stavkom 8. uskraćen jer sadržava ciljeve izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi koji nisu u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrđuje ciljeve izvedbe koji su sukladni ciljevima izvedbe na razini Unije za dotičnog imenovanog pružatelja usluga u zračnom prometu, uzimajući u obzir nalaze iz odluke iz stavka 7. Konačni nacrt plana izvedbe koji je dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu dužan iznijeti mora sadržavati ciljeve izvedbe koje je tako utvrdila Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe i mjere za postizanje tih ciljeva.

Ako je odobrenje izmijenjenog nacrta plana izvedbe podnesenog u skladu sa stavkom 8. uskraćeno samo zato što nije u skladu s uvjetima iz stavka 3. trećeg podstavka, konačni nacrt plana izvedbe koji mora iznijeti dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu mora uključivati ciljeve izvedbe iz nacrta plana izvedbe i biti u skladu s ciljevima izvedbe na razini

Unije prema mišljenju Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe te sadržavati potrebne izmjene u pogledu uvjeta za koje je Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrdila da nisu ispunjeni.

Ako je odobrenje izmijenjenog nacrtu plana izvedbe podnesenog u skladu sa stavkom 8. uskraćeno jer sadržava ciljeve izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi koji nisu u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije i zato što uz to nije u skladu s uvjetima iz stavka 3. trećeg podstavka, konačni nacrt plana izvedbe koji iznosi dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu uključuje ciljeve izvedbe koje utvrđuje Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe u skladu s trećim podstavkom, a mjere za postizanje tih ciljeva sadržavaju potrebne izmjene s obzirom na uvjete za koje je Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrdila da nisu ispunjeni.

10. Dotični imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu donose nacрте planova izvedbe koje je odobrila Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe kao konačne planove i ti planovi moraju biti javno dostupni.

11. Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe objavljuje redovna izvješća, unutar rokova iz provedbenih akata koji se donose u skladu s člankom 18., o praćenju izvedbe rutnih usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija, uključujući redovne ocjene postizanja rutnih ciljeva izvedbe na razini Unije i ciljeva izvedbe rutnih usluga u zračnoj plovidbi za pružatelje usluga u zračnom prometu te javno objavljuje rezultate tih ocjenjivanja.

Imenovani pružatelj usluga u zračnoj plovidbi pruža potrebne informacije i podatke za praćenje izvedbe usluga u zračnoj plovidbi. To uključuje informacije i podatke povezane sa stvarnim troškovima i приходima. Ako se ciljevi izvedbe ne dostignu ili se plan izvedbe ne provodi pravilno, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe donosi odluke o korektivnim mjerama koje pružatelji usluga u zračnom prometu moraju provesti. Te korektivne mjere mogu uključivati, ako je to objektivno potrebno, zahtjev da pružatelj usluga u zračnom prometu delegira pružanje relevantnih usluga drugom pružatelju usluga u zračnom prometu. Ako se ciljevi izvedbe i dalje ne postižu, ili ako se plan izvedbe i dalje nepravilno provodi ili se izrečene korektivne mjere ne primjenjuju ili se nepravilno primjenjuju, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe provodi istragu i daje mišljenje Komisiji u skladu s člankom 24. stavkom 2. Komisija može poduzeti mjere u skladu s člankom 24. stavkom 3.

Članak 14.

Planovi izvedbe i ciljevi izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi imenovanih pružatelja usluga u zračnom prometu

1. Imenovani pružatelji usluga u zračnoj plovidbi za terminalne usluge u zračnoj plovidbi za svako referentno razdoblje donose nacrt plana izvedbe za sve terminalne usluge u zračnoj plovidbi koje pružaju odnosno nabavljaju od drugih pružatelja usluga.

Nacrti planova izvedbe donose se nakon utvrđivanja ciljeva izvedbe na razini Unije, prije početka predmetnog referentnog razdoblja. Oni moraju sadržavati ciljeve izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi u ključnim područjima izvedbe koja obuhvaćaju utjecaj na okoliš, kapacitet i troškovnu učinkovitost, u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije. Ti se nacrti planova izvedbe sastavljaju imajući u vidu Europski glavni plan upravljanja zračnim prometom. Nacrti planova izvedbe moraju biti javno dostupni.

2. Nacrti planova izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi iz stavka 1. uključuju relevantne informacije koje pruža upravitelj mreže. Prije donošenja tih nacrtu planova imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu savjetuju se s predstavnicima korisnika

zračnog prostora i, ako je relevantno, vojnim vlastima, operatorima aerodroma i koordinatorima aerodroma. Imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu podnose te planove i nacionalnom nadležnom tijelu koje je odgovorno za njihovu certifikaciju, kako bi ono potvrdilo usklađenost s Uredbom (EU) 2018/1139 i delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju te uredbe.

3. Nacrti planova izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi moraju sadržavati ciljeve izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi koji su u skladu s odgovarajućim ciljevima izvedbe na razini Unije u svim područjima izvedbe i ispunjavati dodatne uvjete iz trećeg podstavka.

Usklađenost ciljeva izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi s ciljevima izvedbe na razini Unije utvrđuje se u skladu sa sljedećim kriterijima:

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

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

(c) usporedbom planirane razine izvedbe dotičnog pružatelja usluga u zračnom prometu s drugim pružateljima usluga u zračnom prometu koji su dio iste referentne skupine.

Uz to, nacrt plana izvedbe mora ispunjavati sljedeće uvjete:

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

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

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

4. Nacrti planova izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi iz stavka 1. podnose se nacionalnom nadzornom tijelu radi ocjenjivanja i odobrenja.

5. Ako imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu pruža rutne usluge u zračnoj plovidbi i terminalne usluge u zračnoj plovidbi, nacrt plana izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi koji se podnosi nacionalnom nadzornom tijelu je plan za koji je potrebno pozitivno mišljenje o pitanju raspodjele troškova koje donosi Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe u skladu s člankom 13. stavkom 6. trećim podstavkom.

6. Nacionalno nadzorno tijelo ocjenjuje ciljeve izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi i planove izvedbe u skladu s kriterijima i uvjetima iz stavka 3. U slučajevima u kojima se primjenjuje stavak 5. nacionalno nadzorno tijelo temelji svoju ocjenu na zaključcima odluke koju donosi Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe u pogledu raspodjele troškova.

Ako nacionalno nadzorno tijelo utvrdi da nacrt plana izvedbe ispunjava te kriterije i uvjete, ono taj plan odobrava.

Ako nacionalno nadzorno tijelo utvrdi da jedan ili više ciljeva izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi nisu u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije ili da plan izvedbe ne ispunjava dodatne zahtjeve iz stavka 3., ono uskraćuje odobrenje.

7. Ako je nacionalno nadzorno tijelo uskratilo odobrenje za nacrt plana izvedbe u skladu sa stavkom 6., dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu mora iznijeti izmijenjeni nacrt plana izvedbe, uključujući prema potrebi izmijenjene ciljeve.

8. Nacionalno nadzorno tijelo ocjenjuje izmijenjeni nacrt plana izvedbe iz stavka 7. u skladu s kriterijima i uvjetima iz stavka 3. Ako izmijenjeni nacrt plana izvedbe ispunjava te kriterije i uvjete, nacionalno nadzorno tijelo ga odobrava.

Ako izmijenjeni nacrt plana izvedbe ne ispunjava te kriterije i uvjete, nacionalno nadzorno tijelo uskraćuje odobrenje i zahtijeva da imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu iznese konačni nacrt plana izvedbe.

Ako je izmijenjeni nacrt plana izvedbe podnesen u skladu sa stavkom 7. uskraćen jer sadržava ciljeve izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi koji nisu u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije, nacionalno nadzorno tijelo utvrđuje ciljeve izvedbe koji su sukladni ciljevima izvedbe na razini Unije za dotičnog imenovanog pružatelja usluga u zračnom prometu, uzimajući u obzir nalaze iz odluke iz stavka 6. Konačni nacrt plana izvedbe koji je dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu dužan iznijeti mora sadržavati ciljeve izvedbe koje je tako utvrdilo nacionalno nadzorno tijelo i mjere za postizanje tih ciljeva.

Ako je odobrenje izmijenjenog nacrta plana izvedbe podnesenog u skladu sa stavkom 7. uskraćeno samo zato što nije u skladu s uvjetima iz stavka 3. trećeg podstavka, konačni nacrt plana izvedbe koji mora iznijeti dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu mora uključivati ciljeve izvedbe iz nacrta plana izvedbe i biti u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije prema mišljenju nacionalnog nadzornog tijela te sadržavati potrebne izmjene u pogledu uvjeta za koje je nacionalno nadzorno tijelo utvrdilo da nisu ispunjeni.

Ako je odobrenje izmijenjenog nacrta plana izvedbe podnesenog u skladu sa stavkom 7. uskraćeno jer sadržava ciljeve izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi koji nisu u skladu s ciljevima izvedbe na razini Unije i zato što uz to nije u skladu s uvjetima iz stavka 3. trećeg podstavka, konačni nacrt plana izvedbe koji iznosi dotični imenovani pružatelj usluga u zračnom prometu uključuje ciljeve izvedbe koje utvrđuje nacionalno nadzorno tijelo u skladu s trećim podstavkom, a mjere za postizanje tih ciljeva sadržavaju potrebne izmjene s obzirom na uvjete za koje je nacionalno nadzorno tijelo utvrdilo da nisu ispunjeni.

9. Dotični imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu donose nacрте planova izvedbe koje odobrava nacionalno nadzorno tijelo kao konačne planove i ti planovi moraju biti javno dostupni.

10. Dotično nacionalno nadzorno tijelo objavljuje redovna izvješća o praćenju izvedbe terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, uključujući redovno ocjenjivanje postizanja ciljeva izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi za pružatelje terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, i javno objavljuje rezultate tih ocjenjivanja.

Imenovani pružatelj usluga u zračnoj plovidbi pruža potrebne informacije i podatke za praćenje izvedbe usluga u zračnoj plovidbi. To uključuje informacije i podatke povezane sa stvarnim troškovima i prihodima.

Ako se ciljevi izvedbe ne dostignu ili se plan izvedbe ne provodi pravilno, nacionalno nadzorno tijelo donosi odluke o korektivnim mjerama koje pružatelji usluga u zračnom prometu moraju provesti. Te korektivne mjere mogu uključivati, ako je to objektivno potrebno, uvjet da pružatelj usluga u zračnom prometu delegira pružanje relevantnih usluga drugom pružatelju usluga u zračnoj plovidbi. Ako se ciljevi izvedbe i dalje ne postižu, ili ako se plan izvedbe i dalje nepravilno provodi ili se izrečene korektivne mjere ne primjenjuju ili se nepravilno primjenjuju, nacionalno nadzorno tijelo traži od Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe da provede istragu u skladu s člankom 24. stavkom 2., a Komisija može poduzeti mjere u skladu s člankom 24. stavkom 3.

11. Države članice osiguravaju da odluke koje nacionalno nadzorno tijelo donosi u skladu s ovim člankom podliježu sudskom preispitivanju.

12. Ako Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe obavlja zadatke nacionalnog nadzornog tijela u skladu s člankom 3. stavkom 8., nacrti planova izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi podnose se Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe zajedno s nacrtima planova izvedbe za rutne usluge u zračnoj plovidbi. Ako je Agencija donijela odluku o raspodjeli troškova iz članka 13. stavka 6. trećeg podstavka, ta je odluka za nju obvezujuća za svrhe ocjene nacrtâ planova izvedbe za terminalne usluge u zračnoj plovidbi.

Članak 15.

Uloga Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe u pitanjima praćenja ciljeva izvedbe na razini Unije za terminalne usluge u zračnoj plovidbi

1. Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe redovno iznosi pregled izvedbe terminalnih usluga u zračnoj plovidbi na razini Unije i usporedbu s ciljevima izvedbe na razini Unije.
2. Za svrhe pripreme pregleda iz točke 1. nacionalna nadzorna tijela dostavljaju svoja izvješća iz članka 14. stavka 10. Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe i šalju joj sve druge informacije koje ona u te svrhe može zahtijevati.

Članak 16.

Plan izvedbe mreže

1. Za svako referentno razdoblje upravitelj mreže sastavlja nacrt plana izvedbe mreže za sve mrežne funkcije koje pruža.

Nacrt plana izvedbe mreže donosi se nakon utvrđivanja ciljeva izvedbe na razini Unije, prije početka predmetnog referentnog razdoblja. Taj nacrt sadržava ciljeve izvedbe u ključnim područjima izvedbe koja obuhvaćaju utjecaj na okoliš, kapacitet i troškovnu učinkovitost.

2. Nacrt plana izvedbe mreže podnosi se Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe i Komisiji.

Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe na zahtjev Komisije daje Komisiji mišljenje o nacrtu plana izvedbe mreže, i to na temelju sljedećih glavnih kriterija:

- (a) mišljenja o poboljšanjima izvedbe tijekom vremena, za referentno razdoblje obuhvaćeno planom izvedbe, i dodatno za razdoblje koje obuhvaća prethodno referentno razdoblje i referentno razdoblje obuhvaćeno planom izvedbe;
- (b) potpunosti nacrtâ plana izvedbe mreže u smislu podataka i popratnih materijala.

