

UREDBA (ES) št. 1070/2009 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 21. oktobra 2009

**o spremembi uredb (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004 in (ES) št. 552/2004
z namenom izboljšanja delovanja in trajnosti evropskega letalskega sistema**

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Izvajanje skupne prometne politike zahteva učinkovit sistem zračnega prometa, ki zagotavlja varno, redno in trajnostno delovanje storitev v zračnem prometu, optimizira zmogljivosti ter olajšuje prosti pretok blaga, oseb in storitev.
- (2) Evropski parlament in Svet sta sprejela prvi paket zakonodaje o enotnem evropskem nebu, in sicer Uredbo (ES) št. 549/2004 z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ⁽⁴⁾, Uredbo (ES) št. 550/2004 z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (Uredba o zagotavljanju služb) ⁽⁵⁾, Uredbo (ES) št. 551/2004 z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (Uredba o zračnem prostoru) ⁽⁶⁾ in Uredbo (ES) št. 552/2004 z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (Uredba o interoperabilnosti) ⁽⁷⁾, in tako vzpostavila trdno pravno podlago za brezhiben, interoperabilen in varen sistem upravljanja zračnega prometa (ATM).
- (3) Zaradi jasnih zahtev industrije, držav članic in drugih zainteresiranih strani po poenostavitvi in izboljšanju učinkovitosti regulativnega okvira za letalstvo v Evropi je bila

novembra 2006 ustanovljena Skupina na visoki ravni za prihodnji evropski regulativni okvir na področju letalstva („Skupina na visoki ravni“). Skupina na visoki ravni, večinsko sestavljena iz predstavnikov zainteresiranih strani, je julija 2007 predložila poročilo, ki je vsebovalo priporočila o tem, kako izboljšati delovanje in upravljanje evropskega letalskega sistema. Skupina na visoki ravni je priporočila, naj se okolju pripiše enak pomen kot varnosti in učinkovitosti v letalskem sistemu, ter vztrajala, naj industrija in zakonodajalci sodelujejo in zagotovijo, da ATM čim bolj prispeva k trajnosti.

- (4) Svet je na srečanju dne 7. aprila 2008 pozval Komisijo, naj v skladu s priporočili Skupine na visoki ravni razvije celovit sistemski pristop v skladu s konceptom od izhoda do izhoda na letalo (gate-to-gate) za izboljšanje varnosti, ATM in stroškovne učinkovitosti.
- (5) Da bi dokončno oblikovali enotno evropsko nebo, je treba na ravni Skupnosti sprejeti dodatne ukrepe, zlasti za izboljšanje delovanja evropskega letalskega sistema na ključnih področjih, kot so okolje, zmogljivost in stroškovna učinkovitost, vse skupaj z ozirom na prevladujoče varnostne cilje. Zakonodajo o enotnem evropskem nebu je treba tudi prilagoditi tehničnemu napredku.
- (6) Uredba Sveta (ES) št. 219/2007 z dne 27. februarja 2007 o ustanovitvi skupnega podjetja za razvoj nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR) ⁽⁸⁾ poziva k razvoju in izvajanju osrednjega načrta ATM. Za njegovo izvajanje so potrebni regulativni ukrepi za podpiranje razvoja, uvajanja in financiranja novih konceptov in tehnologij. Cilj je sistem usklajenih in medsebojno povezljivih elementov, ki bodo zagotavljali učinkovitost zračnega prometa v Evropi. Načrt za izvajanje enotnega evropskega neba bi moral upoštevati časovno obdobje, ki je predvideno za razvojno in izvajalno fazo programa SESAR kot dela enotnega evropskega neba. Oba procesa bi bilo treba natančno usklajevati med seboj.

⁽¹⁾ UL C 182, 4.8.2009, str. 50.

⁽²⁾ UL C 120, 28.5.2009, str. 52.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 25. marca 2009 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in Sklep Sveta z dne 7. septembra.

⁽⁴⁾ UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

⁽⁵⁾ UL L 96, 31.3.2004, str. 10.

⁽⁶⁾ UL L 96, 31.3.2004, str. 20.

⁽⁷⁾ UL L 96, 31.3.2004, str. 26.

⁽⁸⁾ UL L 64, 2.3.2007, str. 1.

- (7) Zasnova skupnih projektov, namenjenih pomoči uporabnikom zračnega prostora in/ali izvajalcem storitev navigacijskih služb zračnega prometa pri izboljšanju skupne navigacijske infrastrukture, zagotavljanja storitev navigacijskih služb zračnega prometa in uporabe zračnega prostora, zlasti tistih, potrebnih za izvajanje osrednjega načrta ATM, ne bi smela vplivati na že obstoječe projekte s podobnimi cilji, za katere se je odločila ena ali več držav članic. Določbe o financiranju izvajanja skupnih projektov ne bi smele posegati v način priprave teh skupnih projektov. Komisija lahko predlaga uporabo finančnih sredstev, kot so sredstva vseevropskih prometnih omrežij ali Evropske investicijske banke, v podporo skupnim projektom, zlasti za pospešitev izvajanja programa SESAR, v večletnem finančnem okviru. Brez poseganja v dostop do zgoraj omenjenih finančnih sredstev bi lahko države članice same določile, kako bodo porabljeni prihodki od prodaje pravic letalskega sektorja na dražbah v skladu s sistemom trgovanja s pravicami do emisij, in s tem v zvezi pretehtajo, ali bi bil lahko del teh prihodkov porabljen za financiranje skupnih projektov na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora.
- (8) Zlasti pri izvajanju skupnih projektov bi bilo treba paziti, med drugim prek izčrpnega in preglednega računovodstva, da se zagotovi, da uporabniki zračnega prostora ne plačujejo dvojnih obremenitev. Skupne projekte bi bilo treba izvajati v korist vseh zainteresiranih strani, katerim bi bilo treba zagotoviti enako obravnavanje.
- (9) Da se zagotovi dosleden in jasen pregled nad izvajanjem storitev v Evropi, bi morali biti nacionalni nadzorni organi dovolj neodvisni in razpolagati z zadostnimi viri. Tem organom njihova neodvisnost ne bi smela preprečevati, da svoje upravne naloge izvajajo v upravnem okviru.
- (10) Nacionalni nadzorni organi imajo ključno vlogo pri izvajanju načrtov enotnega evropskega neba, zato bi jim morala Komisija omogočiti sodelovanje, da bi omogočili izmenjavo najboljših praks in razvili skupen pristop, tudi prek okrepljenega sodelovanja na regionalni ravni. To sodelovanje bi moralo biti redno.
- (11) Socialne partnerje bi bilo treba bolje obveščati in se z njimi posvetovati o vseh ukrepih, ki imajo pomembne socialne učinke. Posvetovati bi se bilo treba tudi na ravni Skupnosti, z Odborom za sektorski dialog, ustanovljenim na podlagi Sklepa Komisije 98/500/ES ⁽¹⁾.
- (12) Za večjo uspešnost ATM in navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) je treba vzpostaviti okvir za opredelitev, izvajanje in uveljavljanje zavezujočih ciljev uspešnosti na ključnih področjih delovanja v skladu s politikami Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO). Takšen okvir bi moral nujno vsebovati ustrezen mehanizem za poročanje, preverjanje, vrednotenje in razširjanje podatkov o ATM in ANS, skupaj z ustreznim načrtom spodbud, ki bi pospeševal uspešno uresničevanje ciljev.
- (13) Nacionalni nadzorni organi bi morali biti dovolj prilagodljivi, da pri oblikovanju svojih nacionalnih in regionalnih načrtov upoštevajo nacionalne ali regionalne razmere. Države članice bi morale pri odobritvi ali sprejetju nacionalnih načrtov imeti pravico, da izvedejo ustrezne popravke.
- (14) Pri določanju pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa bi si morale Komisija in države članice prizadevati za uporabo skupnih napovedi. Treba bi bilo omogočiti določeno mero prilagodljivosti v primerih, kjer promet precej odstopa od napovedi, predvsem z uporabo ustreznih mehanizmov opozarjanja.
- (15) Stroški, ki jih države članice določijo na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki bi si jih morali uporabniki zračnega prostora deliti, bi morali upoštevati cilje uspešnosti.
- (16) Države članice bi morale glede izvajanja čezmejnih storitev zagotoviti, da nacionalni pravni sistemi ne prepovedujejo imenovanja izvajalca storitev služb zračnega prometa na podlagi tega, da ima ta sedež v drugi državi članici ali je v lasti državljanov te države članice.
- (17) Nacionalni nadzorni organi bi morali sprejeti ustrezne ukrepe za zagotavljanje visoke stopnje varnosti, vključno z možnostjo izdaje posameznih dovoljenj za vsako vrsto storitev navigacijskih služb zračnega prometa, ob spoštovanju potrebe po stroškovni učinkovitosti in doslednosti ter izogibanju podvajanj.
- (18) Funkcionalni bloki zračnega prostora so ključni za krepitev sodelovanja med izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa za izboljšanje učinkovitosti in ustvarjanje sinergij. Države članice bi morale v razumnem obdobju vzpostaviti funkcionalne bloke zračnega prostora. V ta namen in zavoljo optimizacije vmesnika funkcionalnih blokov zračnega prometa v enotnem evropskem nebu bi morale zadevne države članice sodelovati med seboj in po potrebi tudi s tretjimi državami.
- (19) Kadar države članice vzpostavijo funkcionalni blok zračnega prostora, imajo druge države članice, Komisija in druge zainteresirane strani priložnost, da predložijo svoje ugotovitve z namenom olajšati izmenjavo mnenj. Te ugotovitve bi morale biti za zadevne države članice le posvetovalne narave.

