

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 1070/2009****z dnia 21 października 2009 r.****zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Wdrożenie wspólnej polityki transportowej wymaga efektywnego systemu transportu lotniczego umożliwiającego bezpieczne, regularne i zrównoważone wykonywanie usług transportu lotniczego, optymalizację przepustowości i ułatwiającego swobodny przepływ towarów, osób i usług.
- (2) Przyjęcie przez Parlament Europejski i Radę pierwszego pakietu przepisów w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, to jest rozporządzenia (WE) nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie ramowe) <sup>(4)</sup>, rozporządzenia (WE) nr 550/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewnienia służb) <sup>(5)</sup>, rozporządzenia (WE) nr 551/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) <sup>(6)</sup> oraz rozporządzenia (WE) nr 552/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) <sup>(7)</sup>, ustanowiło trwałe podstawy prawne dla utworzenia jednolitego, interoperacyjnego i bezpiecznego systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM).
- (3) W listopadzie 2006 r., w reakcji na postulaty uproszczenia i zwiększenia skuteczności ram prawnych dotyczących

lotnictwa w Europie, wysuwane przez środowiska reprezentujące przemysł, państwa członkowskie i inne zainteresowane podmioty, utworzono grupę wysokiego szczebla ds. przyszłości ram prawnych lotnictwa europejskiego („grupa wysokiego szczebla”). W lipcu 2007 r. grupa wysokiego szczebla, złożona z przedstawicieli większości zainteresowanych środowisk, przedłożyła sprawozdanie zawierające zbiór zaleceń dotyczących sposobu poprawienia skuteczności działania i zarządzania w systemie lotnictwa europejskiego. Grupa wysokiego szczebla zaleciła, aby sprawom dotyczącym środowiska nadać taką samą wagę, jak sprawom bezpieczeństwa i efektywności w systemie lotnictwa, oraz podkreśliła znaczenie współpracy przedstawicieli przemysłu i organów regulacyjnych w celu zagwarantowania, że ATM przyczyni się w jak największym stopniu do zrównoważonego rozwoju.

- (4) Na posiedzeniu w dniu 7 kwietnia 2008 r. Rada zwróciła się do Komisji o opracowanie, zgodnie z zaleceniami grupy wysokiego szczebla, jednolitego podejścia systemowego zgodnego z koncepcją „gate-to-gate” w celu zwiększenia bezpieczeństwa, usprawnienia ATM i zwiększenia efektywności kosztowej.
- (5) W celu zakończenia procesu tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej niezbędne jest przyjęcie dodatkowych środków na poziomie Wspólnoty, w szczególności w celu poprawy funkcjonowania europejskiego systemu lotnictwa w kluczowych obszarach, takich jak środowisko, przepustowość oraz efektywność kosztowa, przy uwzględnieniu nadrzędnych celów dotyczących bezpieczeństwa. Należy również dostosować przepisy dotyczące jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej do postępu technicznego.
- (6) W rozporządzeniu Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) <sup>(8)</sup> wezwano do opracowania i wdrożenia centralnego planu ATM. Wdrożenie centralnego planu ATM wymaga opracowania środków prawnych wspierających rozwój, wprowadzenie oraz finansowanie nowych koncepcji i technologii. W jego wyniku powinien powstać system składający się z elementów w pełni zharmonizowanych i interoperacyjnych, gwarantujących wysoką skuteczność funkcjonowania transportu lotniczego w Europie. Harmonogram wprowadzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej powinien uwzględnić okres przewidziany na przygotowanie i wdrożenie faz opracowywania i rozmieszczenia programu SESAR, jako części jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Powinno się ściśle koordynować oba procesy.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 182 z 4.8.2009, s. 50.<sup>(2)</sup> Dz.U. C 120 z 28.5.2009, s. 52.<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 25 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 7 września 2009 r.<sup>(4)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.<sup>(5)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.<sup>(6)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.<sup>(7)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.<sup>(8)</sup> Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1.