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

Članak 17.

Izmjena ciljeva izvedbe i planova izvedbe tijekom referentnog razdoblja

1. Ako tijekom referentnog razdoblja ciljevi izvedbe na razini Unije više nisu prikladni, zbog znatno izmijenjenih okolnosti i ako su izmjene ciljeva neophodne i razmjerne, Komisija mijenja te ciljeve izvedbe na razini Unije. Na tu se odluku primjenjuje članak 11. Nakon takve

izmjene imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu donose nove nacрте planova izvedbe, na koje se primjenjuju članci 13. i 14. Upravitelj mreže sastavlja novi nacrt plana izvedbe mreže, na koji se primjenjuje članak 16.

2. Odluka o izmijenjenim ciljevima izvedbe na razini Unije iz stavka 1. uključuje prijelazne odredbe za razdoblje do početka primjene konačnih planova izvedbe donesenih u skladu s člankom 13. stavkom 6. i člankom 14. stavkom 6.

3. Imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu mogu kad je riječ o rutnim uslugama u zračnoj plovidbi zatražiti dopuštenje od Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe, ili od odgovarajućeg nacionalnog nadzornog tijela kad je riječ o terminalnim uslugama u zračnoj plovidbi, da izmijene jedan ili više ciljeva izvedbe tijekom referentnog razdoblja. Takav se zahtjev može podnijeti ako su dosegnuti pragovi upozorenja ili ako imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu dokažu da početni podaci, pretpostavke i obrazloženja na kojima se temelje ciljevi izvedbe, u znatnoj i trajnoj mjeri nisu više točni zbog okolnosti koje se nisu mogle predvidjeti u vrijeme donošenja plana izvedbe.

4. Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe u pitanjima rutnih usluga u zračnoj plovidbi, odnosno odgovarajuće nacionalno nadzorno tijelo u pitanjima terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, ovlašćuje dotičnog imenovanog pružatelja usluga u zračnom prometu da uvede namjeravane izmjene samo ako su one potrebne i razmjerne i ako se izmijenjenim ciljevima izvedbe osigurava održavanje sukladnosti s ciljevima izvedbe na razini Unije. Ako se izmjena odobri, imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu donose nove nacрте planova izvedbe u skladu s postupcima iz članka 13. i 14.

Članak 18.

Provedba sheme izvedbe

Za svrhe provedbe sheme izvedbe Komisija donosi detaljne zahtjeve i postupke s obzirom na članak 10. stavak 3. i članke 11., 12., 13., 14., 15., 16. i 17., posebno u smislu razvoja nacрта planova izvedbe, utvrđivanja ciljeva izvedbe, kriterija i uvjeta za njihovu ocjenu, metodologije za raspodjelu troškova između rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi, praćenja izvedbe i donošenja korektivnih mjera te rokova za sve postupke. Ti se zahtjevi i postupci propisuju provedbenim aktom koji se donosi u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 37. stavka 2.

↓ 1070/2009 članak 1.

~~(b) izbor odgovarajućih ključnih područja izvedbe na temelju dokumenta ICAO-a br. 9854 pod nazivom „Operativna koncepcija upravljanja globalnim zračnim prometom” i u skladu s onima koja su utvrđena u okviru izvedbe iz glavnog plana ATM-a, uključujući područja sigurnosti, okoliša, kapaciteta i učinkovitosti troškova, koja se prema potrebi prilagođavaju kako bi se uvažile posebne potrebe jedinstvenog europskog neba i odgovarajućih ciljeva za ta područja, te definicije ograničenog skupa ključnih pokazatelja izvedbe za mjerenje izvedbe;~~

~~(e) uspostavljanje ciljeva izvedbe na razini Zajednice koji se definiraju uvažavajući ulazne podatke utvrđene na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora;~~

~~6. Za detaljno funkcioniranje sheme izvedbe, Komisija do 4. prosinca 2011. i u odgovarajućem vremenskom okviru radi ispunjavanja odgovarajućih rokova utvrđenih ovom Uredbom, donosi provedbena pravila u skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3. Ta provedbena pravila obuhvaćaju sljedeće:~~

~~(e) mjerila za uspostavljanje nacionalnih planova izvedbe ili planova izvedbe funkcionalnih blokova zračnog prostora od strane nacionalnih nadzornih tijela, koji sadrže nacionalne ciljeve izvedbe ili ciljeve izvedbe funkcionalnih blokova zračnog prostora i shemu poticaja. Planovi izvedbe:~~

~~i. temelje se na poslovnim planovima pružatelja usluga u zračnoj plovidbi;~~

~~ii. rješavaju sve troškovne komponente nacionalne osnove za troškove ili osnove za troškove funkcionalnih blokova zračnog prostora;~~

~~iii. uključuju obvezujuće ciljeve izvedbe koji su u skladu s ciljevima izvedbe na razini Zajednice; (d) ocjena ciljeva izvedbe na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora na temelju nacionalnog plana ili plana funkcionalnog bloka zračnog prostora; i~~

~~(e) praćenje nacionalnih planova izvedbe ili planova izvedbe funkcionalnih blokova zračnog prostora, uključujući odgovarajuće mehanizme uzbunjivanja. (d) mjerila za ocjenu sukladnosti nacionalnih ciljeva ili ciljeva funkcionalnih blokova zračnog prostora s ciljevima izvedbe Zajednice tijekom referentnog razdoblja te za podršku mehanizama uzbunjivanja;~~

~~(e) opća načela za uspostavljanje sheme poticaja od strane država članica;~~

~~(f) načela za primjenu prijelaznog mehanizma potrebnog za prilagodbu funkcioniranja sheme izvedbe, koji ne premašuje razdoblje od 12 mjeseci od donošenja provedbenih pravila.~~

~~(b) referentno razdoblje i intervale za ocjenjivanje postignuća ciljeva izvedbe i postavljanje novih ciljeva;~~

~~(a) sadržaj i vremenski raspored postupaka iz stavka 4.;~~

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 5.

~~5. Pri uspostavljanju sheme izvedbe, uzima se u obzir da su rutne usluge, terminalne usluge i funkcije mreže različite te tako s njima treba i postupati, ako je potrebno i u smislu mjerenja izvedbe.~~

↓ 550/2004 (prilagođeno)

~~**POGLAVLJE III.**~~
~~**SUSTAV NAKNADA**~~

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 8.

~~Članak 14.~~

~~Općenito~~

~~U skladu sa zahtjevima iz članaka 15. i 16., sustav naknada za usluge u zračnoj plovidbi doprinosi većoj transparentnosti u odnosu na utvrđivanje, uvođenje i naplaćivanje naknada od korisnika zračnog prostora te doprinosi učinkovitosti troškova pružanja usluga u zračnoj plovidbi i učinkovitosti letova, uz održavanje optimalne razine sigurnosti. Ovaj sustav mora također biti u skladu s člankom 15. Čikaške konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz 1944. godine i s Eurocontrol ovim sustavom naplaćivanja rutnih naknada.~~

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 9.
(prilagođeno)

~~Članak 19.15.~~

~~**Načela ☒ sustava naknada ☒**~~

↓ novo

1. Ne dovodeći u pitanje mogućnost da države članice javnim sredstvima financiraju pružanje usluga u zračnom prometu iz ovog članka, naknade za usluge u zračnoj plovidbi utvrđuju se, uvode i obvezno naplaćuju od korisnika zračnog prostora.

2. Naknade se temelje na troškovima pružatelja usluga u zračnom prometu za usluge i funkcije koje su pružene korisnicima zračnog prostora u fiksnim referentnim razdobljima kako je definirano u članku 10. stavku 2. Ti troškovi mogu uključivati razuman prinos na imovinu kojim se doprinosi financiranju potrebnih kapitalnih poboljšanja.

3. Naknadama se potiče sigurno, djelotvorno, učinkovito i održivo pružanje usluga u zračnoj plovidbi radi postizanja visoke razine sigurnosti i rentabilnosti kao i ispunjavanja ciljeva izvedbe te radi stimuliranja pružanja integriranih usluga, smanjujući pri tom utjecaj zrakoplovstva na okoliš.

4. Prihodi od naknada koje su uvedene za korisnike zračnog prostora mogu rezultirati financijskim viškovima ili gubicima za pružatelje usluga u zračnom prometu, i to zbog

primjene shema poticaja iz članka 10. stavka 3. točke (h) i mehanizama podjele rizika iz članka 10. stavka 3. točke (i).

5. Prihodi od naknada uvedenih za korisnike zračnog prostora u skladu s ovim člankom ne smiju se koristiti za financiranje usluga koje se pružaju po tržišnim uvjetima u skladu s člankom 8.

6. Financijski podaci o utvrđenim troškovima, stvarnim troškovima i prihodima imenovanih pružatelja usluga u zračnom prometu dostavljaju se nacionalnim nadzornim tijelima i Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe te moraju biti javno dostupni.

Članak 20.

Troškovne osnovice za naknade

1. Troškovne osnovice za naknade za rutne usluge u zračnoj plovidbi i naknade za terminalne usluge u zračnoj plovidbi sastoje se od utvrđenih troškova koji su povezani s pružanjem tih usluga u predmetnoj zoni naplate rutnih naknada i zoni naplate terminalnih naknada, kako je utvrđeno u planovima izvedbe donesenima u skladu s člancima 13. i 14.

2. Utvrđeni troškovi iz stavka 1. uključuju troškove odgovarajućih objekata i usluga, odgovarajuće iznose za kamate na kapitalna ulaganja i amortizaciju sredstava te troškove održavanja, rada, upravljanja i administracije.

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

(a) troškove pružatelja usluga u zračnom prometu za naknade i pristojbe plaćene Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe;

(b) troškove ili dio troškova pružatelja usluga u zračnom prometu za certifikaciju i nadzor koji nad tim pružateljima usluga vrše nacionalna nadzorna tijela, osim ako države članice koriste druga financijska sredstva za pokrivanje tih troškova;

(c) troškove pružatelja usluga u zračnom prometu za pružanje usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija, uključujući zadatke koji su povjereni upravitelju mreže, osim ako države članice koriste druga financijska sredstva za pokrivanje tih troškova.

4. Utvrđeni troškovi ne uključuju troškove sankcija utvrđenih u članku 42. koje određuju države članice niti troškove korektivnih mjera iz članka 13. stavka 11. i članka 14. stavka 10.

5. Unakrsno subvencioniranje između rutnih usluga u zračnoj plovidbi i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi nije dopušteno. Troškovi koji su zajednički rutnim uslugama u zračnoj plovidbi i terminalnim uslugama u zračnoj plovidbi raspodjeljuju se proporcionalno između rutnih usluga u zračnoj plovidbi i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi na temelju transparentne metodologije. Unakrsno subvencioniranje između različitih usluga u zračnoj plovidbi u bilo kojoj od ovih dviju kategorija dopušteno je samo kada je to opravdano iz objektivnih razloga, podložno transparentnom utvrđivanju u skladu s člankom 25. stavkom 3.

6. Imenovani pružatelji usluga u zračnom prometu stavljaju na uvid podatke o svojoj troškovnoj osnovici Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe, nacionalnom nadzornom tijelu i Komisiji. U te svrhe troškovi se raščlanjuju u skladu s načelom odvojenih računa iz članka 25. stavka 3. i uz razlikovanje troškova osoblja, operativnih troškova koji nisu troškovi osoblja, troškova amortizacije, troškova kapitala, troškova za naknade i pristojbe plaćene Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe i izvanrednih troškova.

Članak 21.

Utvrđivanje jediničnih cijena

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

2. Jedinične cijene utvrđuju nacionalna nadzorna tijela, nakon što Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe provjeri da su u skladu s člankom 19., člankom 20. i ovim člankom. Ako Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe utvrdi da jedinična cijena nije u skladu s tim zahtjevima, odgovarajuće nacionalno nadzorno tijelo u skladu s tim preispituje tu jediničnu cijenu. Ako jedinična cijena i dalje nije u skladu s tim zahtjevima, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe provodi istragu i daje mišljenje Komisiji u skladu s člankom 24. stavkom 2., a Komisija može poduzeti mjere u skladu s člankom 24. stavkom 3.

Za svrhe naplate i ako zagušenje uzrokuje znatne probleme u mreži, uključujući povećano zagađenje okoliša, Komisija može provedbenom uredbom koja se donosi u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. odrediti zajedničku jediničnu cijenu za rutne usluge u zračnoj plovidbi širom zračnog prostora jedinstvenog europskog neba i detaljna pravila i postupke za njezinu provedbu. Zajednička jedinična cijena iz prvog podstavka izračunava se na temelju ponderiranog prosjeka različitih jediničnih cijena dotičnih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi. Prihodi od zajedničke jedinične cijene preusmjeravaju se kako bi se postigla neutralnost prihoda za dotične pružatelje usluga u zračnom prometu.

Članak 22.

Utvrđivanje naknada

1. Naknade koje se naplaćuju korisnicima zračnog prostora za usluge u zračnoj plovidbi koje im se pružaju utvrđuju se po nediskriminirajućim uvjetima i uzimajući u obzir potencijalne prihode koje je moguće ostvariti različitim tipovima zrakoplova. Pri zaračunavanju naknada različitim korisnicima zračnog prostora za upotrebu iste usluge ne smiju postojati nikakve razlike u odnosu na nacionalnost ili kategoriju korisnika.