⁽¹⁾ Sklep Komisije 98/500/ES z dne 20. maja 1998 o ustanovitvi Odbora sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni (UL L 225, 12.8.1998, str. 27).

- (20) V primeru težav pri pogajalskem procesu glede vzpostavljanja funkcionalnih blokov zračnega prostora lahko Komisija imenuje koordinatorja sistema funkcionalnih blokov zračnega prostora („koordinator“). Naloge koordinatorja bi morale biti zato usmerjene k nudenju pomoči pri reševanju takšnih težav brez poseganja v suverenost zadevnih držav članic, po potrebi pa tudi tretjih držav, ki sodelujejo pri istem funkcionalnem bloku zračnega prostora. Stroški dejavnosti koordinatorja ne bi smele vplivati na nacionalne proračune držav članic.
- (21) Poročila Komisije za oceno uspešnosti Eurocontrola in končno poročilo Skupine na visoki ravni potrjujejo, da ni mogoče ločeno razvijati omrežja zračnih poti in strukture zračnega prostora, kajti vsaka posamezna država članica je sestavni del evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (EATMN), tako v Skupnosti kakor tudi zunaj nje. Za splošni zračni promet bi zato bilo treba postopno uvesti bolj povezan operativni zračni prostor.
- (22) Glede na vzpostavitev funkcionalnih blokov zračnega prometa in pripravo načrta izvedbe bi morala Komisija določiti in upoštevati pogoje, potrebne da Skupnost vzpostavi enotno evropsko letalsko informativno območje (SEFIR), za katero države članice vložijo zahtevek pri ICAO v skladu s sprejetimi postopki te organizacije in s pravicami, obveznostmi in odgovornostmi držav članic v skladu s Konvencijo o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisano v Chicagu dne 7. decembra 1944 („čikaška konvencija“). SEFIR, ki zajema letalski prostor v pristojnosti držav članic, bi moral olajšati skupno načrtovanje in povezovanje dejavnosti, da bi se odpravila regionalna ozka grla. SEFIR bi moral biti dovolj prilagodljiv za upoštevanje posebnih potreb, kot so gostota prometa in zahtevana raven kompleksnosti.
- (23) Uporabniki zračnega prostora se soočajo z različnimi pogoji dostopa do zračnega prostora Skupnosti in svobode gibanja v njem. Vzrok je pomanjkanje usklajenih pravil zračnega prometa Skupnosti ter zlasti pomanjkanje usklajene klasifikacije zračnega prostora. Komisija bi morala zato ta pravila uskladiti na podlagi standardov ICAO.
- (24) EATMN bi bilo treba oblikovati in izvajati z namenom zagotavljanja varnosti, okoljske trajnosti, izboljšanja zmogljivosti in boljše stroškovne učinkovitosti celotnega omrežja zračnega prometa. Kot je poudarjeno v poročilu Komisije z dne 31. oktobra 2008 za oceno uspešnosti Eurocontrola z naslovom „Ocena pobud funkcionalnih blokov zračnega prostora in njihovem prispevku k izboljšanju uspešnosti“, bi bilo to mogoče najbolje zagotoviti z usklajenim upravljanjem omrežja zračnega prometa na ravni Skupnosti.
- (25) V skladu z izjavo držav članic glede vojaških zadev, povezanih z enotnim evropskim nebom, ki je priložena Uredbi (ES) št. 549/2004, bi morali imeti sodelovanje in usklajevanje med civilnimi in vojaškimi organi temeljno vlogo pri izvajanju enotnega evropskega neba, da bi se približali bolj prilagodljivi uporabi zračnega prostora, kar bi omogočilo doseganje ciljev uspešnosti enotnega evropskega neba, ob ustreznem upoštevanju uspešnosti vojaških misij.
- (26) Glede zračnih poti je predvsem treba doseči skupno, usklajeno strukturo zračnega prostora, da bi sedanja in prihodnja organizacija zračnega prostora temeljila na skupnih načelih, zagotoviti postopno izvajanje osrednjega načrta ATM, da se optimizira uporaba omejenih virov z namenom izogibanja nepotrebnim stroškom za opremo ter da se zračni prostor oblikuje in upravlja v skladu z usklajenimi pravili. Za uresničitev tega cilja bi morala biti Komisija odgovorna za sprejemanje potrebnih pravno zavezujočih predpisov in izvedbenih sklepov.
- (27) Seznam nalog upravljanja in oblikovanja omrežja bi bilo treba dopolniti, da bo po potrebi vseboval bodoče naloge omrežja, opredeljene v osrednjem načrtu ATM. Pri tem bi morala Komisija kar najbolj izrabiti znanje in izkušnje Eurocontrola.
- (28) Skupina na visoki ravni je priporočila določitev novih ali razširjenih nalog na obstoječi podlagi in razširila vlogo Eurocontrola, pri čemer bi Skupnost postala edini regulator, upoštevati pa bi bilo treba tudi načelo ločitve regulacije od izvajanja storitev. V skladu s tem bi Komisija preoblikovani Eurocontrol, za katerega veljajo nova pravila upravljanja, pooblastila za različne naloge, ki ne vključujejo sprejemanja zavezujočih ukrepov splošnega obsega ali uresničevanja politične diskrecije. Eurocontrol bi moral te naloge izvajati na nepristranski in stroškovno učinkovit način ter ob polni vključenosti uporabnikov zračnega prostora in izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa.
- (29) Za izboljšanje učinkovitosti pri upravljanju pretoka zračnega prometa bi bilo treba uvesti ustrezne ukrepe, ki bi obstoječim operativnim enotam, vključno s Centralno enoto Eurocontrola za upravljanje pretoka zračnega prometa, pomagali pri zagotavljanju učinkovitih letalskih operacij. Poleg tega Sporočilo Komisije o akcijskem načrtu za zmogljivost letališč, učinkovitost in varnost v Evropi poudarja potrebo po zagotavljanju operativne skladnosti med načrti leta in letališkimi sloti. Poleg tega bi lahko opazovalna skupina Skupnosti za zmogljivost letališč pomagala, da se državam članicam zagotovijo nepristranske informacije za voljo uskladitve zmogljivosti letališč z zmogljivostmi ATM, ne da bi to posegalo v pristojnosti držav na tem področju.

- (30) Zagotavljanje sodobnih, popolnih, kakovostnih in pravočasnih letalskih informacij pomembno vpliva na varnost ter olajševanje dostopa do zračnega prostora Skupnosti in svobode gibanja v njem. Ob upoštevanju osrednjega načrta ATM bi morala Skupnost prevzeti pobudo in posodobiti ta sektor v sodelovanju z Eurocontrolom ter zagotoviti, da imajo uporabniki dostop do teh podatkov prek ene javne točke dostopa, kar omogoča sodobno, uporabnikom prijazno in potrjeno celostno obveščanje.
- (31) Pri elektronskem portalu za meteorološke informacije bi morala Komisija upoštevati različne vire informacij, tudi vire določenih izvajalcev storitev, če je to potrebno.
- (32) Da bi se izognili nepotrebni upravni obremenitvi in podvajajočim se postopkom preverjanja, bi bilo treba certifikate, izdane v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu ⁽¹⁾, sprejeti za namene te uredbe, kolikor se nanašajo na komponente ali sisteme.
- (33) Potrdilo, ki se izda v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 in ki se uporabi kot alternativen način izpolnjevanja osnovnih zahtev Uredbe (ES) št. 552/2004, bi morala spremljati tehnična dokumentacija, kot se zahteva za certifikacijo s strani Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA).
- (34) Nekatere zahteve Uredbe (ES) št. 552/2004 se ne bi smele uporabljati za sisteme, ki so začeli obratovati pred 20. oktobrom 2005. Nacionalni nadzorni organi in izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa bi morali imeti možnost, da se na nacionalni ravni dogovorijo o postopkih in dokumentaciji, potrebni kot dokazilo, da sistemi ATM, ki so začeli obratovati pred 20. oktobrom 2005, izpolnjujejo bistvene zahteve Uredbe (ES) št. 552/2004. Izvedbena pravila in podrobna navodila Skupnosti, ki se sprejmejo po sprejetju te uredbe, bi morala upoštevati to ureditev, ne da bi to pripeljalo do zahtev po dokumentarnih dokazilih z veljavnostjo za nazaj.
- (35) Skupina na visoki ravni je v končnem poročilu Komisiji priporočila, naj program SESAR posebej obravnava opredelitev interoperabilnih postopkov, sistemov in izmenjavo informacij v Evropi in z ostalimi deli sveta. To bi moralo vključevati tudi razvoj ustreznih standardov in identifikacijo novih izvedbenih pravil ali specifikacij Skupnosti v zvezi z notnim evropskim nebom.
- (36) Pri sprejemanju izvedbenih ukrepov, vključno s standardi, ki jih je določil Eurocontrol, bi morala Komisija zagotoviti, da ukrepi vsebujejo vse potrebne izboljšave izvirmih standardov in v celoti upoštevajo potrebe po izogibanju podvajanja predpisov.
- (37) Da bi si lahko hkrati prizadevali za okrepitev varnostnih standardov v zračnem prometu in izboljšanje splošne uspešnosti ATM in ANS zračnega prometa za splošni zračni promet v Evropi, je treba upoštevati človeški faktor. Države članice bi morale zato razmisliti o uvedbi načel „kulture pravičnosti“.
- (38) Zaradi predloga razširitve pristojnosti EASA na področje varnega upravljanja zračnega prometa bi bilo treba zagotoviti skladnost uredb (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004, (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008.
- (39) Ukrepe, potrebne za izvajanje te uredbe, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽²⁾. Te ukrepe bi bilo treba sprejeti ob upoštevanju rokov, določenih v tej uredbi ter uredbah (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004, (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008.
- (40) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za posodobitev ukrepov zaradi tehničnega ali operativnega razvoja ter za določitev osnovnih meril in postopkov za izpolnjevanje nekaterih funkcij upravljanja omrežja. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb uredb (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004 in (ES) št. 552/2004 z njihovim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (41) Za nujne primere, ko ni mogoče upoštevati običajnih rokov za regulativni postopek s pregledom, bi bilo treba Komisiji omogočiti, da uporabi nujni postopek iz člena 5a(6) Sklepa 1999/468/ES.
- (42) Ministrska izjava o gibraltarskem letališču, dogovorjena v Córdobi dne 18. septembra 2006 na prvem ministrskem srečanju Foruma za dialog o Gibraltarju (v nadaljnjem besedilu „ministrska izjava“), bo nadomestila skupno izjavo o letališču, sprejeto v Londonu dne 2. decembra 1987, nje-no polno spoštovanje p a se bo štelo kot spoštovanje izjave iz leta 1987.