- (7) Pojęcie wspólnych projektów, mających na celu wsparcie użytkowników przestrzeni powietrznej lub instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w celu poprawienia infrastruktury wspólnej dla żeglugi powietrznej, zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz wykorzystania przestrzeni powietrznej, a w szczególności elementów niezbędnych do wdrożenia centralnego planu ATM, nie powinno stać na przeszkodzie realizacji wcześniejszych projektów o podobnych celach, przyjętych przez jedno lub kilka państw członkowskich. Przepisy dotyczące finansowania realizacji wspólnych projektów nie powinny mieć wpływu na sposób ich przygotowania. Komisja może zaproponować, aby zastosować finansowanie, takie jak finansowanie w ramach sieci transeuropejskiej lub finansowanie przez Europejski Bank Inwestycyjny w celu wsparcia wspólnych projektów, w szczególności, aby przypieszyć wdrożenie programu SESAR w obrębie wieloletnich ram finansowych. Bez uszczerbku dla dostępu do takiego finansowania, państwa członkowskie powinny móc decydować, na co przeznaczą przychody ze sprzedaży w drodze licytacji przydziałów w ramach systemu handlu emisjami dla sektora lotnictwa, i w związku z tym rozważyć, czy część tych przychodów można przeznaczyć na finansowanie wspólnych projektów na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.
- (8) W szczególności przy wdrażaniu wspólnych projektów należy zadbać, między innymi za pomocą kompleksowego i przejrzystego systemu rachunkowego, aby użytkownicy przestrzeni powietrznej nie ponosili nadmiernie wysokich opłat. Wspólne projekty należy realizować z korzyścią dla wszystkich zainteresowanych stron, zapewniając ich równe traktowanie.
- (9) W celu zapewnienia stałego i właściwego nadzoru nad zapewnianiem służb w Europie państwowym władzom nadzorującym należy zapewnić wystarczającą niezależność i zasoby. Niezależność ta nie powinna uniemożliwiać wymienionym władzom wykonywania ich zadań w obrębie ram administracyjnych.
- (10) Państwowe władze nadzorujące odgrywają kluczową rolę we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i w związku z tym Komisja powinna ułatwić współpracę między nimi, w tym wzmocnioną współpracę na szczeblu regionalnym, w celu umożliwienia wymiany najlepszych praktyk i opracowania wspólnego podejścia. Współpracę taką należy prowadzić regularnie.
- (11) Należy usprawnić proces informowania partnerów społecznych oraz konsultować z nimi wszelkie środki o znaczących skutkach społecznych. Na szczeblu wspólnotowym należy również odbyć konsultacje z Komitetem Dialogu Sektorowego ustanowionym na mocy decyzji Komisji 98/500/WE<sup>(1)</sup>.
- (12) W celu uzyskania poprawy funkcjonowania ATM i służb żeglugi powietrznej (ANS) konieczne jest ustanowienie ram w zakresie zdefiniowania, wdrożenia i egzekwowania wiążących parametrów docelowych w kluczowych obszarach funkcjonowania, zgodnie z polityką Organizacji
- Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Nieodzownym elementem takich ram powinien być właściwy mechanizm sprawozdawczy, badania, oceny i udostępniania danych dotyczących skuteczności działania ATM i ANS wraz z odpowiednim systemem zachęt, który zmobilizuje do osiągnięcia założonych celów.
- (13) Opracowując plany krajowe i regionalne, państwowe władze nadzorujące powinny mieć możliwość uwzględniania specyficznych uwarunkowań krajowych lub regionalnych. Zatwierdzając lub przyjmując plany krajowe, państwa członkowskie powinny być uprawnione do wprowadzania stosownych modyfikacji.
- (14) Ustalając opłaty za służby żeglugi powietrznej, Komisja i państwa członkowskie powinny starać się korzystać ze wspólnych prognoz. Pewien stopień elastyczności należy dopuścić w przypadkach, w których ruch znacznie odbiega od prognoz, poprzez zastosowanie odpowiednich mechanizmów ostrzegania.