2. Naknada za rutne usluge u zračnoj plovidbi za određeni let u određenoj zoni naplate rutnih naknada izračunava se na temelju jedinične cijene koja je utvrđena za tu zonu naplate rutnih naknada i jedinica rutnih usluga za taj let. Naknada se sastoji od jedne ili više varijabilnih komponenti, a svaka od njih se temelji na objektivnim faktorima.

3. Naknada za terminalne usluge u zračnoj plovidbi za određeni let u određenoj zoni naplate terminalnih naknada izračunava se na temelju jedinične cijene koja je utvrđena za tu zonu naplate terminalnih naknada i jedinica terminalnih usluga za taj let. Za svrhe izračunavanja naknade za terminalne usluge u zračnoj plovidbi prilaženje i odlazak leta računaju se kao jedan let. Naknada se sastoji od jedne ili više varijabilnih komponenti, a svaka od njih se temelji na objektivnim faktorima.

4. Mogu se dopustiti izuzeća od naknada u zračnoj plovidbi za određene korisnike zračnog prostora, posebno za lake zrakoplove i državne zrakoplove, uz uvjet da se troškovi takvih izuzeća podmiruju iz drugih sredstava i ne preraspodjeljuju na druge korisnike zračnog prostora.

5. Naknade se prilagođavaju kako bi se poticalo pružatelje usluga u zračnoj plovidbi, zračne luke i korisnike zračnog prostora da podupiru poboljšanja u smislu smanjenja utjecaja na

okoliš i bolje kvalitete usluga, poput većeg udjela održivih alternativnih goriva, većeg kapaciteta, održivog razvoja i manje kašnjenja, uz zadržavanje optimalne razine sigurnosti, posebno u provedbi Europskog glavnog plana upravljanja zračnim prometom. Te se prilagodbe sastoje od financijskih pogodnosti i nepogodnosti i trebale bi biti prihodovno neutralne za pružatelje usluga u zračnom prometu.

Članak 23.

Provedba sustava naknada

Za svrhe provedbe sustava naknada Komisija donosi detaljne zahtjeve i postupke u smislu članka 19., 20., 21. i 22., posebno u pogledu troškovnih osnovica i utvrđenih troškova, utvrđivanja jediničnih cijena, shema poticaja i mehanizama podjele rizika te prilagodbe naknada. Ti se zahtjevi i postupci propisuju provedbenim aktom koji se donosi u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 37. stavka 2.

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 9.

~~(a) troškovi koji se dijele između korisnika zračnog prostora su utvrđeni troškovi pružanja usluga u zračnoj plovidbi, uključujući odgovarajuće iznose kamata na investicijska ulaganja i amortizaciju materijalne imovine te troškove održavanja, rada, upravljanja i administracije. Utvrđeni troškovi su troškovi koje utvrdi država članica na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora na početku referentnog razdoblja za svaku kalendarsku godinu referentnog razdoblja iz članka 11. okvirne Uredbe, ili tijekom referentnog razdoblja, nakon odgovarajućih prilagodbi upotrebom mehanizama uzbunjivanja iz članka 11. okvirne Uredbe;~~

~~(b) troškovi koji se u ovom smislu uzimaju u obzir su oni troškovi koji se procjenjuju u odnosu na uređaje i usluge koji su predviđeni i koji se provode u skladu s ICAO-ovim regionalnim planom zračne plovidbe za Europsku regiju. Oni mogu također uključivati troškove nacionalnih nadzornih tijela i/ili kvalificiranih subjekata, kao i druge troškove odgovarajuće države članice i pružatelja usluga u vezi s pružanjem usluga u zračnoj plovidbi. Oni ne uključuju troškove kazni, koje uvode države članice u skladu s člankom 9. okvirne Uredbe niti troškove bilo kakvih korektivnih mjera koje zahtijevaju države članice u skladu s člankom 11. okvirne Uredbe;~~

~~(c) u odnosu na funkcionalne blokove zračnog prostora i kao dio odgovarajućih okvirnih sporazuma, države članice ulažu razumne napore kako bi se dogovorile o zajedničkim načelima politike zaračunavanja naknada;~~

~~(d) troškovi različitih usluga u zračnoj plovidbi utvrđuju se zasebno, kako je predviđeno člankom 12. stavkom 3.;~~

~~(e) međusobno subvencioniranje između rutnih usluga i terminalnih usluga nije dopušteno. Troškovi koji se odnose i na terminalne i na rutne usluge raspodjeljuju se razmjerno na rutne i na terminalne usluge na temelju transparentne metodologije. Međusobno subvencioniranje između različitih usluga u zračnoj plovidbi u bilo kojoj od ovih dviju kategorija dopušteno je samo kada je to opravdano iz objektivnih razloga koji se moraju jasno identificirati;~~

~~(f) zajamčena je transparentnost troškovne baze za naknade. Donose se provedbena pravila za informacije koje daju pružatelji usluga, kako bi se omogućile revizije njihovih~~

prognoza, stvarnih troškova i prihoda. Informacije se redovito razmjenjuju između nacionalnih nadzornih tijela, pružatelja usluga, korisnika zračnog prostora, Komisije i Eurocontrola.

~~3. Države članice se pri utvrđivanju naknada u skladu sa stavkom 2. pridržavaju sljedećih načela:~~

~~(a) naknade za raspoloživost usluga u zračnoj plovidbi utvrđuju se na nediskriminirajući način. Pri zaračunavanju naknada različitim korisnicima zračnog prostora za upotrebu iste usluge, ne smiju postojati nikakve razlike u odnosu na nacionalnost ili kategoriju korisnika;~~

~~(b) mogu se dopustiti izuzeća za određene korisnike, posebno za lake zrakoplove i državne zrakoplove, uz uvjet da se troškovi takvih izuzeća ne preraspodijele na druge korisnike;~~

~~(c) naknade se određuju po kalendarskoj godini na temelju utvrđenih troškova, ili se mogu utvrditi u uvjetima koje odrede države članice za utvrđivanje najviše razine jedinične cijene ili prihoda za svaku godinu tijekom razdoblja koje nije duže od pet godina;~~

~~(d) pružatelji usluga u zračnoj plovidbi mogu ostvariti dostatne prihode koji osiguravaju primjerenu profitabilnost za doprinos potrebnom unapređenju imovine;~~

~~(e) naknade odražavaju troškove usluga i uređaja u zračnoj plovidbi koji se stavljaju na raspolaganje korisnicima zračnog prostora, uvažavajući relativne produktivne mogućnosti različitih tipova zrakoplova;~~

~~(f) naknade potiču sigurno, djelotvorno, učinkovito i održivo pružanje usluga u zračnoj plovidbi radi postizanja visoke razine sigurnosti i rentabilnosti kao i ispunjavanja ciljeva izvedbe te radi stimuliranja pružanja integriranih usluga, smanjujući pri tom utjecaj zrakoplovstva na okoliš. U tom smislu i u odnosu na nacionalne planove ili planove funkcionalnih blokova zračnog prostora, nacionalna nadzorna tijela mogu uspostaviti mehanizme, uključujući poticaje koji se sastoje od financijskih prednosti i nedostataka, za poticanje pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i/ili korisnika zračnog prostora da podrže unaprijeđenja u pružanju usluga u zračnoj plovidbi u smislu povećanog kapaciteta, smanjenog zakašnjenja i održivog razvoja, održavajući pri tom optimalnu razinu sigurnosti.~~

~~4. Komisija donosi detaljna provedbena pravila za ovaj članak u skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3. okvirne Uredbe.~~

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 11.

~~Članak 15.~~

Preispitivanje sukladnosti

~~1. Komisija osigurava trajno preispitivanje sukladnosti s načelima i pravilima iz članaka 14. i 15., djelujući u suradnji s državama članicama. Komisija nastoji uspostaviti potrebne mehanizme kako bi se upotrijebila stručna znanja Eurocontrol-a te s rezultatima preispitivanja upoznaje države članice, Eurocontrol i predstavnike korisnika zračnog prostora.~~

~~2. Na zahtjev jedne ili više država članica koje smatraju da se načela i pravila iz članaka 14. i 15. ne primjenjuju ispravno, ili na vlastitu inicijativu, Komisija provodi istraživanje svakog navodnog nepridržavanja ili neprimjenjivanja tih načela i/ili pravila. Ne dovodeći u pitanje članak 18. stavak 1., Komisija s rezultatima istraživanja upoznaje države članice, Eurocontrol~~

~~i predstavnike korisnika zračnog prostora. U roku od dva mjeseca od primitka zahtjeva, nakon što sasluša dotičnu državu članicu i nakon savjetovanja s Odborom za jedinstveno nebo, u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 5. stavka 2. okvirne Uredbe, Komisija donosi odluku o primjeni članaka 14. i 15. ove Uredbe i o tome da li se dotična praksa može nastaviti.~~

~~3. Komisija upućuje svoju odluku državama članicama i o njoj obavješćuje pružatelja usluga, ako on ima pravni interes. Svaka država članica može u roku od jednog mjeseca ovu odluku uputiti Vijeću. U roku od mjesec dana, Vijeće može kvalificiranom većinom donijeti drugačiju odluku.~~

↓ novo

Članak 24.

Preispitivanje sukladnosti sa shemom izvedbe i sustavom naknada

1. Komisija redovito preispituje usklađenost pružatelja usluga u zračnom prometu i država članica s člancima od 10. do 17., člancima od 19. do 22. i provedbenim aktima iz članaka 18. i 23. Komisija djeluje u dogovoru s Agencijom koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe i s nacionalnim nadzornim tijelima.

2. Na zahtjev jedne ili više država članica, nacionalnog nadzornog tijela ili Komisije Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe istražuje svaku navodnu neusklađenost iz stavka 1. Ako ima naznaka takve neusklađenosti, Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe može pokrenuti istragu na vlastitu inicijativu. Istragu mora zaključiti u roku od četiri mjeseca od zaprimanja zahtjeva, nakon saslušanja države članice, dotičnog nacionalnog nadzornog tijela i dotičnog imenovanog pružatelja usluga u zračnom prometu. Ne dovodeći u pitanje članak 41. stavak 1., Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe dijeli rezultate istrage s dotičnim državama članicama, dotičnim pružateljima usluga u zračnom prometu i Komisijom.

3. Komisija može dati mišljenje o tome jesu li države članice i/ili pružatelji usluga u zračnom prometu postupali u skladu s člancima od 10. do 17. i od 19. do 22. te provedbenim aktima iz članaka 18. i 23. te svoje mišljenje dostavlja dotičnim državama članicama i dotičnom pružatelju usluga u zračnom prometu.

↓ 550/2004 (prilagođeno)

⇒ novo

Članak 25.12.

Transparentnost računa pružatelja usluga u zračnoj plovidbi

1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi dužni su, ~~bez obzira na~~ neovisno o njihovom vlasničkom sustavu ili pravnoj strukturi svoj vlasnički sustav ili pravno uređenje, ⇒ svake godine sastavljati podnositi na reviziju i objavljujati računovodstvena izvješća. Ta računovodstvena izvješća trebaju biti u skladu s međunarodnim računovodstvenim standardima koje je donijela ~~Zajednica~~ Unija . Kada zbog pravnog statusa pružatelja usluga u zračnoj plovidbi potpuna sukladnost s međunarodnim računovodstvenim

standardima nije moguća, pružatelj usluga ~~nastojat će~~ takvu sukladnost ~~postići~~ ostvaruje u najvećoj mogućoj mjeri. ~~2. U svim slučajevima, P~~pružatelji usluga u zračnoj plovidbi objavljuju godišnje financijsko izvješće te se redovito podvrgavaju neovisnoj reviziji za račune navedene u ovom stavku .

↓ novo

2. Nacionalna nadzorna tijela i Agencija koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe imaju pravo pristupiti računima pružatelja usluga u zračnoj plovidbi pod njihovim nadzorom. Države članice mogu odlučiti dodijeliti drugim nadzornim tijelima pristup tim računima.

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 7.

(prilagođeno)

⇒ novo

3. ~~Kod pružanja paketa usluga, P~~pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ⇒ u svojem internom računovodstvu drže zasebne račune za svaku uslugu u zračnoj plovidbi ⇐ utvrđuju i otkrivaju svoje troškove i prihode koji proizlaze iz usluga u zračnoj plovidbi, raspodijeljene u skladu sa shemom zaračunavanja naknada za usluge u zračnoj plovidbi iz članka 14. i kada je to primjereno, vode konsolidirano računovodstvo za druge usluge koje nisu povezane sa uslugama u zračnoj plovidbi, kao što bi se to radilo kada bi ~~dotične~~ te usluge pružala ~~posebna~~ zasebna poduzeća ⇒ imajući u vidu sprečavanje diskriminacije, unakrsnog subvencioniranja i narušavanja tržišnog natjecanja. ⇐ ⇒ Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi također vodi zasebne račune za svaku aktivnost ako: ⇐

↓ novo

(a) pruža usluge u zračnoj plovidbi koje su nabavljene u skladu s člankom 8. stavkom 1. i usluge u zračnoj plovidbi koje nisu obuhvaćene tom odredbom;

(b) pruža usluge u zračnoj plovidbi i izvršava druge aktivnosti, bilo koje vrste, uključujući zajedničke usluge informiranja;

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

Utvrđeni troškovi, stvarni troškovi i prihodi od usluga u zračnoj plovidbi raščlanjuju se na troškove osoblja, operativne troškove koji nisu troškovi osoblja, troškove amortizacije, troškove kapitala, troškove za naknade i pristojbe plaćene Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe i izvanredne troškove te moraju biti javno dostupni, u skladu s odredbama o zaštiti povjerljivih podataka.