⁽¹⁾ UL L 79, 19.3.2008, str. 1.⁽²⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

(43) Ta uredba se v celoti uporablja za gibraltarsko letališče, v okviru ministrske izjave in v skladu z njo. Brez poseganja v ministrsko izjavo so uporaba tega ukrepa na gibraltarskem letališču in vsi ukrepi v zvezi z njegovim izvajanjem v celoti usklajeni z navedeno izjavo in vsemi njenimi določbami.

(44) Uredbe (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004 in (ES) št. 552/2004 bi zato bilo treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 549/2004 se spremeni:

(1) Člen 1 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 1

Cilj in področje uporabe

1. Cilj pobude ‚Enotno evropsko nebo‘ je okrepiti veljavne varnostne standarde v zračnem prometu, prispevati k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa ter izboljšati celovito uspešnost upravljanja zračnega prometa (ATM) in sistema navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) za splošni zračni promet v Evropi ter tako ustreči zahtevam uporabnikov zračnega prostora. To enotno evropsko nebo vključuje usklajeno vseevropsko omrežje prog, upravljanje prog in sisteme za upravljanje zračnega prometa, ki temeljijo izključno na varnosti, učinkovitosti in tehničnih zahtevah v dobrobit vseh uporabnikov zračnega prostora. V zasledovanju tega cilja ta uredba vzpostavlja usklajen regulativni okvir za oblikovanje enotnega evropskega neba.

2. Uporaba te uredbe in ukrepov iz člena 3 ne posega v suverenost držav članic nad njihovim zračnim prostorom in v njihove zahteve glede javnega reda ter v varnostne in obrambne zadeve, kakor so določene v členu 13. Ta uredba in ukrepi iz člena 3 ne vključujejo vojaških operacij in vojaškega usposabljanja.

3. Uporaba te uredbe in ukrepov iz člena 3 ne posega v pravice in dolžnosti držav članic, ki izhajajo iz Čikaške konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944 (čikaška konvencija). V povezavi s tem je dodatni cilj te uredbe na zadevnih področjih pomagati državam članicam pri izpolnjevanju njihovih obveznosti po čikaški konvenciji z oblikovanjem osnove za skupno razlago in enotno izvajanje njenih določb ter z zagotavljanjem, da bodo določbe v tej uredbi in predpisih za njeno izvajanje natančno upoštewane.

4. Uporaba te uredbe za gibraltarsko letališče ne posega v zadevni pravni položaj Kraljevine Španije in Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska v zvezi s sporom glede suverenosti nad ozemljem, na katerem je letališče.“

(2) Člen 2 se spremeni:

(a) točka 8 se nadomesti z naslednjim:

„8. ‚uporabniki zračnega prostora‘ pomeni operatorje zrakoplovov, ki letijo v splošnem zračnem prometu;“

(b) točka 10 se nadomesti z naslednjim:

„10. ‚upravljanje zračnega prometa (ATM)‘ pomeni združitev funkcij, ki se izvajajo v zraku in na zemlji (službe zračnega prometa, upravljanje zračnega prostora in upravljanje pretoka zračnega prometa), ki so potrebne za varno in učinkovito premikanje zrakoplovov v vseh fazah delovanja;“

(c) vstavi se naslednja točka:

„13a. ‚osrednji načrt ATM‘ pomeni načrt, ki je bil potrjen s Sklepom Sveta 2009/320/ES (*) v skladu s členom 1(2) Uredbe Sveta (ES) št. 219/2007 z dne 27. februarja 2007 o ustanovitvi skupnega podjetja za razvoj nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR) (**);

(*) UL L 95, 9.4.2009, str. 41.

(**) UL L 64, 2.3.2007, str. 1.“;

(d) točka 15 se nadomesti z naslednjim:

„15. ‚dovoljenje‘ pomeni dokument, ki ga nacionalni nadzorni organ izda v kakršni koli obliki skladno z nacionalnim zakonom in potrjuje, da izvajalec navigacijske službe zračnega prometa izpolnjuje zahteve za izvajanje določene službe;“

(e) točka 21 se črta;

(f) točka 22 se nadomesti z naslednjim:

„22. ‚prilagodljiva uporaba zračnega prostora‘ pomeni koncept upravljanja zračnega prostora, ki se uporablja na območju Evropske konference civilnega letalstva na podlagi priročnika z naslovom ‚Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of the Flexible Use of Airspace‘, ki ga je izdal Eurocontrol;“

(g) vstavita se naslednji točki:

„23a. ‚služba informacij o letu‘ pomeni službo, namenjeno zagotavljanju nasvetov in informacij, koristnih za varno in učinkovito izvedbo letov;

23b. ‚alarmna služba‘ pomeni službo, katere namen je obvestiti ustrezne organizacije o letalih, ki potrebujejo pomoč, iskanje ali reševanje, ter po potrebi pomagati tem organizacijam;“

(h) točka 25 se nadomesti z naslednjim:

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

(i) točka 37 se črta;

(j) doda se naslednja točka:

„41. ‚čezmejne storitve‘ pomenijo vse okoliščine, ko storitve navigacijskih služb zračnega prometa v eni državi članici izvaja izvajalec storitev, certificiran v drugi državi članici.“

(3) Člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Nacionalni nadzorni organi

1. Države članice skupaj ali posamezno imenujejo ali ustanovijo en organ ali več organov, ki prevzamejo vlogo nacionalnega nadzornega organa, zadolženega za prevzem nalog, dodeljenih takšnemu organu v skladu s to uredbo in ukrepi iz člena 3.

2. Nacionalni nadzorni organi so neodvisni od izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. To neodvisnost se doseže z zadostnim ločevanjem nadzornih organov od izvajalcev usposabljanja, vsaj na funkcionalni ravni.

3. Nacionalni nadzorni organi svoja pooblastila izvajajo nepristransko, neodvisno in pregledno. To se doseže z uporabo ustreznih upravnih in nadzornih mehanizmov, tudi v okviru uprav držav članic. Vendar to nacionalnim nadzornim organom ne preprečuje, da svoje naloge izvajajo v okviru pravil organizacije nacionalnih organov civilnega letalstva ali drugih javnih organov.

4. Države članice zagotovijo, da imajo nacionalni nadzorni organi potrebne vire in zmogljivosti za učinkovito in pravočasno izvajanje nalog, ki so jim dodeljene v skladu s to uredbo.

5. Države članice uradno obvestijo Komisijo o imenu in naslovih nacionalnih nadzornih organov ter o spremembah teh podatkov in o ukrepih, ki jih sprejmejo za zagotavljanje skladnosti z odstavki 2, 3, in 4.“

(4) Člen 5(4) se nadomesti z naslednjim:

„4. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

5. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1), (2), (4), (6) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.“

(5) Členi 6 do 11 se nadomestijo z naslednjim:

„Člen 6

Posvetovalni organ panoge

Komisija brez poseganja v vlogo Odbora in Eurocontrola ustanovi ‚posvetovalni odbor panoge‘, ki ga sestavljajo izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa, združenja uporabnikov zračnega prostora, operatorji letališč, letalska industrija in predstavniki organi strokovnega osebja. Vloga tega organa je le svetovanje Komisiji pri izvajanju enotnega evropskega neba.

Člen 7

Odnosi z evropskimi tretjimi državami

Skupnost in njene države članice si prizadevajo za in podpirajo razširitev enotnega evropskega neba na države, ki niso članice Evropske unije. V ta namen si prizadevajo, da v okviru sporazumov, sklenjenih s sosednjimi tretjimi državami, ali v okviru sporazumov o funkcionalnih blokih zračnega prostora, razširijo področje uporabe te uredbe in ukrepov iz člena 3 na te države.

Člen 8

Izvedbena pravila

1. Glede oblikovanja izvedbenih pravil lahko Komisija podeli pooblastila Eurocontrolu ali po potrebi drugemu organu, pri čemer določi naloge, ki jih mora izvršiti, in njihov časovni razpored ter upoštevati ustrezne roke, določene v tej uredbi. Komisija ukrepa v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 5(2).