- (15) Koszty ustalane przez państwa członkowskie na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, ponoszone wspólnie przez użytkowników przestrzeni powietrznej, powinny uwzględniać parametry docelowe skuteczności działania.
- (16) W odniesieniu do transgranicznego zapewniania służb państwa członkowskie powinny zapewnić, aby żaden krajowy system prawny nie uniemożliwiał wyznaczenia instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego ze względu na fakt, że taka instytucja została ustanowiona w innym państwie członkowskim lub stanowi własność obywateli innego państwa członkowskiego.
- (17) Państwowe władze nadzorujące powinny podjąć odpowiednie środki w celu zagwarantowania wysokiego stopnia bezpieczeństwa, w tym również możliwości wydawania indywidualnych certyfikatów dla każdego rodzaju służby żeglugi powietrznej, dbając przy tym o efektywność kosztową i spójność oraz unikając powielania zadań.
- (18) Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej są głównymi elementami umożliwiającymi poprawienie współpracy pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, służącej zwiększeniu skuteczności działania i wykorzystania efektu synergii. Państwa członkowskie powinny ustanowić funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej w rozsądnym terminie. W związku z tym, a także w celu optymalizacji interfejsu dla funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zainteresowane państwa członkowskie powinny ze sobą współpracować, a w razie potrzeby podjąć również współpracę z państwami trzecimi.
- (19) Jeżeli państwa członkowskie ustanawiają funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, wówczas inne państwa członkowskie, Komisja oraz inne zainteresowane strony mają możliwość zgłoszenia swoich uwag w celu ułatwienia wymiany poglądów. Uwagi te, skierowane do zainteresowanych państw członkowskich, mogą mieć jedynie charakter doradczy.

(<sup>1</sup>) Decyzja Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog pomiędzy partnerami społecznymi na szczeblu europejskim (Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27).

- (20) W przypadku wystąpienia trudności podczas negocjacji dotyczących ustanowienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej Komisja może wyznaczyć koordynatora systemu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej („koordynator”). Zadania koordynatora powinny wobec tego obejmować udzielanie pomocy w celu przezwyciężenia takich trudności bez ingerencji w kwestie dotyczące suwerenności danego państwa członkowskiego lub, w stosownym przypadku, suwerenności państw trzecich będących częścią tego samego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej. Koszty związane z działalnością koordynatora nie powinny obciążać budżetów państw członkowskich.
- (21) Sprawozdania Komisji Eurocontrolu ds. Oceny Skuteczności Działania oraz sprawozdanie końcowe grupy wysokiego szczebla potwierdzają, że sieć tras oraz struktura przestrzeni powietrznej nie mogą być rozwijane w izolacji, ponieważ każde państwo członkowskie stanowi integralny element europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN), zarówno na obszarze Wspólnoty, jak i poza nią. Należy zatem stopniowo zwiększać stopień integracji, jeśli chodzi o eksploatację przestrzeni powietrznej przez ogólny ruch lotniczy.
- (22) W związku z utworzeniem funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i ustanowieniem systemu skuteczności działania Komisja powinna określić niezbędne warunki wspólnotowe dotyczące utworzenia jednolitego europejskiego rejonu informacji powietrznej (SEFIR) i uwzględnić je, co ma się stać na wniosek państw członkowskich w ramach ICAO, zgodnie z ustalonymi procedurami tej organizacji oraz przy uwzględnieniu praw państw członkowskich, ich obowiązków i zakresów odpowiedzialności wynikających z Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. („konwencja chicagowska”). Obejmując przestrzeń powietrzną znajdującą się w zakresie odpowiedzialności państw członkowskich, SEFIR powinien ułatwić wspólne planowanie i integrację działań w celu przezwyciężenia wąskich gardeł w poszczególnych regionach. SEFIR powinien charakteryzować się niezbędnym stopniem elastyczności, aby uwzględnić specyficzne potrzeby, takie jak natężenie ruchu i stopień wymaganej złożoności.