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

↓ 550/2004

~~4. Države članice određuju nadležna tijela koja imaju pravo pristupa u računovodstvene izvještaje pružatelja usluga koji usluge pružaju u zračnom prostoru u njihovoj nadležnosti.~~

~~5. Države članice mogu primijeniti prijelazne odredbe članka 9. Uredbe (EZ) br. 1606/2002 Europskog parlamenta i Vijeća od 19. srpnja 2002. o primjeni međunarodnih računovodstvenih standarda⁵² na pružatelje usluga u zračnoj plovidbi na koje se ta Uredba odnosi.~~

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 5.

~~Članak 9.a~~

~~Funkcionalni blokovi zračnog prostora~~

~~1. Do 4. prosinca 2012. države članice poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale provedbu funkcionalnih blokova zračnog prostora radi postizanja potrebnog kapaciteta i učinkovitosti mreže za upravljanje zračnim prometom unutar jedinstvenog europskog neba i održavanja visoke razine sigurnosti te doprinosu cjelokupnoj izvedbi sustava zračnog prometa i smanjenom utjecaju na okoliš.~~

~~3. Države članice međusobno surađuju u najvećoj mogućoj mjeri, posebno države članice koje uspostavljaju susjedne funkcionalne blokove zračnog prostora, kako bi se osigurala sukladnost s ovom odredbom. Kada je to primjereno, suradnja može također uključivati treće zemlje koje sudjeluju u funkcionalnim blokovima zračnog prostora.~~

~~2. Funkcionalni blokovi zračnog prostora, posebno:~~

~~(a) podržani su dokazom sigurnosti;~~

~~(b) omogućavaju optimalnu upotrebu zračnog prostora, uvažavajući tokove zračnog prometa;~~

~~(c) osiguravaju usklađenost s europskom mrežom ruta uspostavljenom u skladu s člankom 6. Uredbe o zračnom prostoru;~~

~~(d) opravdani su njihovom cjelokupnom dodanom vrijednošću, uključujući optimalnu upotrebu tehničkih i ljudskih resursa, na temelju analize ulaganja dobiti;~~

~~(e) osiguravaju neometan i fleksibilan prijenos nadležnosti za kontrolu zračnog prometa između jedinica pružanja usluga u zračnom prometu;~~

~~(f) osiguravaju kompatibilnost između različitih konfiguracija zračnog prostora, među ostalim, optimiziranjem postojećih područja letnih informacija;~~

~~(g) sukladni su uvjetima koji proizlaze iz regionalnih sporazuma sklopljenih u okviru ICAO-a;~~

~~(h) poštuju regionalne sporazume koji su na snazi na dan stupanja ove Uredbe na snagu, posebno one koji uključuju europske treće zemlje; i~~

~~(i) omogućavaju sukladnost s ciljevima izvedbe na razini Zajednice.~~

⁵² ~~SL L 243, 11.9.2002., str. 1.~~

~~3. Funkcionalni blok zračnog prostora se uspostavlja samo na temelju međusobnog sporazuma svih država članica i kada je primjereno trećih zemalja, koje imaju nadležnost nad bilo kojim dijelom zračnog prostora koji je uključen u funkcionalni blok zračnog prostora.~~

~~Prije obavješćivanja Komisije o uspostavljanju funkcionalnog bloka zračnog prostora, predmetna država članica (države članice) dostavlja(ju) Komisiji, drugim državama članicama i ostalim zainteresiranim stranama odgovarajuće informacije, pružajući im tako mogućnost da daju svoje primjedbe.~~

~~4. Kada se funkcionalni blok zračnog prostora odnosi na zračni prostor koji je u potpunosti ili djelomično pod nadležnošću dviju ili više država članica, sporazum kojim se uspostavlja funkcionalni blok zračnog prostora sadrži potrebne odredbe koje se odnose na način na koji se blok može promijeniti i način na koji se država članica može povući iz bloka, uključujući prijelazna rješenja.~~

~~5. Kada se između dviju ili više država članica pojave poteškoće u vezi prekograničnog funkcionalnog bloka zračnog prostora koji se odnosi na zračni prostor pod njihovom nadležnošću, te države članice mogu zajednički zatražiti mišljenje Odbora za jedinstveno nebo. Mišljenje se upućuje dotičnim državama članicama. Ne dovodeći u pitanje stavak 63., države članice uzimaju ovo mišljenje u razmatranje kako bi našle rješenje.~~

~~6. Po primitku izvješća država članica o sporazumima i izjavama iz stavaka 3. i 4., Komisija ocjenjuje da li pojedinačni funkcionalni blok zračnog prostora ispunjava zahtjeve iz stavka 2. i dostavlja rezultate na raspravu Odboru za jedinstveno nebo. Ako Komisija utvrdi da jedan ili više funkcionalnih blokova zračnog prostora ne ispunjavaju zahtjeve, ona uspostavlja dijalog s predmetnim državama članicama radi postizanja suglasja o mjerama potrebnim za popravljavanje situacije.~~

~~7. Ne dovodeći u pitanje stavak 6., sporazumi i izjave iz stavaka 3. i 4. dostavljaju se Komisiji radi objavljivanja u *Službenom listu Europske unije*. U objavi se navodi dan stupanja na snagu odgovarajuće odluke.~~

~~8. Smjernice za uspostavljanje i mijenjanje funkcionalnih blokova zračnog prostora pripremit će se do 4. prosinca 2010. u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 5. stavka 2. okvirne Uredbe.~~

~~9. Komisija donosi u skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3. okvirne Uredbe, do 4. prosinca 2011. provedbena pravila u vezi informacija koje dotična država članica (države članice) mora(ju) dostaviti prije uspostavljanja i mijenjanja funkcionalnog bloka zračnog prostora u skladu sa stavkom 3. ovog članka.~~

~~Članak 9.b~~

~~Koordinator sustava funkcionalnih blokova zračnog prostora~~

~~1. Kako bi olakšala uspostavljanje funkcionalnih blokova zračnog prostora, Komisija može imenovati fizičku osobu za koordinatora sustava funkcionalnih blokova zračnog prostora (koordinator). Komisija djeluje u skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3. okvirne Uredbe.~~

~~2. Ne dovodeći u pitanje članak 9.a stavak 5., koordinator na zahtjev svih uključenih država članica, i kada je primjereno trećih zemalja koje sudjeluju u istom funkcionalnom bloku zračnog prostora, pomaže pri prevladavanju poteškoća u njihovom procesu pregovaranja kako bi se uspostavljanje funkcionalnih blokova zračnog prostora ubrzalo. Koordinator djeluje na temelju ovlaštenja dobivenog od svih uključenih država članica, i kada je primjereno, trećih zemalja koje sudjeluju u istom funkcionalnom bloku zračnog prostora.~~

~~3. Koordinator djeluje nepristrano, posebno u odnosu na države članice, treće zemlje, Komisiju i dionike.~~

~~4. Koordinator ne otkriva nikakve informacije koje je dobio tijekom obavljanja svog posla, osim kada za to dobije odobrenje predmetnih država članica i, kada je primjereno, trećih zemalja.~~

~~5. Svaka tri mjeseca nakon imenovanja, koordinator podnosi izvješće Komisiji, Odboru za jedinstveno nebo i Europskom parlamentu. Izvješće uključuje sažetak i rezultate pregovora.~~

~~6. Ovlast koordinatora ističe kada se potpiše posljednji sporazum o funkcionalnom bloku zračnog prostora, ali najkasnije 4. prosinca 2012.~~

↓ 1070/2009 članak 3. stavak 6.

(prilagođeno)

⇒ novo

POGLAVLJE IV.
✧ UPRAVLJANJE MREŽOM ✧

Članak ~~26.6.~~

✧ Mrežne funkcije ✧ ~~Projektiranje i upravljanje mrežom~~

1. Funkcije mreže za upravljanje zračnim prometom ~~(ATM) omogućavaju optimalnu~~ ⇒ osiguravaju održivu i učinkovitu ⇒ upotrebu zračnog prostora ⇒ i ograničenih resursa. ⇒ ✧ Ujedno ✧ korisnicima zračnog prostora osiguravaju upotrebu ~~preferiranih~~ putanja ⇒ optimalnih za zaštitu okoliša ⇒ , omogućavajući pri tom maksimalan pristup zračnom prostoru i uslugama u zračnoj plovidbi. Ove mrežne funkcije ⇒ , navedene u stavcima 2. i 3., ⇒ ⇒ podupiru ostvarivanje ciljeva izvedbe na razini Unije i temelje se na operativnim zahtjevima ⇒ ~~su usmjerene na podršku inicijativa na nacionalnoj razini i na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora i izvode se na način koji uvažava razdvajanje regulatornih i operativnih zadaća.~~

2. ~~Kako bi se postigli ciljevi iz stavka 1. i ne dovodeći u pitanje nadležnosti država članica u vezi nacionalnih ruta i struktura zračnog prostora, Komisija osigurava izvođenje sljedećih~~ ✧ Mrežne ✧ funkcije ✧ navedene u stavku 1. uključuju sljedeće ✧ :

(a) projektiranje ⇒ i upravljanje ⇒ europskim mrežama ⇒ strukturama zračnog prostora ⇒ ;

⇒ b) upravljanje protokom zračnog prometa; ⇒

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

↓ novo

3. Mrežne funkcije iz stavka 1. uključuju i sljedeće:

(a) optimizaciju oblikovanja zračnog prostora za mrežu i olakšavanje delegiranja pružanja usluga u zračnom prometu suradnjom s pružateljima usluga u zračnom prometu i tijelima država članica;

(b) upravljanje dodjelom kapaciteta za kontrolu zračnog prometa u mreži kako je utvrđeno u obvezujućem planu mrežnih operacija (NOP);

(c) funkciju koordinacije i potpore u slučaju krize mreže;

(d) protok zračnog prometa i upravljanje kapacitetima;

(e) upravljanje aktivnostima planiranja, praćenja i koordinacije provedbenih aktivnosti uvođenja infrastrukture u europskoj mreži za upravljanje zračnim prometom, u skladu s Europskim glavnim planom upravljanja zračnim prometom, uzimajući u obzir operativne potrebe i povezane operativne postupke;

(f) praćenje funkcioniranja infrastrukture europske mreže za upravljanje zračnim prometom.

↓ 1070/2009 članak 3. stavak 6.

4. Funkcije navedene u ~~prvom podstavku~~ stavcima 2. i 3. ne uključuju donošenje obvezujućih mjera općeg opsega ili provođenje političke diskrecije. ~~One uvažavaju prijedloge utvrđene na nacionalnoj razini i na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora.~~ Izvode se u suradnji s vojnim tijelima u skladu s dogovorenim postupcima u vezi fleksibilne upotrebe zračnog prostora.

↓ novo

5. Komisija je ovlaštena donositi delegirane akte u skladu s člankom 36. u svrhe izmjene ove Uredbe kako bi, ako je to potrebno za funkcioniranje i izvedbu mreže, dodala i druge funkcije osim onih navedenih u stavcima 2. i 3.

↓ 1070/2009 članak 3. stavak 6.
(prilagođeno)

Članak 27.

⊗ Upravitelj mreže ⊗

↓ novo

1. Kako bi se postigli ciljevi iz članka 26., Komisija, uz pomoć Agencije, ako je relevantna, osigurava da upravitelj mreže doprinosi izvršavanju mrežnih funkcija iz članka 26. izvršavanjem zadataka iz stavka 4.

↓ 1070/2009 članak 3. stavak 6.
(prilagođeno)
⇒ novo

~~2. Nakon savjetovanja s Odborom za jedinstveno nebo i u skladu s provedbenim pravilima iz stavka 4., Komisija može ovlastiti Eurocontrol ili druge~~ ⊗ imenovati ⊗ nepristrano i stručno tijelo za zadaće ~~potrebne za izvođenje funkcija navedenih u prvom podstavku~~ ⇒ upravitelja mreže ⇐ . U tu svrhu Komisija donosi provedbeni akt u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. U toj su odluci o imenovanju navedeni uvjeti imenovanja, uključujući financiranje upravitelja mreže.