2. Kadar Komisija namerava podeliti pooblastila v skladu z odstavkom 1, si prizadeva kolikor je mogoče dobro uporabiti obstoječe dogovore glede sodelovanja in posvetovanja z vsemi zainteresiranimi stranmi, kadar so ti dogovori v skladu s praksami Komisije glede preglednosti in posvetovalnih postopkov in niso v nasprotju z njenimi institucionalnimi obveznostmi.

Člen 9

Kazni

Kazni, ki jih države članice določijo za kršitve te uredbe in ukrepov iz člena 3, ki jih zagrešijo zlasti uporabniki zračnega prostora in izvajalci služb, so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

Člen 10

Posvetovanje zainteresiranih strani

1. Države članice, ki ukrepajo skladno s svojo nacionalno zakonodajo, uvedejo posvetovalne mehanizme za ustrezno sodelovanje zainteresiranih strani, vključno s predstavnimi organi strokovnega osebja, pri izvajanju enotnega evropskega neba.

2. Komisija vzpostavi posvetovalni mehanizem na ravni Skupnosti. Poseben odbor za sektorski dialog, ustanovljen s Sklepom 98/500/ES, sodeluje pri posvetovanju.

3. Posvetovanje zainteresiranih strani zajema zlasti razvoj in uvedbo novih konceptov in tehnologij v EATMN.

Zainteresirane strani so lahko:

- izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa,
- operaterji letališč,
- ustrezni uporabniki zračnega prostora ali ustrezne skupine uporabnikov zračnega prostora,
- vojaški organi,
- letalska industrija in
- predstavniki organi strokovnega osebja.

Člen 11

Načrt izvedbe

1. Da bi se izboljšala uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja na enotnem evropskem nebu, se vzpostavi načrt izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja. Vključuje:

- (a) cilje uspešnosti na ravni celotne Skupnosti, kar zadeva bistvena področja uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti;

- (b) nacionalne načrte ali načrte za funkcionalne bloke zračnega prostora, ki vključujejo cilje učinkovitosti, ki zagotavljajo skladnost s cilji učinkovitosti na ravni celotne Skupnosti, ter

- (c) redni pregled, spremljanje in primerjanje uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja.

2. Komisija lahko v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) imenuje Eurocontrol ali drug nepristranski in pristojni javni organ, da deluje kot 'organ za oceno uspešnosti'. Vloga organa za oceno uspešnosti je, da ob usklajevanju z nacionalnimi nadzornimi organi pomaga Komisiji in da na zahtevo pomaga nacionalnim nadzornim organom pri izvajanju načrta izvedbe iz odstavka 1. Komisija zagotovi, da organ za oceno uspešnosti pri izvajanju nalog, ki mu jih naloži Komisija, deluje neodvisno.

3. (a) Komisija sprejme cilje uspešnosti za mrežo za upravljanje zračnega prometa za vso Skupnost v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3), potem ko upošteva ustrezne prispevke nacionalnih nadzornih organov na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora.

- (b) Nacionalne načrte ali načrte funkcionalnih blokov zračnega prostora iz točke (b) odstavka 1 pripravijo nacionalni nadzorni organi, sprejmejo pa jih države članice. Ti načrti vključujejo obvezujoče nacionalne cilje ali cilje na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora ter ustrezne sisteme spodbud, kot jih sprejmejo države članice. Načrti se oblikujejo ob posvetovanju z izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa, zastopniki uporabnikov zračnega prostora ter po potrebi z operatorji letališč in letališkimi koordinatorji.

- (c) Skladnost nacionalnih ciljev ali ciljev funkcionalnih blokov zračnega prostora s cilji uspešnosti za vso Skupnost oceni Komisija in pri tem uporabi merila za ocenjevanje iz točke (d) odstavka 6.

Če Komisija ugotovi, da eden ali več nacionalnih ciljev ali ciljev funkcionalnih blokov zračnega prostora ne izpolnjuje(-jo) meril za ocenjevanje, se lahko v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 5(2) odloči, da izda priporočilo, naj zadevni nacionalni nadzorni organi predlagajo revidirane cilje uspešnosti. Zadevne države članice sprejmejo revidirane cilje uspešnosti in ustrezne ukrepe, o katerih pravočasno obvestijo Komisijo.

Če Komisija ugotovi, da revidirani cilji uspešnosti in ustrezni ukrepi niso primerni, v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) odloči, da zadevne države članice sprejmejo korektivne ukrepe.

Sicer se Komisija ob podpori ustreznih dokazov lahko odloči, da revidira cilje uspešnosti za vso Skupnost v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3).

- (d) Referenčno obdobje za načrt izvedbe obsega najmanj tri leta in največ pet let. Če v tem obdobju nacionalni cilji ali cilji funkcionalnih blokov zračnega prostora niso izpolnjeni, države članice in/ali nacionalni nadzorni organi uporabijo ustrezne ukrepe, ki so jih opredelili. Prvo referenčno obdobje obsega prva tri leta po sprejetju izvedbenih pravil iz odstavka 6.
- (e) Komisija izvaja redno ocenjevanje izpolnjevanja ciljev uspešnosti in rezultate predstavlja Odboru za enotno nebo.

4. Pri izvajanju načrta izvedbe iz odstavka 1 se uporabijo naslednji postopki:

- (a) zbiranje, preverjanje, proučevanje, vrednotenje in razširjanje ustreznih podatkov, povezanih z uspešnostjo navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja, zbranih od vseh zadevnih strani, vključno z izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, operatorji letališč, nacionalnimi nadzornimi organi, državami članicami in Eurocontrolom;
- (b) izbor ustreznih ključnih področij delovanja na podlagi dokumenta ICAO št. 9854 'Operativni koncept upravljanja globalnega zračnega prometa' in v skladu s tistimi, opredeljenimi v okviru uspešnosti iz osrednjega načrta ATM, vključno s področji varnosti, okolja, zmožnosti in stroškovne učinkovitosti, po potrebi prilagojenega z namenom upoštevanja posebnih potreb enotnega evropskega neba in ustreznih ciljev za ta področja in opredelitev omejenega sklopa ključnih kazalnikov za merjenje uspešnosti;
- (c) določitev ciljev uspešnosti za vso Skupnost, ki se določijo ob upoštevanju prispevkov, določenih na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora;
- (d) ocena nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti funkcionalnih blokov zračnega prostora na podlagi nacionalnega načrta ali načrta funkcionalnih blokov zračnega prostora; in

- (e) spremljanje nacionalnih načrtov izvedbe ali načrtov izvedbe funkcionalnih blokov zračnega prostora, vključno z ustreznimi mehanizmi opozarjanja.

Komisija lahko dopolni seznam postopkov iz tega odstavka. Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5(4).

5. Pri pripravi načrta izvedbe se upošteva, da so storitve med letom, storitve na terminalih ter funkcije omrežja različne in bi jih bilo treba obravnavati kot take, po potrebi tudi za namene merjenja uspešnosti.

6. Za natančno delovanje načrta izvedbe Komisija do 4. decembra 2011 in v ustreznem časovnem okviru sprejme izvedbena pravila v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3), da bi upoštevali ustrezne roke, določene v tej uredbi. Takšna izvedbena pravila se nanašajo na naslednje:

- (a) vsebino in časovni raspored postopkov iz odstavka 4;
- (b) referenčno obdobje ter časovne razmike med ocenami doseganja ciljev uspešnosti in določanjem novih ciljev;
- (c) merila za vzpostavitev nacionalnih načrtov izvedbe ali načrtov izvedbe funkcionalnih blokov zračnega prostora s strani nacionalnih nadzornih organov, ki vsebujejo nacionalne cilje uspešnosti ali cilje uspešnosti funkcionalnih blokov zračnega prostora in sistem spodbud. Načrti izvedbe:
 - (i) temeljijo na poslovnih načrtih izvajalcev navigacijske službe zračnega prometa;
 - (ii) obravnavajo vse stroškovne komponente nacionalne osnove za stroške ali osnove za stroške funkcionalnih blokov zračnega prostora;
 - (iii) vključujejo zavezujoče cilje uspešnosti, ki so skladni s cilji uspešnosti za vso Skupnost;
- (d) merila za oceno, ali so nacionalni cilji ali cilji funkcionalnih blokov zračnega prostora skladni s cilji uspešnosti za vso Skupnost v referenčnem obdobju, in za podporo mehanizmom opozarjanja;
- (e) splošna načela za vzpostavitev sistema spodbud s strani držav članic;
- (f) načela za uporabo prehodnega mehanizma, potrebnega za prilagoditev delovanju načrta izvedbe, ki ne presega obdobja dvanajstih mesecev od sprejetja izvedbenih pravil."

(6) Člen 12 se spremeni:

(a) odstavek 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. Komisija redno pregleduje uporabo te uredbe in ukrepov iz člena 3 ter prvič predloži poročilo o tem do 4. junija 2011 Evropskemu parlamentu in Svetu, nato pa konec vsakega referenčnega obdobja iz člena 11(3)(d). Kadar je to upravičeno v ta namen, lahko Komisija od držav članic zahteva dodatne informacije poleg tistih, ki jih skladno z odstavkom 1 tega člena posredujejo v poročilih.“;

(b) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Poročila vsebujejo oceno rezultatov, ki so bili doseženi z ukrepi na podlagi te uredbe, vključno z ustreznimi informacijami o razvoju dogodkov v sektorju, zlasti o ekonomskih, socialnih, okoljskih, zaposlovalnih in tehnoloških vidikih, kakor tudi o kakovosti storitev v smislu prvotnih ciljev in prihodnjih potreb.“

(7) Vstavi se naslednji člen:

„Člen 13a

Evropska agencija za varnost v letalstvu

Pri izvajanju te uredbe in uredb (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004, (ES) št. 552/2004 in Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu (*) se države članice in Komisija v skladu s svojo vlogo, določeno v tej uredbi, po potrebi uskladijo z Evropsko agencijo za varnost v letalstvu, da bi zagotovile ustrezno obravnavo vseh varnostnih vidikov.

(*) UL L 79, 19.3.2008, str. 1.“

Člen 2

Uredba (ES) št. 550/2004 se spremeni:

(1) Členi 2 do 4 se nadomestijo z naslednjim:

„Člen 2

Naloge nacionalnih nadzornih organov

1. Nacionalni nadzorni organi iz člena 4 okvirne uredbe zagotovijo primerni nadzor uporabe te uredbe, zlasti glede varnega in učinkovitega delovanja izvajalcev navigacijskih

služb zračnega prometa, povezanih z zračnim prostorom, ki sodijo v pristojnost države članice, ki je zadevni organ določila ali ustanovila.

2. V ta namen vsak nacionalni nadzorni organ organizira ustrezni inšpekcijski nadzor in preglede, da preveri izpolnjevanje zahtev te uredbe, vključno z zahtevami po človeških virih za izvajanje storitev navigacijskih služb. Zadevni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora takšno delo omogočiti.

3. Za funkcionalne bloke zračnega prostora, ki so v pristojnosti več kakor ene države članice, zadevne države članice sklenejo sporazum o nadzoru izvajalcev storitev navigacijskih služb, ki izvajajo storitve za te bloke zračnega prostora.

4. Nacionalni nadzorni organi med seboj tesno sodelujejo, da bi zagotovili ustrezni nadzor izvajalcev navigacijskih služb z veljavnim dovoljenjem iz ene države članice, ki pa izvajajo storitve, povezane z zračnim prostorom, ki je v pristojnosti druge države članice. Takšno sodelovanje vključuje tudi dogovore za ravnanje v primerih neizpolnjevanja skupnih veljavnih predpisov iz člena 6 ali pogojev iz Priloge II.

5. V primeru čezmejnega izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa, takšni dogovori vključujejo sporazum o medsebojnem priznavanju nadzornih nalog iz odstavkov 1 in 2 ter rezultatov teh nalog. Medsebojno priznanje se uporablja tudi, kadar se sprejmejo dogovori med nacionalnimi nadzornimi organi o priznanju certifikacijskega postopka za izvajalce storitev.

6. Če nacionalna zakonodaja tako dovoljuje, in zaradi regionalnega sodelovanja, nacionalni nadzorni organi lahko sklepajo sporazume tudi glede delitve odgovornosti pri nalogah nadzora.

Člen 3

Kvalificirani subjekti

1. Nacionalni nadzorni organi lahko v celoti ali delno prenesejo inšpekcijski nadzor in preglede iz člena 2(2) na kvalificirane subjekte, ki izpolnjujejo zahteve iz Priloge I.

2. Takšen prenos, ki ga izda nacionalni nadzorni organ, je veljaven v vsej Skupnosti za obnovljivo obdobje treh let. Nacionalni nadzorni organi lahko za izvedbo inšpekcijskega nadzora in pregledov zadolžijo kateri koli kvalificiran subjekt, ki se nahaja v Skupnosti.

Člen 4

Varnostne zahteve

Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe sprejme izvedbena pravila, ki vključujejo ustrezne določbe zakonskih varnostnih zahtev Eurocontrola (ESARR) in njihove poznejše spremembe v okviru te uredbe, po potrebi z ustreznimi prilagoditvami.“

(2) Člen 5 se črta.

(3) V členu 7 se odstavek 6 in 7 nadomestita z naslednjim:

„6. Brez poseganja v člena 8 in 9 izdaja dovoljenj izvajalcem storitev navigacijskih služb zračnega prometa daje možnost, da svoje storitve ponudijo državam članicam, drugim izvajalcem storitev navigacijskih služb, uporabnikom zračnega prostora in letališkim družbam v Skupnosti.

7. Nacionalni nadzorni organi nadzirajo izpolnjevanje skupnih zahtev in pogojev, navedenih v dovoljenju. Podrobne navedbe takšnega nadziranja so vključene v letna poročila, ki jih države članice predložijo v skladu s členom 12(1) okvirne uredbe. Če nacionalni nadzorni organ ugotovi, da nosilec dovoljenja ne izpolnjuje več teh zahtev ali pogojev, sprejme primerne ukrepe ob zagotavljanju neprekinjenega delovanja služb, pod pogojem, da varnost ni ogrožena. Ti ukrepi lahko vključujejo razveljavitev dovoljenja.“

(4) Člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 8

Določitev izvajalcev služb zračnega prometa

1. Države članice zagotavljajo izvajanje storitev zračnega prometa na ekskluzivni osnovi v specifičnih blokih zračnega prostora, ki je v njihovi pristojnosti. V ta namen države članice določijo izvajalca storitev služb zračnega prometa, ki ima veljavno dovoljenje v Skupnosti.

2. Za zagotavljanje čezmejnih storitev države članice zagotovijo, da izvajanja tega člena in člena 10(3) ne preprečuje njihov nacionalni pravni sistem z zahtevo, da so izvajalci služb zračnega prometa, ki izvajajo storitve v zračnem prostoru, v pristojnosti te države članice:

(a) v neposredni lasti ali v večinski lasti te države članice ali njenih državljanov;

(b) imajo glavni poslovni sedež ali uradni sedež na ozemlju te države članice, ali

(c) uporabljajo le zmogljivosti v tej državi članici.

3. Države članice opredelijo pravice in obveznosti, ki jih morajo izpolnjevati določeni izvajalci služb zračnega prometa. Te obveznosti lahko vključujejo pogoje v zvezi s pravočasnim informiranjem, ki omogočajo identifikacijo vseh premikov zrakoplovov v zračnem prostoru, ki je v njihovi pristojnosti.

4. Države članice imajo diskrecijsko pravico pri izbiri izvajalca službe zračnega prometa pod pogojem, da ta izpolnjuje zahteve in pogoje iz členov 6 in 7.

5. Za funkcionalne bloke zračnega prostora, opredeljene v skladu s členom 9a, ki so v zračnem prostoru v pristojnosti več kakor ene države članice, države članice v skladu z odstavkom 1 tega člena skupaj določijo enega ali več izvajalcev storitev služb zračnega prometa vsaj en mesec pred vzpostavitvijo bloka zračnega prostora.

6. Države članice takoj obvestijo Komisijo in druge države članice o vseh odločitvah v okviru tega člena glede določitve izvajalcev služb zračnega prometa v specifičnih blokih zračnega prostora, ki je v njihovi pristojnosti.“

(5) Vstavita se naslednja člena:

„Člen 9a

Funkcionalni bloki zračnega prostora

1. Do 4. decembra 2012 države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za izvajanje funkcionalnih blokov zračnega prostora z namenom doseganja zahtevane zmogljivosti in učinkovitosti omrežja za upravljanje zračnega prometa na enotnem evropskem nebu in ohranitve visoke stopnje varnosti ter prispevanja k splošni uspešnosti sistema zračnega prometa in zmanjšanemu vplivu na okolje. Države članice kolikor je mogoče tesno sodelujejo med sabo, zlasti države članice, ki vzpostavljajo sosednje funkcionalne bloke zračnega prostora, z namenom zagotovitve skladnosti s to določbo. Kadar je primerno, lahko sodelovanje vključuje tretje države, ki so udeležene pri funkcionalnih blokih zračnega prostora.

2. Funkcionalni bloki zračnega prostora:

(a) se opirajo na varnostno analizo;

(b) omogočajo optimalno uporabo zračnega prostora ob upoštevanju prometnih tokov v zračnem prometu;

(c) zagotavljajo skladnost z evropskim omrežjem zračnih poti, ki je bilo vzpostavljeno v skladu s členom 6 uredbe o zračnem prostoru;

- (d) so na osnovi analiz stroškov in koristi upravičeni zaradi svoje dodane vrednosti, vključno z optimalno uporabo tehničnih in človeških virov;
- (e) zagotavljajo nemoten in prilagodljiv prenos pristojnosti za kontrolo zračnega prometa med enotami službe zračnega prometa;
- (f) zagotavljajo združljivost med različnimi konfiguracijami zračnega prostora, med drugim z optimizacijo sedanjih letalskih informativnih območij;
- (g) so skladni s pogoji, ki izhajajo iz regionalnih sporazumov, sklenjenih v okviru ICAO;
- (h) upoštevajo regionalne sporazume, ki obstajajo na dan začetka veljavnosti te uredbe, zlasti tiste z evropskimi tretjimi državami, in
- (i) omogočijo skladnost s ciljnim zmogljivostmi celotne Skupnosti.

3. Funkcionalni blok zračnega prostora se vzpostavi le z medsebojnim sporazumom vseh držav članic in po potrebi tretjih držav, ki so pristojne za kateri koli del zračnega prostora, vključenega v funkcionalni blok zračnega prostora. Preden uradno obvestijo Komisijo o vzpostavitvi funkcionalnega bloka zračnega prostora, zadevne države članice pošljejo ustrezne informacije Komisiji, drugim državam članicam in zainteresiranim stranem in jim dajo priložnost, da predložijo svoje ugotovitve.