3. ⇒ Zadaće upravitelja mreže ⇐ ~~Te se zadaće izvršavaju se na~~ ⇒ neovisan, ⇐ nepristran i troškovno učinkovit način ~~te se obavljaju u ime država članica i dionika.~~ One podliježu odgovarajućem upravljanju pri kojem se priznaju razdvojene odgovornosti za davanje usluga i regulaciju, ⇒ u slučajevima u kojima tijelo imenovano kao upravitelj mreže ima i regulatorne zadaće. ⇐ ⇒ Pri obavljanju svojih zadaća, upravitelj mreže uvažava ⇐ ~~uvažavajući~~ potrebe cjelokupne mreže ATM-a ⇒ i u potpunosti uključuje ⇐ ~~uz potpunu uključenost korisnika e~~

zračnog prostora, i pružatelj~~ae~~ usluga u zračnoj plovidbi ⇨, upravitelje aerodroma i vojsku. ⇨

↓ novo

4. Upravitelj mreže doprinosi izvršavanju mrežnih funkcija mjerama za potporu radi sigurnog i učinkovitog planiranja i rada mreže u normalnim i kriznim uvjetima te mjerama usmjerenima na kontinuirano poboljšavanje mrežnih operacija u jedinstvenom europskom nebu i općenitog funkcioniranja mreže, posebno u smislu provedbe sheme izvedbe. Upravitelj mreže u svojem radu mora voditi računa o potrebi da su zračne luke potpuno integrirane u mrežu.

5. Upravitelj mreže blisko surađuje s Agencijom koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe kako bi osigurao da za postizanje ciljeva izvedbe iz članka 10. postoje odgovarajući kapaciteti pojedinačnih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i da u vezi s time postoji dogovor upravitelja mreže i tih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u okviru plana mrežnih operacija.

6. Upravitelj mreže:

(a) odlučuje o pojedinačnim mjerama za provedbu mrežnih funkcija i potporu stvarnoj provedbi obvezujućeg plana mrežnih operacija i postizanju obvezujućih ciljeva izvedbe;

(b) savjetuje Komisiju i pruža relevantne informacije Agenciji koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe u pitanjima uvođenja infrastrukture za upravljanje zračnim prometom u skladu s Europskim glavnim planom upravljanja zračnim prometom, posebno u smislu utvrđivanja koja su ulaganja u mrežu potrebna.

7. Upravitelj mreže donosi odluke u okviru kooperativnog postupka. Stranke u kooperativnom postupku donošenja odluka u najvećoj mogućoj mjeri djeluju s ciljem poboljšavanja funkcioniranja i izvedbe mreže. Kooperativni postupak donošenja odluka mora biti u interesu mreže.

↓ 1070/2009 članak 3. stavak 6.

~~3. Komisija može dopuniti popis funkcija iz stavka 2. nakon odgovarajućeg savjetovanja s dionicima iz industrije. Ove mjere, koje su osmišljene za izmjenu elemenata ove Uredbe koji nisu ključni njezinim dopunjavanjem, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom predviđenim u članku 5. stavku 4. okvirne Uredbe.~~

↓ novo

8. Provedbenim aktima donesenima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. Komisija utvrđuje detaljna pravila za izvršavanje mrežnih funkcija, zadatke upravitelja mreže, mehanizme upravljanja uključujući postupke donošenja odluka i upravljanje kriznim situacijama.

↓ 1070/2009 članak 3. stavak 6.

~~4. Detaljna pravila za provedbu mjera iz ovog članka, osim onih iz stavaka od 6. do 9., donose se u skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3. okvirne Uredbe. Ta se provedbena pravila posebno odnose na:~~

~~(a) usklađivanje i ujednačavanje procesa i postupaka za poboljšanje učinkovitosti upravljanja zrakoplovnim frekvencijama, uključujući razvoj načela i mjerila;~~

~~(b) središnju funkciju za usklađivanje rane identifikacije i rješavanja potreba za frekvencijama u pojasevima dodijeljenim za europski opći zračni promet za podršku projektiranja i rada europske zrakoplovne mreže;~~

~~(c) dodatne mrežne funkcije, kako je definirano u glavnom planu ATM-a;~~

~~(d) detaljna rješenja za kooperativno donošenje odluka između država članica, pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i funkcije upravljanja mrežom za zadaće iz stavka 2.;~~

~~(e) rješenja za savjetovanje s dionicima u postupku donošenja odluka, i na nacionalnoj i na europskoj razini; i~~

~~(f) unutar radijskog spektra koji je Međunarodna telekomunikacijska unija dodijelila za opći zračni promet, raspodjelu zadaća i odgovornosti između funkcije upravljanja mrežom i nacionalnih rukovoditelja za frekvencije, osiguravajući pri tom da nacionalne funkcije za upravljanje frekvencijama nastave obavljati poslove povezane s frekvencijama koje nemaju utjecaj na mrežu. U slučajevima koji imaju utjecaj na mrežu, nacionalni rukovoditelji za frekvencije surađuju s onima koji su odgovorni za funkciju upravljanja mrežom kako bi se upotreba frekvencija optimizirala.~~

↓ novo

9. Pitanja oblikovanja struktura zračnog prostora, osim onih iz članka 26. stavaka 2. i 3., rješavaju države članice. Države članica za to uzimaju u obzir potrebe zračnog prometa, njegove sezonske karakteristike te složenost zračnog prometa i planova izvedbe. Prije odlučivanja o tim pitanjima savjetuju se s korisnicima zračnog prostora na koje se ta pitanja odnose i skupinama koje predstavljaju te korisnike zračnog prostora te vojnim vlastima, prema potrebi.

↓ 1070/2009 članak 3. stavak 6.

~~5. Aspekti projektiranja zračnog prostora osim onih iz stavka 2. rješavaju se na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora. Pri postupku projektiranja~~

~~uvažavaju se zahtjevi i složenost prometa, nacionalni planovi izvedbe ili planovi izvedbe za funkcionalne blokove zračnog prostora, uz potpuno savjetovanje s odgovarajućim korisnicima zračnog prostora ili odgovarajućim skupinama koje zastupaju korisnike zračnog prostora te, ako je primjereno, s vojnim tijelima.~~

~~6. Države članice ovlašćuju Eurocontrol ili drugo nepristrano i stručno tijelo za izvođenje upravljanja protokom zračnog prometa, što podliježe odgovarajućem nadzoru.~~

~~7. Provedbena pravila za upravljanje protokom zračnog prometa, uključujući potrebna rješenja za nadzor, razvijaju se u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 5. stavka 2. okvirne Uredbe i donose u skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3. okvirne Uredbe, radi optimiziranja raspoloživog kapaciteta u upotrebi zračnog prostora i poboljšanja postupaka upravljanja protokom zračnog prometa. Ta se pravila temelje na transparentnosti i učinkovitosti te jamče osiguravanje kapaciteta na fleksibilan i pravovremen način, sukladno preporukama regionalnog plana zračne plovidbe ICAO-a za europsku regiju.~~

~~8. Provedbena pravila za upravljanje protokom zračnog prometa podržavaju operativne odluke pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, operatora aerodroma i korisnika zračnog prostora te obuhvaćaju sljedeća područja:~~

~~(a) planiranje leta;~~

~~(b) upotrebu raspoloživog kapaciteta zračnog prostora tijekom svih faza leta, uključujući dodjelu slotova; i~~

~~(c) upotrebu zračnih ruta za opći zračni promet, uključujući:~~

~~— stvaranje jedinstvene publikacije za rutu i orijentaciju prometa;~~

~~— mogućnosti preusmjeravanja općeg zračnog prometa s područja zagušenja prometa; i~~

~~— pravila prioriteta u vezi pristupa zračnom prostoru za opći zračni promet, posebno tijekom razdoblja gustog prometa i kriznih razdoblja.~~

~~9. Pri razvoju i donošenju provedbenih pravila, Komisija na odgovarajući način i ne dovodeći u pitanje sigurnost, uvažava dosljednost između planova leta i aerodromskih slotova te potrebnu usklađenost sa susjednim regijama.~~

↓ novo

Članak 28.

Transparentnost računa upravitelja mreže

1. Upravitelj mreže sastavlja, podnosi i objavljuje svoje financijske izvještaje. Ti izvještaji moraju biti u skladu s međunarodnim računovodstvenim standardima koje je donijela Unija. Kada zbog pravnog statusa upravitelja mreže potpuna sukladnost s međunarodnim računovodstvenim standardima nije moguća, upravitelj mreže nastoji takvu sukladnost postići u najvećoj mogućoj mjeri.

2. Upravitelj mreže objavljuje godišnji izvještaj i nad njim se redovito provodi neovisna revizija.

↓ 550/2004

~~Članak 10.~~

~~Odnosi među pružateljima usluga~~

~~1. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi mogu koristiti usluge drugih pružatelja usluga certificiranih u Zajednici.~~

~~2. Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi formalizirat će svoje radne odnose pisanim sporazumima ili jednakovrijednim pravnim dogovorima kojima će definirati posebne dužnosti i funkcije svakog pružatelja usluga i koji će omogućiti razmjenu operativnih podataka između svih pružatelja usluga ako se ti podaci odnose na opći zračni promet. O tim dogovorima potrebno je obavijestiti nacionalno nadzorno tijelo ili dotična nadležna tijela.~~

~~3. U slučajevima pružanja usluga u zračnom prometu potrebno je odobrenje dotičnih država članica. U slučajevima pružanja meteoroloških usluga, potrebno je odobrenje dotičnih država članica ako su one odredile pružatelja usluga na isključivoj osnovi u skladu s člankom 9. stavkom 1.~~

↓ novo

Članak 29.

Odnosi s dionicima

Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi uspostavljaju mehanizme savjetovanja radi savjetovanja s relevantnim korisnicima zračnog prostora i operatorima aerodroma o svim glavnim pitanjima povezanim s uslugama koje se pružaju, uključujući relevantne promjene konfiguracija zračnog prostora ili strateška ulaganja koja bitno utječu na upravljanje zračnim prometom i pružanje usluga u zračnoj plovidbi i/ili naknade. Korisnici zračnog prostora uključeni su i u postupak odobravanja strateških planova ulaganja. Komisija donosi mjere kojima se utvrđuju pojedini načini savjetovanja i uključivanja korisnika zračnog prostora u odobravanje planova ulaganja. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3.

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 6.

(prilagođeno)

⇒ novo

~~Članak 30.11.~~

Odnosi s vojnim tijelima

U okviru zajedničke prometne politike, države članice ~~poduzimaju potrebne mjere kako bi osiguravaju~~ da se između nadležnih civilnih i vojnih tijela sklope ili obnove pisani

sporazumi ili jednakovrijedni pravni dogovori u odnosu na upravljanje određenim blokovima zračnog prostora ⇒ te o tome obavješćuju Komisiju ⇐ .

↓ 550/2004

~~Članak 13.~~

~~Pristup podacima i zaštita podataka~~

~~1. Što se tiče općeg zračnog prometa, relevantni operativni podaci razmjenjuju se u stvarnom vremenu između svih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, korisnika zračnog prostora i zračnih luka kako bi se zadovoljile njihove operativne potrebe. Ti se podaci koriste samo u operativne svrhe.~~

~~2. Pristup relevantnim operativnim podacima odobrava se na nediskriminirajućoj osnovi odgovarajućim tijelima, certificiranim pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, korisnicima zračnog prostora i zračnim lukama. Certificirani pružatelji usluga, korisnici zračnog prostora i zračne luke utvrđuju standardne uvjete pristupa njihovim relevantnim operativnim podacima, osim onima navedenima u stavku 1. Takve standardne uvjete odobravaju nacionalna nadzorna tijela. Detaljna pravila o takvim uvjetima utvrđuju se, prema potrebi, u skladu s postupkom navedenim u članku 5. stavku 3. Okvirne uredbe.~~

↓ novo

Članak 31.

Dostupnost operativnih podataka i pristup tim podacima za opći zračni promet

1. Za opći zračni promet svi pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, korisnici zračnog prostora, zračne luke i upravitelj mreže, na prekograničnoj osnovi i širom Unije, stavljaju na raspolaganje relevantne operativne podatke u realnom vremenu na nediskriminirajućoj osnovi, ne dovodeći u pitanje sigurnosne i obrambene interese. Od dostupnosti tih podataka koristi imaju certificirani pružatelji usluga u zračnoj plovidbi i oni za koje je podnesena izjava, subjekti koji imaju dokazan interes uzeti u obzir pružanje usluga u zračnoj plovidbi, korisnici zračnog prostora i zračne luke te upravitelj mreže. Ti se podaci koriste samo u operativne svrhe.

2. Cijene usluga iz stavka 1. temelje se na graničnom trošku stavljanja tih podataka na raspolaganje.

3. Pristup relevantnim operativnim podacima iz stavka 1. dodjeljuje se tijelima koja su zadužena za nadzor sigurnosti, nadzor izvedbe i nadzor mreže, uključujući Agenciju.

4. Komisija može utvrditi detaljne zahtjeve za stavljanje na raspolaganje podataka i pristup podacima u skladu sa stavicima 1. i 3. te metodologiju za utvrđivanje cijena iz stavka 2. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3.

↓ 551/2004 (prilagođeno)

POGLAVLJE ~~II~~ V.

~~ARHITEKTURA ZRAČNOG PROSTORA~~ ☒ ZRAČNI PROSTOR, INTEROPERABILNOST I TEHNOLOŠKE INOVACIJE ☒

↓ 1070/2009 članak 3. stavak 2.