4. Kadar se funkcionalni blok zračnega prostora nanaša na zračni prostor, ki je v celoti ali delno v pristojnosti dveh ali več držav članic, sporazum, s katerim se vzpostavi funkcionalni blok zračnega prostora, vsebuje potrebne določbe o načinu spreminjanja tega bloka in načinu umika države članice iz bloka, vključno s prehodnimi ureditvami.

5. Kadar nastanejo težave med dvema državama članicama ali več državami članicami glede čezmejnega funkcionalnega bloka zračnega prostora, ki zadeva zračni prostor v njihovi pristojnosti, lahko zadevne države članice skupaj predložijo zadevo Odboru za enotno evropsko nebo, da poda mnenje. Mnenje se naslovi na zadevne države članice. Brez poseganja v odstavek 3 države članice takšno mnenje upoštevajo v svojih prizadevanjih, da bi našle rešitev.

6. Po prejemu uradnih obvestil držav članic glede sporazumov in izjav iz členov 3 in 4 Komisija oceni, ali posamezni funkcionalni bloki zračnega prostora izpolnjujejo zahteve iz odstavka 2, in rezultate predloži v razpravo Odboru za enotno evropsko nebo. Če Komisija presodi, da eden ali več funkcionalnih blokov zračnega prostora ne izpolnjuje zahtev, začne pogovore z zadevno državo članico, da doseže soglasje o ukrepih, potrebnih za popravo nastalih razmer.

7. Komisija je brez poseganja v odstavek 6 uradno obveščena o sporazumih in izjavah iz odstavkov 3 in 4 z namenom, da se objavijo v *Uradnem listu Evropske unije*. V objavi se določi datum začetka veljavnosti s tem povezane odločitve.

8. Navodila za vzpostavitev in spremembo funkcionalnih blokov zračnega prostora se pripravijo do 4. decembra 2010 v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 5(2) okvirne uredbe.

9. Komisija do 4. decembra 2011 in v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe, sprejme izvedbena pravila glede informacij, ki jih mora zadevna država članica zagotoviti pred vzpostavitvijo in spremembo funkcionalnega bloka zračnega prostora v skladu z odstavkom 3 tega člena.

Člen 9b

Koordinator sistema funkcionalnih blokov zračnega prostora

1. Da bi olajšala vzpostavitev funkcionalnih blokov zračnega prostora, Komisija lahko imenuje fizično osebo za koordinatorja sistema funkcionalnih blokov zračnega prostora (koordinator). Komisija ukrepa v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe.

2. Brez poseganja v člen 9a(5) koordinator na zahtevo vseh vpletenih držav članic in, kjer je to primerno, tretjih držav, ki so udeležene pri istem funkcionalnem bloku zračnega prostora, olajša premagovanje težav v njihovem pogajalskem procesu, da bi pospešil vzpostavitev funkcionalnih blokov zračnega prostora. Koordinator deluje na osnovi pooblastila vseh vpletenih držav članic in, kadar je primerno, tretjih držav, ki so udeležene pri istem funkcionalnem bloku zračnega prostora.

3. Koordinator deluje nepristransko, zlasti v odnosu do držav članic, tretjih držav, Komisije in zainteresiranih strani.

4. Koordinator ne razkrije nobenih informacij, ki jih je pridobil med izvajanjem svoje funkcije, razen če ga za to ne pooblasti(-jo) zadevna(-e) država(-e) članica(-e) in, če je primerno, tretja(-e) država(-e).

5. Vsake tri mesece po njegovem imenovanju predloži koordinator poročilo Komisiji, Odboru za enotno evropsko nebo in Evropskemu parlamentu. Poročilo vključuje povzitek in rezultate pogajanj.

6. Pooblastilo koordinatorja se izteče, ko je podpisan zadnji sporazum o funkcionalnem bloku zračnega prostora, vendar najpozneje 4. decembra 2012.“

(6) Člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

Odnosi z vojaškimi organi

Države članice v okviru skupne prometne politike sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev, da bi se med pristojnimi civilnimi in vojaškimi organi sklenili ali obnovili pisni sporazumi ali enakovredne pravne ureditve za upravljanje specifičnih blokov zračnega prostora.“

(7) Člen 12(3) se nadomesti z naslednjim:

„3. Kadar izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa izvajajo storitve v svežnju, morajo identificirati in razkriti stroške in dohodke, ki izhajajo iz navigacijskih storitev, ki jih razčlenijo v skladu s sistemom pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa iz člena 14 in, kadar je to primerno, vodijo konsolidirane računovodske izkaze za druge storitve, ki niso povezane z navigacijskimi službami zračnega prometa, kakor bi morali storiti, če bi zadevne službe zagotavljala ločena podjetja.“

(8) Člen 14 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 14

Splošno

V skladu z zahtevami členov 15 in 16 sistem pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa prispeva k večji transparentnosti pri določanju, uvedbi in izvrševanju pristojbin za uporabnike zračnega prostora ter prispeva k stroškovni učinkovitosti pri izvajanju storitev navigacijskih služb zračnega prometa in učinkovitosti letov, ob hkratnem ohranjanju največje možne stopnje varnosti. Ta sistem pristojbin je prav tako v skladu s členom 15 Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisane v Chicagu leta 1944, in sistemom preletnih pristojbin Eurocontrola.“

(9) Člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

Načela

1. Sistem pristojbin temelji na izračunu stroškov za navigacijske službe, ki jih imajo izvajalci služb v korist uporabnikov zračnega prostora. S sistemom pristojbin se ti stroški razporedijo med kategorijami uporabnikov.

2. Pri določanju stroškovne baze za pristojbine se uporabljajo naslednja načela:

(a) stroški, ki se razdelijo med uporabnike zračnega prostora, so ugotovljeni stroški zagotavljanja navigacijskih služb zračnega prometa, vključno z ustreznimi vsotami za obresti na kapitalske investicije in amortizacijo aktivne kakor tudi stroški vzdrževanja, obratovanja, vodenja in uprave. Ugotovljeni stroški so stroški, ki

jih ugotovi država članica na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, in sicer na začetku referenčnega obdobja za vsako koledarsko leto referenčnega obdobja iz člena 11 okvirne uredbe ali pa med referenčnim obdobjem po ustreznih prilagoditvah z uporabo mehanizmov opozarjanja iz člena 11 okvirne uredbe;

(b) stroški, ki jih je s tem v zvezi treba upoštevati, so stroški, ocenjeni v zvezi z napravami in storitvami, ki se zagotavljajo in izvajajo na podlagi regionalnega načrta zračne plovbe ICAO za evropsko regijo. Ti stroški lahko zajemajo tudi stroške, ki jih navedejo nacionalni nadzorni organi in/ali usposobljeni subjekti, kakor tudi drugi stroški, ki nastanejo pri zadevni državi članici in izvajalcu storitev služb v zvezi z zagotavljanjem navigacijskih storitev zračnega prometa. Ne zajemajo stroškov kazni, ki jih naložijo države članice v skladu s členom 9 okvirne uredbe, niti stroškov korektivnih ukrepov, ki jih naložijo države članice v skladu s členom 11 okvirne uredbe;

(c) v zvezi s funkcionalnimi bloki zračnega prostora in kot del ustreznih okvirnih sporazumov, si države članice v razumnih mejah prizadevajo za dogovor o skupnih načelih politike zaračunavanja;

(d) stroški različnih navigacijskih služb zračnega prometa se opredelijo ločeno, kakor določa člen 12(3);

(e) navzkrižno subvencioniranje ni dovoljeno med preletnimi storitvami in storitvami na terminalih. Stroški, ki se nanašajo na storitve na terminalih in preletne storitve se sorazmerno porazdelijo med obe vrsti storitev na podlagi pregledne metodologije. Navzkrižno subvencioniranje je dovoljeno med različnimi navigacijskimi službami zračnega prometa iz ene od teh dveh kategorij samo takrat, kadar je to upravičeno iz objektivnih razlogov in jasno opredeljeno;

(f) preglednost stroškovne baze za pristojbine na zračnih poteh je zajamčena. Sprejeta so izvedbena pravila za zagotavljanje informacij, ki jih zagotavljajo izvajalci, da bi bila mogoča kontrola njihovih napovedi, dejanskih stroškov in prihodkov. Nacionalni nadzorni organi, izvajalci služb, uporabniki zračnega prostora, Komisija in Eurocontrol redno izmenjujejo informacije.

3. Države članice pri določanju pristojbin v skladu z odstavkom 2 izpolnjujejo naslednja načela:

(a) pristojbine za navigacijske službe zračnega prometa se določijo na nediskriminacijski način. Pri zaračunavanju pristojbin za uporabo iste storitve se za različne uporabnike zračnega prostora ne dela razlike glede na njihovo nacionalnost ali kategorijo, ki ji pripadajo;

- (b) izjeme se lahko dovolijo za nekatere uporabnike, zlasti za lahke zrakoplove in državnih državne zrakoplove pod pogojem, da se stroški takšnih izjem ne prenesejo na druge uporabnike;
- (c) pristojbine se določijo na koledarsko leto na podlagi ugotovljenih stroškov ali pa se določijo pod pogoji, ki so jih določile države članice, za opredelitev najvišje ravni cene za enoto ali prihodka za vsako leto za določeno obdobje, ki ni daljše od petih let;
- (d) navigacijske službe zračnega prometa lahko ustvarijo zadostne prihodke, ki zagotovijo primeren donos na aktivno, da prispevajo k potrebni krepitvi kapitala;
- (e) pristojbine odražajo stroške za storitve navigacijskih služb zračnega prometa in uporabo naprav in objektov, ki so na razpolago uporabnikom zračnega prostora, ob upoštevanju relativnih zmožnosti za prispevek različnih tipov zadevnih zrakoplovov;
- (f) pristojbine spodbujajo varno, učinkovito, uspešno in trajnostno zagotavljanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa z namenom, da se omogoči visoka stopnja varnosti in stroškovne učinkovitosti ter izpolnitev ciljev uspešnosti in da se spodbuja zagotavljanje integriranih storitev ob hkratnem zmanjšanju vpliva letalstva na okolje. V ta namen in v povezavi z nacionalnimi načrti izvedbe ali načrti izvedbe funkcionalnih blokov zračnega prostora lahko nacionalni nadzorni organi vzpostavijo mehanizme, vključno s spodbudami, ki jih sestavljajo finančne prednosti in slabosti, ki izvajalce storitev navigacijskih služb zračnega prometa in/ali uporabnike zračnega prostora spodbudijo, da podprejo izboljšave v izvajanju navigacijskih storitev zračnega prometa, kot so povečanje zmogljivosti, zmanjšanje zamud in trajnostni razvoj, pri čemer ohranjajo največjo možno stopnjo varnosti.
4. Komisija sprejme podrobna izvedbena pravila za ta člen v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe.“

(10) Vstavi se naslednji člen:

„Člen 15a

Skupni projekti

1. Skupni projekti lahko prispevajo k uspešnemu izvajanju osrednjega načrta ATM. Takšni projekti poleg tega podpirajo cilje iz te uredbe za izboljšanje delovanja evropskega letalskega sistema na ključnih področjih, kot so zmogljivost, učinkovitost letov, stroškovna učinkovitost in okoljska trajnost znotraj prevladujočih varnostnih ciljev.
2. Komisija lahko v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe razvije usmerjevalno gradivo o tem, kako ti projekti lahko podprejo izvajanje osrednjega

načrta ATM. Takšno usmerjevalno gradivo ne vpliva na mehanizme za razvoj tovrstnih projektov v zvezi s funkcionalnimi bloki zračnega prostora, o katerih so se dogovorile stranke v teh blokih.

3. Komisija lahko v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe odloči tudi, da pripravi skupne projekte za funkcije, povezane z omrežji, ki so zlasti pomembne za izboljšanje celovite uspešnosti upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa v Evropi. Takšni skupni projekti so lahko upravičeni do financiranja s strani Skupnosti v večletnem finančnem okviru. V ta namen in brez poseganja v pristojnost držav članic, da odločajo o porabi svojih finančnih sredstev, Komisija v skladu s členom 10 okvirne uredbe opravi neodvisno analizo stroškov in koristi ter se ustrezno posvetuje z državami članicami in ustreznimi zainteresiranimi stranmi, pri tem pa preuči vse primerne načine financiranja priprave teh projektov. Upravičeni stroški priprave skupnih projektov se krijejo v skladu z načeli preglednosti in nediskriminacije.“

(11) Členi 16 do 18 se nadomestijo z naslednjim:

„Člen 16

Pregled skladnosti

1. Komisija v sodelovanju z državami članicami stalno preverja izpolnjevanje načel in pravil iz členov 14 in 15. Komisija si prizadeva uvesti potrebne mehanizme, ki bi omogočili uporabo Eurocontrolovega strokovnega znanja in izkušenj, rezultate pregleda pa predstavi državam članicam, Eurocontrolu in predstavnikom uporabnikov zračnega prostora.

2. Komisija na zahtevo ene države članice ali več držav članic, ki menijo, da načela in pravila iz členov 14 in 15 niso bila pravilno uporabljena, ali na lastno pobudo izvede preiskavo v zvezi z vsakim domnevnim neizvajanjem ali neuporabo zadevnih načel in/ali pravil. Komisija brez poseganja v člen 18(1) rezultate preiskave predstavi državam članicam, Eurocontrolu in predstavnikom uporabnikov zračnega prostora. Komisija v dveh mesecih po prejemu zahtevka, potem ko je opravila zaslišanje zadevne države članice in po posvetovanju z Odborom za enotno evropsko nebo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 5(2) okvirne uredbe, sprejme sklep o uporabi členov 14 in 15 te uredbe in odloči, ali se zadevna praksa lahko nadaljuje.

3. Komisija o svoji odločitvi obvesti države članice in izvajalca služb, če je pravno zainteresiran. Vsaka država članica lahko odločitev Komisije predloži Svetu v roku enega meseca. Svet lahko s kvalificirano večino sprejme drugačno odločitev v roku enega meseca.

Člen 17

Revizija prilog

Ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb prilog zaradi upoštevanja tehničnega in operativnega razvoja, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5(4) okvirne uredbe.

Iz nujnih razlogov lahko Komisija uporabi nujni postopek iz člena 5(5) okvirne uredbe.

Člen 18

Zaupnost

1. Niti nacionalni nadzorni organi, ki delujejo v skladu s svojo nacionalno zakonodajo, niti Komisija ne razkrijejo informacij zaupne narave, zlasti ne informacij o izvajalcih storitev navigacijskih služb zračnega prometa, njihovih poslovnih odnosih ali stroškovnih komponentah.

2. Odstavek 1 ne posega v pravico nacionalnih nadzornih organov ali Komisije, da razkrijejo informacije, kadar so te nujno potrebne za izvajanje njihovih nalog, vendar je v tem primeru razkritje sorazmerno in upošteva pravno utemeljen interes izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa, uporabnikov zračnega prostora, letališč in drugih zadevnih zainteresiranih strani za varovanje njihove poslovne tajnosti.

3. Informacije in podatki, posredovani v skladu s sistemom pristojbin iz člena 14, se objavijo.“

(12) Vstavi se naslednji člen:

„Člen 18a

Pregled

Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu najpozneje 4. decembra 2012 predloži študijo o oceni pravnih, varnostnih, industrijskih, gospodarskih in družbenih vplivov uporabe tržnih načel pri zagotavljanju storitev komunikacij, navigacije, nadzora in letalskih informacij v primerjavi z obstoječimi ali alternativnimi organizacijskimi načeli, ob tem pa upošteva napredek pri funkcionalnih blokih zračnega prostora in razpoložljivo tehnologijo.“

(13) Priloga I se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„ZAHTEVE ZA USPOSOBLJENE SUBJEKTE“;

(b) uvodno besedilo se nadomesti z naslednjim:

„Usposobljeni subjekti morajo:“.

Člen 3

Uredba (ES) št. 551/2004 se spremeni:

(1) Člen 2 se črta.

(2) Člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3

Evropsko zgornje letalsko informativno območje (EUIR)

1. Skupnost in njene države članice si prizadevajo, da ICAO vzpostavi in prizna enotno evropsko letalsko informativno območje (EUIR). Najpozneje do 4. decembra 2011 Komisija v ta namen za zadeve, ki so v pristojnosti Skupnosti, po potrebi predloži priporočilo Svetu v skladu s členom 300 Pogodbe.

2. EUIR je namenjeno pokrivanju zračnega prostora v pristojnosti držav članic v skladu s členom 1(3) in lahko vključuje zračni prostor evropskih tretjih držav.

3. Vzpostavitev EUIR ne posega v odgovornost držav članic glede določitve izvajalcev storitev služb zračnega prometa za zračni prostor v njihovi pristojnosti v skladu s členom 8(1) Uredbe o zagotavljanju služb.

4. Države članice ohranijo svoje obveznosti do ICAO v okviru geografskih meja letalskih informativnih območij v zgornjem zračnem prostoru in letalskih informativnih območij, ki jim jih je zaupala ICAO na dan začetka veljavnosti te uredbe.“

(3) Vstavi se naslednji člen:

„Člen 3a

Elektronske letalske informacije

1. Brez poseganja v objavo letalskih informacij držav članic in na način, ki dosledno upošteva to objavo, Komisija v sodelovanju z Eurocontrolom zagotovi razpoložljivost elektronskih letalskih informacij visoke kakovosti, ki so predstavljene na usklajen način ter po kakovosti podatkov in aktualnosti ustrezajo zahtevam vseh zadevnih uporabnikov.

2. Za namene odstavka 1 Komisija:

(a) zagotovi razvoj infrastrukture za letalske informacije za vso Skupnost v obliki elektronskega integriranega obveščevalnega portala z neomejenim dostopom za zainteresirane strani. Navedena infrastruktura vključuje dostop do zahtevanih podatkovnih elementov in njihovo zagotavljanje, kot so med drugim letalske informacije, informacije službe letalskih informacij (ARO), meteorološke informacije in informacije o upravljanju pretoka;

(b) podpira posodobitev in uskladitev zagotavljanja letalskih informacij v najširšem pomenu v tesnem sodelovanju z Eurocontrolom in ICAO.

3. Komisija sprejme podrobna izvedbena pravila za ta člen v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe.“

(4) Člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Pravila zračnega prometa in klasifikacija zračnega prostora

Komisija v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe sprejme izvedbena pravila za:

- (a) sprejetje ustreznih določb glede pravil zračnega prometa, osnovanih na standardih ICAO in priporočenih praksah;
- (b) uskladitev in ustrezno prilagoditev uporabe klasifikacije zračnega prostora ICAO, z namenom nemotenega zagotavljanja varnih in učinkovitih storitev služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu.“

(5) Člen 5 se črta.