~~Članak 3.~~

~~Europsko gornje područje letnih informacija (EUIR)~~

- ~~1. Zajednica i njezine države članice teže tome da ICAO uspostavi i prizna jedinstveni EUIR. U tom smislu, za pitanja koja jesu u nadležnosti Zajednice, Komisija u skladu s člankom 300. Ugovora dostavlja preporuku Vijeću, najkasnije do 4. prosinca 2011.~~
- ~~2. EUIR se oblikuje tako da obuhvaća zračni prostor koji spada pod nadležnost država članica u skladu s člankom 1. stavkom 3., a može također uključivati zračni prostor europskih trećih zemalja.~~
- ~~3. Uspostavljanje EUIR-a ne dovodi u pitanje nadležnost država članica za određivanje pružatelja usluga u zračnom prometu za zračni prostor pod njihovom nadležnošću u skladu s člankom 8. stavkom 1. Uredbe o pružanju usluga.~~
- ~~4. Države članice zadržavaju svoje odgovornosti u odnosu na ICAO unutar zemljopisnih granica gornjih područja letnih informacija i područja letnih informacija koje im je povjerio ICAO na dan stupanja ove Uredbe na snagu.~~

↓ 1070/2009 članak 3. stavak 3.

⇒ novo

~~Članak 32.3.a~~

Elektroničke zrakoplovne informacije

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

~~2. U smislu stavka 1., Komisija:~~

- ~~(a) osigurava razvoj infrastrukture za zrakoplovne informacije na razini Zajednice u obliku elektroničkog integriranog portala za informacije kojem dionici imaju~~

~~neograničen pristup. Ova infrastruktura objedinjuje pristup zahtijevanim elementima podataka i osiguravanje elemenata podataka kao što su, između ostalog, zrakoplovne informacije, informacije prijavnog ureda usluga u zračnom prometu (ARO), meteorološke informacije i informacije o upravljanju protokom;~~

~~(b) podržava modernizaciju i usklađivanje osiguravanja zrakoplovnih informacija u najširem smislu, u uskoj suradnji s Eurocontrol-om i ICAO-om. Komisija donosi detaljna provedbena pravila za ovaj članak u skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3. okvirne Uredbe.~~

↓ 1070/2009 članak 3. stavak 4.

~~Članak 4.~~

~~Pravila letenja i klasifikacija zračnog prostora~~

~~U skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3. okvirne Uredbe, Komisija donosi provedbena pravila za:~~

~~(a) donošenje odgovarajućih odredaba o pravilima letenja na temelju preporučenih praksa i standarda ICAO-a;~~

~~(b) usklađivanje primjene klasifikacije zračnog prostora ICAO-a, odgovarajućom prilagodbom, kako bi se osiguralo neometano pružanje sigurnih i učinkovitih usluga u zračnom prometu unutar jedinstvenog europskog neba.~~

↓ 551/2004 (prilagođeno)

~~POGLAVLJE III.~~

~~FLEKSIBILNO KORIŠTENJE ZRAČNOG PROSTORA U JEDINSTVENOM EUROPSKOM NEBU~~

↓ 551/2004 (prilagođeno)

⇒ novo

~~Članak 33.7.~~

~~Fleksibilno korištenje zračnog prostora~~

1. Uzimajući u obzir organizaciju vojnih aspekata pod svojom odgovornošću, države članice unutar jedinstvenog europskog neba osiguravaju ~~ujednačenu~~ primjenu koncepcije fleksibilnog korištenja zračnog prostora kako je opisuje ICAO i kako ju je razvio Eurocontrol, da bi se olakšalo upravljanje zračnim prostorom i upravljanje zračnim prometom u okviru zajedničke prometne politike ⇒ te u skladu s Europskim glavnim planom upravljanja zračnim prometom ⇐.

2. U okviru zajedničke prometne politike države članice jedanput godišnje izvješćuju Komisiju o primjeni koncepcije fleksibilnog korištenja zračnog prostora u odnosu na zračni prostor pod svojom odgovornošću.

3. ~~Ako kada~~ se, posebno nakon izvješća koja dostave države članice, utvrdi da je potrebno učvršćivanje i usklađivanje primjene koncepcije fleksibilnog korištenja zračnog prostora unutar jedinstvenog europskog neba, Komisija donosi mjere u okviru zajedničke prometne politike, Ti se provedbeni akti donose ~~usvajaju se provedbena pravila~~ u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3. ~~8. okvirne Uredbe.~~

↓ novo

Članak 34.

Koordinacija SESAR-a

Subjekti zaduženi za zadaće utvrđene pravom Unije u područjima koordinacije faze definiranja SESAR-a, faze razvoja SESAR-a i faze uvođenja SESAR-a, ovisno o slučaju, surađuju kako bi osigurali djelotvornu koordinaciju tih triju faza u cilju nesmetanog i pravovremenog prelaska između njih.

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

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 10.

Članak 15.a

Zajednički projekti

~~1. Zajednički projekti mogu pomoći pri uspješnoj provedbi glavnog plana ATM-a. Ti se moraju podržavati ciljeve ove Uredbe za poboljšanje izvedbe europskog zrakoplovnog sustava u ključnim područjima kao što su kapacitet, učinkovitost letova i troškova te okolišna održivost, u okviru prevladavajućih ciljeva sigurnosti.~~

~~2. Komisija može u skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3. okvirne Uredbe razviti smjernice koje se odnose na način na koji takvi projekti mogu poduprijeti provedbu glavnog plana ATM-a. Ovim se smjernicama ne dovode u pitanje mehanizmi razvoja takvih projekata u vezi s funkcionalnim blokovima zračnog prostora o kojima su se dogovorile stranke u tim blokovima.~~

~~3. U skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3. okvirne Uredbe, Komisija može također uspostaviti zajedničke projekte za funkcije povezane s mrežom koje su od posebne važnosti za poboljšanje cjelokupne izvedbe upravljanja zračnim prometom i usluga u zračnoj plovidbi u Europi. Ovakvi zajednički projekti mogu se smatrati podobnim za financiranje od strane Zajednice u višegodišnjem financijskom okviru. U tu svrhu i ne dovodeći u pitanje nadležnost država članica pri odlučivanju o upotrebi svojih financijskih resursa, Komisija izvodi neovisnu analizu troškova i dobiti te provodi odgovarajuća savjetovanja s državama članicama i odgovarajućim dionicima u skladu s člankom 10. okvirne Uredbe, istražujući sve raspoložive načine financiranja njihovog razvoja. Troškovi razvoja zajedničkih projekata pokrivaju se u skladu s načelima transparentnosti i nediskriminacije.~~

↓ novo

Članak 35.

Zajednički projekti

1. Komisija može uspostaviti zajedničke projekte radi uvođenja ključnih operativnih promjena utvrđenih u Europskom glavnom planu upravljanja zračnim prometom koje utječu na cijelu mrežu.
 2. Komisija može uspostaviti i mehanizme za upravljanje zajedničkim projektima i njihovom provedbom.
 3. Zajednički projekti mogu biti prihvatljivi za financiranje Unije. U tu svrhu i ne dovodeći u pitanje nadležnost država članica za odlučivanje o uporabi njihovih financijskih sredstava, Komisija provodi neovisnu analizu troškova i koristi te odgovarajuća savjetovanja s državama članicama i relevantnim dionicima u skladu s člankom 10., razmatrajući pritom sve odgovarajuće načine za financiranje njihove provedbe.
 4. Komisija uspostavlja zajedničke projekte i mehanizme za upravljanje iz stavaka 1. i 2. provedbenim aktima donesenima u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 37. stavka 3.
-

↓ 551/2004

~~Članak 8.~~

~~**Privremena obustava**~~

- ~~1. Kada primjena članka 7. uzrokuje značajne operativne teškoće, države članice mogu privremeno obustaviti takvu primjenu pod uvjetom da o tome bez odgađanja obavijeste Komisiju i druge države članice.~~
- ~~2. Nakon uvođenja privremene obustave primjene mogu se razraditi prilagodbe pravila usvojenih u skladu s člankom 7. stavkom 3. za zračni prostor koji je pod odgovornošću dotične države članice ili država članica, u skladu s postupkom iz članka 8. okvirne Uredbe.~~

POGLAVLJE ~~IV.~~ VI.

ZAVRŠNE ODREDBE

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 11.

~~Članak 17.~~

~~**Preispitivanje priloga**~~

~~Mjere predviđene za izmjene elemenata priloga koji nisu ključni kako bi se uvažili tehnički i operativni razvoji, donose se u skladu s regulatornim postupkom s kontrolom iz članka 5. stavka 4. okvirne Uredbe.~~

~~Na temelju nužne hitnosti, Komisija može primijeniti hitan postupak iz članka 5. stavka 5. okvirne Uredbe.~~

↓ novo

Članak 36.

Izvršavanje ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Delegiranje ovlasti iz članaka 6. i 26. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od sedam godina od [datum objave ove Uredbe]. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članaka 6. i 26. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Ta odluka stupa na snagu dan nakon objave u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji datum koji je u njoj naveden. Ona ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

5. Delegirani akt donesen na temelju članaka 6. i 26. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

↓ 549/2004 (prilagođeno)

⇒ novo

Članak 37.5.

Odborski postupak

1. Komisiji pomaže Odbor za jedinstveno nebo, dalje u tekstu „Odbor”, sastavljen od dva predstavnika svake države članice kojim predsjedava predstavnik Komisije. Odbor osigurava odgovarajuće uvažavanje interesa svih kategorija korisnika. ⇒ Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011. ⇐

2. Prilikom upućivanja na ovaj stavak, primjenjuju se članaci 3. i 7. ⇒ 4. ⇐ Odluke 1999/468/EZ ⇒ Uredbe (EU) br. 182/2011 ⇐ uzimajući u obzir odredbe članka 8. navedene Odluke.

3. Prilikom upućivanja na ovaj stavak, primjenjuje se članak 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ ⇒ Uredbe (EU) br. 182/2011 ⇐, uzimajući u obzir odredbe članka 8. navedene Odluke.

~~Razdoblje navedeno u članku 5. stavku 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi jedan mjesec.~~

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 4.

~~4. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5a. stavci od 1. do 4. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.~~

~~5. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5.a stavci 1., 2., 4. i 6. i članak 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinog članka 8.~~

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 5.
(prilagođeno)

Članak 3810

⊗ Savjetovanje s dionicima ⊗

↓ novo

1. Države članice, nacionalna nadzorna tijela, Agencija, bez obzira na to djeluje li kao tijelo za reviziju izvedbe, i upravitelj mreže uspostavljaju mehanizme za odgovarajuća savjetovanja s dionicima potrebna za izvršavanje njihovih zadaća u provedbi ove Uredbe.

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 5.
(prilagođeno)
⇒ novo

2. Komisija uspostavlja ~~mehanizam savjetovanja~~ ⇒ takav mehanizam ⇐ na razini ~~Zajednice~~ ⇒ Unije radi savjetovanja o pitanjima u vezi s provedbom ove Uredbe, prema potrebi ⇐. U savjetovanju sudjeluje ~~Posebni~~ Poseban odbor za sektorski dijalog uspostavljen Odlukom ⊗ Komisije ⊗ 98/500/EZ. ~~3. Savjetovanje s dionicima obuhvaća posebno razvoj i uvođenje novih koncepcija i tehnologija u EATMN.~~ ⇒ Za potrebe stavka 3. točke (e), ako je potrebno savjetovanje u vezi s vojnim aspektima, Komisija se osim s državama članicama savjetuje i s Europskom obrambenom agencijom i drugim nadležnim vojnim stručnjacima koje odrede države članice. ⇐

3. Dionici mogu biti:

(a) pružatelji usluga u zračnoj plovidbi ⇒ ili relevantne skupine koje ih predstavljaju ⇐
i

↓ novo

(b) upravitelj mreže;

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 5.
(prilagođeno)
⇒ novo

- (c) operatori aerodroma ⇒ ili odgovarajuće skupine koje ih predstavljaju ⇐
- (d) ~~odgovarajući korisnici zračnog prostora ili odgovarajuće skupine koje ih predstavljaju~~ : ~~korisnike zračnog prostora~~,
- (e) vojska ~~vojna tijela~~,
- (f) proizvodna industrija :
- (g) zastupnička tijela stručnih kadrova :
-

↓ novo

(h) relevantne nevladine organizacije.

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 5.
(prilagođeno)

~~Članak 6.~~

~~Savjetodavno tijelo za industriju~~

~~Ne dovodeći u pitanje ulogu Odbora i Eurocontrol-a, Komisija uspostavlja „savjetodavno tijelo za industriju” u kojem sudjeluju pružatelji usluga u zračnoj plovidbi, udruge korisnika zračnog prostora, operatori aerodroma, proizvodna industrija i zastupnička tijela stručnog osoblja. Uloga ovog tijela je isključivo savjetovanje Komisije u provedbi jedinstvenog europskog neba.~~

~~Članak 39.7.~~

~~Odnosi s europskim trećim zemljama~~

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 5.

(prilagođeno)

⇒ novo

~~Zajednica~~ ☒ Unija ☒ i njezine države članice imaju za cilj i podupiru proširenje jedinstvenog europskog neba na države koje nisu članice Europske unije. U tu svrhu oni nastoje proširiti primjenu ove Uredbe i mjera iz članka 3. ☒ jedinstveno europsko nebo ☒ na te zemlje, ~~bilo~~ u okviru sporazuma sklopljenih sa susjednim trećim zemljama ~~ili u okviru sporazuma o funkcionalnim blokovima zračnog prostora~~. ⇒ Uz to, one nastoje surađivati s tim zemljama u kontekstu sporazuma o mrežnim funkcijama ili u okviru sporazuma između Unije i Eurocontrola kojim se pruža opći okvir za pojačanu suradnju, čime se jača paneuropska dimenzija upravljanja zračnim prometom. ⇐

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 5.