(6) Člen 6 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

Upravljanje omrežja in načrtovanje

1. Funkcije omrežja za upravljanje zračnega prometa (ATM) omogočajo optimalno uporabo zračnega prostora in uporabnikom zračnega prostora zagotavljajo uporabo zaželenih letalskih prog, hkrati pa omogočajo največji dostop do zračnega prostora in navigacijskih storitev zračnega prometa. Namen funkcij omrežja je podpora pobudam na nacionalni ravni in na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora. Izvajajo se ob upoštevanju ločevanja med regulativnimi in operativnimi nalogami.

2. Da se dosežejo cilji iz odstavka 1 in brez poseganja v odgovornosti držav članic glede nacionalnih zračnih poti in struktur zračnega prostora, Komisija zagotovi izvajanje naslednjih funkcij:

- (a) načrtovanje evropskega omrežja prog;
- (b) usklajevanje omejenih virov znotraj letalskih frekvenčnih pasov, ki se uporabljajo v splošnem letalstvu, zlasti radijskih frekvenc in usklajevanje kod radarskih odzivnikov.

Funkcije, našteje v prvem pododstavku, ne vključujejo sprejemanja zavezujočih ukrepov splošnega obsega ali uresničevanja politične diskrecije. Upoštevajo predloge, ki so oblikovani na nacionalni ravni in na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora. Izvajajo se skupaj z vojaškimi organi po dogovorjenih postopkih glede prožne uporabe zračnega prostora.

Komisija lahko po posvetovanju z Odborom za enotno nebo in v skladu z izvedbenimi pravili iz odstavka 4 pooblasti Eurocontrol ali drug nepristranski in pristojni organ za naloge, potrebne za opravljanje funkcij, naštetih v prvem pododstavku. Te naloge se izvajajo na nepristranski in stroškovno učinkovit način, opravljene pa so v imenu držav članic in zainteresiranih strani. Zanje veljajo pravila ustreznega upravljanja, ki priznavajo ločevanje med odgovornostjo za opravljene storitve in odgovornostjo za predpise, pri čemer se upoštevajo potrebe celotnega omrežja ATM, in ob polni vključenosti uporabnikov zračnega prostora in izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

3. Komisija lahko dopolni seznam funkcij iz odstavka 2, po ustreznem posvetovanju z zainteresiranimi stranmi iz industrije. Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5(4) okvirne uredbe.

4. Podrobna pravila za izvajanje ukrepov iz tega člena, razen tistih iz odstavkov 6 do 9, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe. Ta izvedbena pravila se nanašajo zlasti na:

- (a) usklajevanje in urejanje postopkov za učinkovitejšo upravljanje letalskih frekvenc, pa tudi oblikovanje načel in meril;
- (b) osrednjo funkcijo usklajevanja zgodnje identifikacije in reševanja potreb po frekvencah v pasovih, dodeljenih evropskemu splošnemu zračnemu prometu, za podporo oblikovanju in delovanju evropskega letalskega omrežja;
- (c) dodatne funkcije omrežja, kot jih opredeljuje osrednji načrt ATM;
- (d) podrobno ureditev za sprejemanje odločitev med državami članicami, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in pristojnimi za upravljanje omrežja za naloge iz odstavka 2;
- (e) ureditev za posvetovanje z zainteresiranimi stranmi glede sprejemanja odločitev na nacionalni in evropski ravni, in

(f) znotraj radijskega spektra, ki ga splošnemu zračnemu prometu dodeli Mednarodna telekomunikacijska zveza, razdelitev nalog in odgovornosti med pristojnimi za upravljanje omrežja in nacionalnimi upravljavci frekvenc, pri čemer je treba poskrbeti, da bodo pristojni za nacionalno upravljanje frekvenc še naprej izvajali naloge, ki so povezane z nacionalnim upravljanjem frekvenc in ki ne vplivajo na omrežje. Za primere, ko pride do vpliva na omrežje, nacionalni upravljavci frekvenc sodelujejo s pristojnimi za upravljanje omrežja, da bi omogočili optimalno uporabo frekvenc.

5. Vidiki načrtovanja zračnega prostora, razen tistih iz odstavka 2, se obravnavajo na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora. Ta postopek načrtovanja upošteva promet in njegovo zahtevnost, nacionalne ali funkcionalne načrte za učinkovitost blokov zračnega prostora ter vključuje popolno posvetovanje ustreznih uporabnikov zračnega prostora ali ustreznih skupin, ki zastopajo uporabnike zračnega prostora in po potrebi vojaške organe.

6. Države članice Eurocontrolu ali drugemu nepristranskemu in pristojnemu organu naložijo izvajanje upravljanja pretoka zračnega prometa, v ta namen pa ustrezno uredijo nadzor.

7. Izvedbena pravila za upravljanje pretoka zračnega prometa in ustrezna ureditev nadzora se oblikujejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 5(2) okvirne uredbe in sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe, da bi se s tem pri uporabi zračnega prostora zagotovile optimalno razpoložljive zmogljivosti in bi se spodbudili procesi upravljanja pretoka zračnega prometa. Ta pravila temeljijo na preglednosti in učinkovitosti ter jamčijo, da se zmogljivosti zagotavljajo na prilagodljiv način, pravočasno in v skladu s priporočili regionalnega načrta zračne plovbe ICAO za evropsko regijo.

8. Izvedbena pravila za upravljanje pretoka zračnega prometa podpirajo operativne odločitve izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavcev letališč in uporabnikov zračnega prostora ter zajemajo naslednja področja:

- (a) načrtovanje letenja;
- (b) uporabo razpoložljivih zmogljivosti zračnega prostora med vsemi fazami letenja, pa tudi dodeljevanje slotov, in
- (c) uporabo zračnih poti za splošni zračni promet, in sicer
 - oblikovanje enotne publikacije za orientacijo zračnih prog in prometa,
 - možnosti za preusmeritev splošnega zračnega prometa s področij zastojev, in

— prednostna pravila o dostopu do zračnega prostora za splošni zračni promet, zlasti v obdobjih zastojev in v kriznih obdobjih.

9. Komisija pri pripravi in sprejemanju izvedbenih pravil ustrezno in brez poseganja v varnost upošteva skladnost med načrti leta in letališkimi sloti ter potrebno usklajenost s sosednjimi regijami.“

(7) Člen 9 se črta.

Člen 4

Uredba (ES) št. 552/2004 se spremeni:

(1) Vstavi se naslednji člen:

„Člen 6a

Alternativna verifikacija skladnosti

Potrdilo, ki se izda v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu (*), in se nanaša na komponente ali sisteme, se za namen členov 5 in 6 te uredbe šteje za izjavo ES o skladnosti ali primernosti za uporabo ali za izjavo ES o verifikaciji, če vključuje dokaze o skladnosti z bistvenimi zahtevami te uredbe in zadevnimi izvedbenimi pravili za interoperabilnost.

(*) UL L 79, 19.3.2008, str. 1.“

(2) Člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

Revizija prilog

Ukrepi, namenjeni spreminjanju nebistvenih določb prilog k tej uredbi zaradi upoštevanja tehničnega in operativnega razvoja, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5(4) okvirne uredbe.“

(3) V členu 10 se vstavi naslednji odstavek:

„2a. Za namene odstavka 2 tega člena lahko države članice izjavijo, da so sistemi in sestavni deli EATMN usklajeni z bistvenimi zahtevami in da zanje ne veljajo določila iz členov 5 in 6.“

(4) Priloga II se spremeni:

- (a) v delu A se prvi odstavek točke 2 nadomesti z naslednjim:

„EATMN, njeni sistemi in njihovi sestavni deli na koordinirani podlagi podpirajo nove dogovorjene in veljavne koncepte obratovanja, ki izboljšujejo kakovost, trajnost in učinkovitost navigacijskih služb zračnega prometa, zlasti kar zadeva varnost in zmožljivost.“;

(b) del B se spremeni:

- (i) prvi odstavek točke 3.1.2 se nadomesti z naslednjim:

„Sistemi za obdelavo podatkov o letih morajo omogočati postopno uvajanje naprednih, dogovorjenih in veljavnih konceptov obratovanja za vse faze leta, zlasti kot je predvideno v osrednjem načrtu ATM.“;

- (ii) točka 3.2.2 se nadomesti z naslednjim:

„3.2.2. Podpora novim konceptom obratovanja

Sistemi za obdelavo nadzornih podatkov morajo omogočati postopno razpoložljivost novih virov nadzornih informacij tako, da se izboljša splošna kakovost storitev, zlasti kot je predvideno v osrednjem načrtu ATM.“;

- (iii) točka 4.2 se nadomesti z naslednjim:

„4.2. Podpora novim konceptom obratovanja

Komunikacijski sistemi podpirajo uvajanje naprednih, dogovorjenih in veljavnih konceptov obratovanja za vse faze leta, zlasti kot je predvideno v osrednjem načrtu ATM.“

Člen 5

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 6(2) in (6) Uredbe (ES) št. 551/2004, kakor je spremenjen s to uredbo, se uporablja od dne, ki je določen v izvedbenih pravilih, vendar ne pozneje kot 4. decembra 2012.

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

V Strasbourgu, 21. oktobra 2009

Za Evropski parlament
Predsednik
J. BUZEK

Za Svet
Predsednik
C. MALMSTRÖM