~~Članak 8.~~

~~Provedbena pravila~~

~~1. Za razvoj provedbenih pravila, Komisija može dati ovlaštenje Eurocontrol-u ili, ako je primjereno, nekom drugom tijelu, navodeći zadaće koje treba obaviti i njihove rokove, uzimajući u obzir odgovarajuće rokove utvrđene ovom Uredbom. Komisija djeluje u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 5. stavka 2.~~

~~2. Kada Komisija namjerava dati ovlaštenje u skladu sa stavkom 1., ona nastoji na najbolji način iskoristiti postojeća rješenja za uključivanje svih zainteresiranih strana i savjetovanje s njima, ako takva rješenja odgovaraju praksama Komisije u vezi s transparentnošću i postupcima savjetovanja i ako nisu u sukobu s njezinim institucionalnim obvezama.~~

↓ novo

~~Članak 40.~~

~~Potpورا drugih tijela~~

~~Komisija može zatražiti potporu od drugih tijela radi ispunjenja svojih zadaća iz ove Uredbe.~~

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 1.

~~Članak 4.~~

~~Zahtjevi u vezi sigurnosti~~

~~U skladu s regulatornim postupkom iz članka 5. stavka 3. okvirne Uredbe, Komisija donosi provedbena pravila koja uključuju odgovarajuće odredbe Eurocontrol ovih regulatornih~~

~~zahtjeva u vezi sigurnosti (ESARR) i naknadne izmjene onih zahtjeva koji spadaju u područje primjene ove Uredbe, prema potrebi, s primjerenim prilagodbama.~~

↓ 550/2004 (prilagođeno)

~~POGLAVLJE IV.~~

~~ZAVRŠNE ODREDBE~~

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 11.

(prilagođeno)

⇒ novo

~~Članak 41.18.~~

Povjerljivost

1. Niti nacionalna nadzorna tijela, djelujući u skladu sa svojim nacionalnim pravom, niti Komisija ⇒ niti Agencija, neovisno o tome djeluje li kao tijelo za reviziju izvedbe, niti upravitelj mreže, ⇐ ne smiju otkrivati informacije povjerljive prirode, posebno informacije o pružateljima usluga u zračnoj plovidbi, njihovim poslovnim odnosima ili njihovim stavkama troškova.

2. Stavkom 1. ne dovodi se u pitanje pravo nacionalnih nadzornih tijela ~~ili~~ Komisije ⇒ ili Agencije koja djeluje kao tijelo za reviziju izvedbe ⇐ da otkriju informacije kada je to bitno za ispunjavanje njihovih bitnih dužnosti, u kojem slučaju takvo otkrivanje mora biti razmjerno i mora uvažavati legitimne interese pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, korisnika zračnog prostora i drugih odgovarajućih dionika u vezi zaštite njihovih ~~poslovnih tajni~~ ⇔ poslovno osjetljivih informacija ⇔.

3. Informacije i podaci dobiveni u skladu sa sustavom naknada ⇒ utvrđenim u člancima od 19. do 24., a posebno u pogledu utvrđenih troškova, stvarnih troškova i prihoda imenovanih pružatelja usluga u zračnom prometu ⇐ ~~iz članka 14.~~ javno se objavljuju.

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 5.

(prilagođeno)

⇒ novo

~~Članak 42.9.~~

Sankcije

~~Sankcije koje države članice utvrde~~ ⇔ propisuju sankcije ⇔ za kršenje ove Uredbe i mjera ~~iz članka 3.,~~ ⇒ delegiranih i provedbenih akata donesenih na temelju ove Uredbe, a ⇐ posebno ~~od strane korisnika~~ za korisnike zračnog prostora ⇒, operatore aerodroma ⇐ i

pružatelj~~ae~~ usluga ⇒ u zračnoj plovidbi, i poduzimaju sve mjere koje su potrebne za osiguranje njihove provedbe. Predviđene sankcije moraju biti ⇐ djelotvorne ~~su~~, razmjerne i odvratajuće.

↓ 549/2004

~~Članak 12.~~

~~Nadzor, praćenje i metode za ocjenu utjecaja~~

~~1. Nadzor, praćenje i metode za ocjenu utjecaja temelje se na godišnjim izvješćima država članica o provedbi aktivnosti poduzetih u skladu s ovom Uredbom i mjerama navedenima u članku 3.~~

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 6.
točka (a)

~~2. Komisija periodično preispituje primjenu ove Uredbe i mjera iz članka 3. i o tome do 4. lipnja 2011. prvi put izvješćuje Europski parlament i Vijeće, te nakon toga na kraju svakog referentnog razdoblja iz članka 11. stavka 3. točke (d). Kada je to opravdano u ovu svrhu, Komisija može od država članica tražiti dodatne informacije, uz one koje su sadržane u izvješćima koje su države članice dostavile u skladu sa stavkom 1. ovog članka.~~

↓ 549/2004

~~3. Pri izradi izvješća navedenog u stavku 2. Komisija traži mišljenje Odbora.~~

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 6.
točka (b)

~~4. Izvješća sadrže ocjenu rezultata postignutih aktivnostima koje se provode u skladu s ovom Uredbom, uključujući odgovarajuće informacije o razvojinama u ovom sektoru, posebno u odnosu na gospodarske aspekte, socijalne aspekte, aspekte okoliša, zapošljavanja i tehnološke aspekte, te o kvaliteti usluga, sa stajališta prvobitnih ciljeva i radi budućih potreba.~~

↓ novo

Članak 43.

Evaluacija

1. Komisija provodi evaluaciju kako bi ocijenila primjenu ove Uredbe do 2030. Kada je to u tu svrhu opravdano, Komisija može od država članica tražiti informacije bitne za primjenu ove Uredbe.

2. Komisija dostavlja svoje nalaze Europskom parlamentu i Vijeću. Nalazi evaluacije moraju se objaviti.

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 12.
(prilagođeno)

~~Članak 18.a~~

~~Revizija~~

~~Komisija najkasnije do 4. prosinca 2012. dostavlja Europskom parlamentu i Vijeću studiju o ocjeni pravnih, sigurnosnih, industrijskih, gospodarskih i socijalnih učinaka primjene tržišnih načela na usluge davanja komunikacijskih, navigacijskih, nadzornih i zrakoplovnih informacija, u usporedbi s postojećim ili alternativnim organizacijskim načelima te uzimajući u obzir razvoj u funkcionalnim blokovima zračnog prostora i raspoloživoj tehnologiji.~~

↓ 551/2004 (prilagođeno)

~~POGLAVLJE IV.~~

~~ZAVRŠNE ODREDBE~~

~~Članak 10.~~

~~Revizija~~

~~U okviru periodične revizije iz članka 12. stavka 2. okvirne Uredbe Komisija dovršava očekivanu studiju o uvjetima za buduću primjenu koncepcija iz članaka 3., 5. i 6. na donji zračni prostor.~~

~~Na temelju zaključaka te studije i u svjetlu postignutog napretka Komisija najkasnije do 31. prosinca 2006. dostavlja izvješće Europskom parlamentu i Vijeću, popraćeno, ako je to prikladno, prijedlogom da se primjena tih koncepcija proširi na donji zračni prostor ili da se utvrde neke druge mjere. U slučaju da se predvidi takvo proširenje, bilo bi poželjno da se odgovarajuće odluke donesu prije 31. prosinca 2009.~~

↓ 549/2004 (prilagođeno)

~~Članak 44.13.~~

~~Zaštitne mjere~~

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

- (e) za nadzor zračnog prostora koji je u skladu sa sporazumima ICAO-a o regionalnoj zračnoj plovidbi, uključujući sposobnost otkrivanja, identificiranja

i ocjene svih zrakoplova koji koriste takav zračni prostor, u svrhu zaštite sigurnosti letova i poduzimanja mjera kojima će se osigurati sigurnosne i obrambene potrebe,

- (f) u slučaju ozbiljnih unutarnjih nemira koji utječu na očuvanje zakona i reda,
- (g) u slučaju rata ili ozbiljne međunarodne napetosti koja predstavlja prijetnju ratom,
- (h) za ispunjenje međunarodnih obveza države članice u vezi s očuvanjem mira i međunarodne sigurnosti,
- (i) za provedbu vojnih operacija i vojne obuke, uključujući mogućnosti izvođenja vojnih vježbi.

↓ 1070/2009 članak 1. stavak 7.

~~Članak 13.a~~

~~Europska agencija za sigurnost zračnog prometa~~

~~Pri provedbi ove Uredbe i uredba (EZ) br. 550/2004, (EZ) br. 551/2004, (EZ) br. 552/2004 te Uredbe (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa⁵³, države članice i Komisija, u skladu sa svojim odgovarajućim ulogama predviđenim ovom Uredbom, usklađuju se prema potrebi s Europskom agencijom za sigurnost zračnog prometa kako bi se osigurao pravilan pristup svim aspektima sigurnosti.~~

↓

Članak 45.

Stavljanje izvan snage

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

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

↓ 550/2004 (prilagođeno)

~~Članak 46.19.~~

Stupanje na snagu ☒ i primjena ☒

1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

⁵³

~~SL L 79, 19.3.2008., str. 1.~~

~~2. Međutim, članci 7. i 8. stupaju na snagu godinu dana od dana objave zajedničkih zahtjeva navedenih u članku 6., u *Službenom listu Europske unije*.~~

↓ novo

2. Članak 3. stavak 3. primjenjuje se od [*Ured za publikacije, umetnuti datum – 48 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Uredbe*].

Članci od 10. do 24. primjenjuju se od 1. srpnja 2023. Međutim, članak 11. Uredbe (EZ) br. 549/2004 i članak 15. Uredbe (EZ) br. 550/2004 te provedbeni akti doneseni na temelju njih nastavljaju se primjenjivati za potrebe provedbe shema izvedbe i sustava naknada u trećem referentnom razdoblju.

Članak 26. stavak 3. i članak 32. primjenjuju se na upravitelja mreže od dana početka primjene odluke o imenovanju, koja je donesena u skladu s člankom 27. stavkom 2. nakon stupanja na snagu ove Uredbe i obuhvaća te odredbe.

↓ 550/2004

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

Sastavljeno u Bruxellesu,

*Za Europski parlament
Predsjednik*

*Za Vijeće
Predsjednik*



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 22.9.2020.
COM(2020) 579 final

ANNEXES 1 to 3

PRILOZI

izmijenjenom prijedlogu

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o provedbi jedinstvenoga europskog neba
(recast)**

{SWD(2020) 187 final}

↓ 550/2004

→₁ 1070/2009 članak 2. stavak 13.
točka (a)

→₂ 1070/2009 članak 2. stavak 13.
točka (b)

PRILOG I.

→₁ ZAHTJEVI ZA KVALIFICIRANE SUBJEKTE ←

→₂ Kvalificirani subjekti moraju: ←

~~mora biti sposobna na temelju dokumenata dokazati da ima bogato iskustvo u ocjenjivanju javnopravnih i privatnopravnih subjekata u području zračnog prijevoza, posebno pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, i u drugim sličnim područjima na koja se ova Uredba odnosi,~~

~~mora imati opsežna pravila i propise za redoviti inspeksijski nadzor prethodno spomenutih subjekata koje objavljuje i kontinuirano unapređuje i dopunjuje u okviru programa istraživanja i razvoja,~~

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 13.
točka (b)

~~ne smije biti pod nadzorom pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, rukovodećih tijela zračnih luka ili drugih subjekata koji se komercijalno bave pružanjem usluga u zračnoj plovidbi ili zračnog prijevoza,~~

~~mora raspolagati tehničkim, rukovodećim i istraživačkim osobljem te osobljem za pružanje potpore u broju koji je dostatan za obavljanje svih njezinih zadaća,~~

↓ 552/2004

~~6. Tijelo mora biti osigurano od odgovornosti, osim ako njegovu odgovornost ne preuzme država članica u skladu s nacionalnim pravom ili ako je država članica neposredno odgovorna za inspeksijske nadzore.~~

~~7. Osoblje tijela mora čuvati poslovnu tajnu u pogledu svih informacija stečenih prilikom obavljanja svojih zadaća u skladu s ovom Uredbom.~~

↓ 1070/2009 članak 2. stavak 13.
točka (b)

~~mora biti vođena i upravljana na način koji osigurava povjerljivost informacija koje zahtijeva uprava,~~

~~mora biti spremna pružati relevantne informacije odgovarajućem nacionalnom nadzornom tijelu.;~~

~~mora definirati i dokumentima dokazati svoju politiku, njezine ciljeve i predanost postizanju kvalitete te se morala pobrinuti da se njezina politika razumije, provodi i poštuje na svim razinama u organizaciji.;~~

~~mora razviti, provesti i održavati učinkovit sustav unutarnje kvalitete koji se temelji na odgovarajućim dijelovima međunarodno priznatih standarda kvalitete i koji je u skladu s normama EN 45004 (inspeksijska nadzorna tijela) i EN 29001, kako su protumačeni u Zahtjevima certifikacijske sheme za sustav kvalitete IACS-a.;~~

~~mora svoj sustav kvalitete certificirati kod neovisnog revizorskog tijela kojega su priznala nadležna tijela države članice u kojoj ima sjedište.;~~

↓ 550/2004 (prilagođeno)

⇒ novo

PRILOG I.H

UVJETI KOJI SE ~~PRI LAŽU~~ MOGU PRILOŽITI SVJEDODŽBAMA IZ
ČLANKA 6.

~~1. Svjedodžbe sadrže sljedeće informacije:~~

- ~~(a) nacionalno nadzorno tijelo koje izdaje svjedodžbu;~~
- ~~(b) podnositelj zahtjeva (naziv i adresa);~~
- ~~(c) usluge za koje je svjedodžba izdana;~~
- ~~(d) izjava da podnositelj zahtjeva ispunjava zajedničke zahtjeve, definirane u članku 6. ove Uredbe;~~
- ~~(e) datum izdavanja i rok valjanosti svjedodžbe.~~

2. Dodatni uvjeti priloženi svjedodžbama mogu se, prema potrebi, odnositi na sljedeće:

- ~~(a) nediskriminirajući pristup uslugama za korisnike zračnog prostora i potrebna razina učinkovitosti takvih usluga, uključujući razine sigurnosti i interoperabilnosti;~~
- ~~(b) operativne specifikacije za određene usluge;~~
- ~~(c) rok do kojega je potrebno pružiti usluge;~~
- ~~(d) različita operativna oprema koja se treba koristiti u okviru određenih usluga;~~
- ~~(ae) odvajanje ili ograničavanje onih usluga koje nisu povezane s uslugama u zračnoj plovidbi zračne plovidbe;~~
- ~~(bf) ugovori, sporazumi ili drugi dogovori između pružatelja usluge i treće strane, a koji se odnose na uslugu(-e);~~
- ~~(cg) pružanje informacija koje se opravdano zahtijevaju za provjeru sukladnosti usluga sa zajedničkim zahtjevima zahtjeva ⇔ iz članka 6. stavka 1. ⇐ uključujući operativne planove, financijske i operativne podatke i veće izmjene koje utječu na vrstu i/ili opseg pruženih usluga u zračnoj plovidbi;~~
- ~~(dh) drugi pravni uvjeti koji nisu specifični za usluge u zračnoj plovidbi, poput onih koji se odnose na privremeno oduzimanje ili trajno oduzimanje svjedodžbe.~~



PRILOG II.

Uredbe stavljene izvan snage i njihove izmjene

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



PRILOG III.
KORELACIJSKA TABLICA

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

Članak 2. točka 12.			Članak 2. točka 17.
–			Članak 2. točke od 18. do 20.
Članak 2. točka 13.			Članak 2. točka 16.
Članak 2. točka 13.a			Članak 2. točka 33.
Članak 2. točka 14.			–
Članak 2. točka 15.			Članak 2. točka 21.
–			Članak 2. točka 22.
Članak 2. točka 16.			Članak 2. točka 23.
Članak 2. točka 17.			Članak 2. točka 32.
Članak 2. točka 18.			–
Članak 2. točka 19.			Članak 2. točka 24.
–			Članak 2. točke 25. i 26.
Članak 2. točka 20.			Članak 2. točka 31.
Članak 2. točka 22.			Članak 2. točka 34.
Članak 2. točka 23.			–
Članak 2. točka 23.a			Članak 2. točka 35.
Članak 2. točka 23.b			Članak 2. točka 15.
Članak 2. točke 24. i 25.			–
Članak 2. točka 26.			Članak 2. točka 36.
Članak 2. točka 27.			–

Članak 2. točka 28.			Članak 2. točka 37.
Članak 2. točka 29.			Članak 2. točka 38.
–			Članak 2. točke 39. i 40.
Članak 2. točka 30.			Članak 2. točka 41.
–			Članak 2. točke 42. i 43.
Članak 2. točka 31.			Članak 2. točka 44.
–			Članak 2. točka 45.
Članak 2. točka 32.			–
Članak 2. točka 33.			Članak 2. točka 46.
Članak 2. točka 34.			Članak 2. točka 47.
–			Članak 2. točke od 48. do 52.
Članak 2. točke 35. i 36.			–
Članak 2. točka 38.			Članak 2. točka 53.
Članak 2. točka 39.			Članak 2. točka 54.
–			Članak 2. točke 55. i 56.
Članak 2. točka 40.			Članak 2. točka 57.
Članak 2. točka 41.			Članak 2. točka 27.
–			Članak 2. točke od 28. do 30.

Članak 3.			–
Članak 4. stavak 1.			Članak 3. stavak 1.
Članak 4. stavak 2.			Članak 3. stavak 3.
–			Članak 3 stavci od 4. do 6.
Članak 4. stavak 3.			Članak 3. stavak 2.
Članak 4. stavak 4.			Članak 3. stavak 7.
–			Članak 3. stavak 8.
Članak 4. stavak 5.			Članak 3. stavak 9.
–			Članak 3. stavak 10. i članci od 4. do 9.
Članak 5. stavak 1.			Članak 37. stavak 1.
Članak 5. stavak 2.			Članak 37. stavak 2.
Članak 5. stavak 3.			Članak 37. stavak 3.
Članak 5. stavci 4. i 5. i članak 6.			–
Članak 7.			Članak 39.
Članak 8. stavak 1.			Članak 40.
Članak 8. stavak 2.			–
–			Članak 41.
Članak 9.			Članak 42.
Članak 10. stavak 1.			Članak 38. stavak 1.
Članak 10. stavak 2.			Članak 38. stavak 2.

Članak 10. stavak 3.			Članak 38. stavak 3.
Članak 11. stavak 1. prva rečenica i članak 11. stavak 3. točka (d) prva i treća rečenica			Članak 10. stavak 1.
Članak 11. stavak 1. točke od (a) do (c)			Članak 10. stavak 2.
Članak 11. stavak 2.			–
Članak 11. stavak 3. točka (a)			Članak 11.
–			Članak 12.
Članak 11. stavak 3. točke (b) i (c)			Članci 13. i 14.
Članak 11. stavak 3. točka (a) druga rečenica			Članak 13. stavak 11. i članak 14. stavak 10.
Članak 11. stavak 3. točka (e)			Članak 13. stavak 11. i članak 14. stavci 10. i 15.
–			Članci 16. i 17.
Članak 11. stavak 4. točka (a)			Članak 10. stavak 3. točka (a)
–			Članak 10. stavak 3. točke od (b) do (d)
Članak 11. stavak 4. točke (b) i (c)			–
Članak 11. stavak 4. točka (d)			Članak 10. stavak 3. točka (e)

Članak 11. stavak 4. točka (e)			Članak 10. stavak 3. točka (f)
–			Članak 10. stavak 3. točke od (g) do (l)
Članak 11. stavak 4. drugi podstavak			Članak 18.
Članak 11. stavak 5.			–
Članak 11. stavak 6.			Članak 18.
–			Članci od 19. do 36.
Članak 12. stavak 1. i članak 12. stavak 2. do riječi „iz članka 3.”			Članak 43. stavak 1.
Članak 12. stavak 2. dio prve rečenice koji počinje riječima „prvi put izvješćuje Europski parlament”			Članak 43. stavak 2.
Članak 12. stavci 3. i 4.			–
Članak 13.			Članak 44.
–			Članak 45.
Članak 13.a			–
Članak 14.			Članak 46.
	Članak 1.		Članak 1. stavak 1.
	–		Članak 1. stavci od 2. do 6.

	–		Članci 2. i 3.
	Članak 2. stavak 1.		Članak 4. stavak 1.
	–		Članak 4. stavak 2.
	Članak 2. stavak 2.		Članak 4. stavak 3.
	–		Članak 5. stavak 1.
	Članak 2. stavak 3.		Članak 5. stavak 3.
	Članak 2. stavak 4.		Članak 5. stavak 2.
	Članak 2. stavak 5.		Članak 5. stavak 4.
	Članak 2. stavak 6.		Članak 5. stavak 5.
	Članci od 3. do 6.		–
	Članak 7. stavak 1.		Članak 6. stavak 1. prvi podstavak, prva rečenica
	Članak 7. stavak 2.		Članak 6. stavak 4.
	Članak 7. stavak 3. prva rečenica		Članak 6. stavak 1. prvi podstavak, druga rečenica
	Članak 7. stavak 3. prva i treća rečenica		–
	Članak 7. stavak 4.		Članak 6. stavak 2. i 3.
	Članak 7. stavci 5. i 6.		–
	Članak 7. stavak 7.		Članak 6. stavak 1. drugi podstavak i članak 6. stavci 4. i 5.

	Članak 7. stavak 8. i 9.		–
	–		Članak 6. stavak 6.
	Članak 8. stavak 1.		Članak 7. stavak 1. točka (a)
	–		Članak 7. stavak 1. točka (b) i članak 7. stavak 1. drugi podstavak
	Članak 8. stavak 2.		Članak 7. stavak 2.
	Članak 8. stavak 3.		Članak 7. stavak 3.
	Članak 8. stavci 4. i 5.		–
	Članak 8. stavak 6.		Članak 7. stavak 4.
	Članci 9., 9.a, 9.b i 10.		–
	–		Članci od 8. do 18.
	Članak 11.		Članak 30.
	Članak 12. stavak 1.		Članak 25. stavak 1.
	Članak 12. stavak 2.		Članak 25. stavak 1.
	Članak 12. stavak 3.		Članak 25. stavak 3.
	–		Članak 25. stavak 4.
	Članak 12. stavak 4.		Članak 25. stavak 2.
	–		Članci od 26. do 29.
	Članak 12. stavak 5.		–

	Članak 13. stavak 1.		Članak 31. stavak 1.
	Članak 13. stavak 2.		Članak 31. stavci 1. i 3.
	–		Članak 31. stavak 2.
	Članak 13. stavak 3.		Članak 31. stavak 4.
	–		Članci od 32. do 34.
	Članak 14.		Članak 19. stavci 1. i 3.
	Članak 15. stavak 1.		Članak 19. stavak 2.
	–		Članak 19. stavci 4. i 5.
	Članak 15. stavak 2. točka (a)		Članak 20. stavci 1. i 2.
	Članak 15. stavak 2. točka (b) prva rečenica		Članak 20. stavak 2.
	Članak 15. stavak 2. točka (b) druga rečenica		Članak 20. stavak 3.
	Članak 15. stavak 2. točka (b) treća rečenica		Članak 20. stavak 4.
	Članak 15. stavak 2. točka (c)		–
	Članak 15. stavak 2. točka (d)		Članak 20. stavak 6.
	Članak 15. stavak 2. točka (e)		Članak 20. stavak 5.

	Članak 15. stavak 2. točka (f)		Članak 19. stavak 6. i članak 23.
	Članak 15. stavak 3. točka (a)		Članak 22. stavak 1.
	–		Članak 22. stavci 2. i 3.
	Članak 15. stavak 3. točka (b)		Članak 22. stavak 4.
	Članak 15. stavak 3. točka (c)		Članak 21. stavak 1.
	–		Članak 21. stavak 2.
	Članak 15. stavak 3. točka (d)		Članak 19. stavak 2.
	Članak 15. stavak 3. točka (e)		Članak 20. stavak 2. i članak 22. stavak 1.
	Članak 15. stavak 3. točka (f)		Članak 22. stavak 5.
	Članak 15. stavak 4.		Članak 23.
	Članak 15.a stavak 1. i stavak 3. prva rečenica		Članak 35. stavci 1. i 4.
	Članak 15.a stavak 2.		Članak 35. stavci 2. i 4.
	Članak 15.a stavak 3. od druge do četvrte rečenice		Članak 35. stavak 3.
	–		Članci od 36. do 40.
	Članak 15.a stavak 3.		–

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

		Članci 4. i 5.	–
		Članak 6. stavak 1.	Članak 26. stavak 1.
		Članak 6. stavak 2. prvi podstavak	Članak 26. stavak 2. i 3.
		Članak 6. stavak 2. drugi podstavak	Članak 26. stavak 4.
		–	Članak 27. stavak 1.
		Članak 6. stavak 2. treći podstavak, prva rečenica	Članak 27. stavak 2.
		Članak 6. stavak 2. treći podstavak, druga i treća rečenica	Članak 27. stavak 3.
		–	Članak 27. stavci od 4. do 7.
		Članak 6. stavak 3.	Članak 26. stavak 5.
		Članak 6. stavak 4.	Članak 27. stavak 8.
		Članak 6. stavak 5.	Članak 27. stavak 9.
		Članak 6. stavak 6.	Članak 26. stavak 2. točka (b)
		Članak 6. stavci od 7. do 9.	Članak 27. stavak 8.
		–	Članci od 28. do 31.
		Članak 7. stavak 1.	Članak 33. stavak 1.
		Članak 7. stavak 2.	Članak 33. stavak 2.
		Članak 7. stavak 3.	Članak 33. stavak 3.

		–	Članci od 34. do 45.
		Članci 8. i 10.	–
		Članak 11.	Članak 46.