- (23) Użytkownicy przestrzeni powietrznej napotykają zróżnicowane warunki dostępu oraz swobody poruszania w przestrzeni powietrznej Wspólnoty. Spowodowane jest to brakiem harmonizacji przepisów Wspólnoty w zakresie zasad ruchu lotniczego, a w szczególności brakiem jednolitej klasyfikacji przestrzeni powietrznej. W związku z tym Komisja powinna zharmonizować te przepisy w oparciu o normy ICAO.
- (24) Podczas projektowania i wdrażania EATMN należy uwzględnić bezpieczeństwo, zrównoważenie w zakresie środowiska, zwiększenie przepustowości i większą efektywność kosztową w całej sieci transportu lotniczego. Według sprawozdania Komisji Eurocontrolu ds. Oceny Skuteczności Działania, pt. „Ocena inicjatyw w zakresie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i ich wpływu na poprawę skuteczności działania” z dnia 31 października 2008 r., można to uzyskać poprzez skoordynowane zarządzanie siecią transportu lotniczego na szczeblu Wspólnoty.
- (25) Zgodnie z deklaracją państw członkowskich dotyczącą kwestii wojskowych związanych z jednolitą europejską przestrzenią powietrzną, dołączoną do rozporządzenia (WE) nr 549/2004, współpraca i koordynacja cywilno-wojskowa powinna odgrywać zasadniczą rolę w procesie realizacji jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, aby w coraz większym stopniu w sposób elastyczny wykorzystywać przestrzeń powietrzną w celu osiągnięcia celów w zakresie skuteczności jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, zwracając przy tym należyłą uwagę na skuteczność misji wojskowych.
- (26) Kluczowym elementem jest osiągnięcie wspólnej jednolitej struktury przestrzeni powietrznej pod względem tras, co pozwoli oprócz aktualną i przyszłą organizację przestrzeni powietrznej na wspólnych regułach, zapewni stopniowe wdrożenie centralnego planu ATM, zoptymalizuje wykorzystanie skromnych zasobów w celu uniknięcia zbędnych kosztów wyposażenia oraz pozwoli zaprojektować przestrzeń powietrzną i zarządzać nią zgodnie ze zharmonizowanymi przepisami. W tym celu Komisja powinna być odpowiedzialna za przyjęcie niezbędnych przepisów i decyzji wykonawczych o prawnie wiążącym charakterze.
- (27) Do wykazu funkcji związanych z zarządzaniem siecią i z projektowaniem sieci należy wprowadzić zmiany, aby w miarę potrzeby uwzględnić przyszłe funkcje sieci określone w centralnym planie ATM. Komisja powinna przy tym w jak największym stopniu skorzystać z wiedzy Eurocontrolu.
- (28) Grupa wysokiego szczebla zaleciła utworzenie nowych lub rozszerzenie aktualnych funkcji w oparciu o istniejące podstawy oraz zwiększenie roli Eurocontrolu, ustanawiając Wspólnotę jedynym regulatorem i przestrzegając zasady rozdziału funkcji regulacyjnych od zapewniania służb. Zatem Komisja powinna powierzyć zreformowanemu Eurocontrolowi, w którym obowiązują nowe zasady zarządzania, wykonywanie zadań związanych z różnymi funkcjami, które nie obejmują przyjmowania wiążących środków o charakterze ogólnym lub podejmowania działań mających charakter decyzji politycznych. Eurocontrol powinien wykonywać te zadania w sposób bezstronny i efektywny kosztowo oraz przy pełnym zaangażowaniu użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.
- (29) Należy podjąć odpowiednie środki, aby poprawić skuteczność zarządzania przepływem ruchu lotniczego, w celu wsparcia istniejących organów operacyjnych, w tym Centralnego Organu Zarządzania Przepływem Ruchu w ramach Eurocontrolu oraz zapewnienia efektywności operacji lotniczych. Ponadto w komunikacie Komisji w sprawie planu działania na rzecz poprawy przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie podkreślono potrzebę zapewnienia operacyjnej spójności pomiędzy planami lotów a przydziałem czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych. Ponadto Obserwatorium ds. Przepustowości w Portach Lotniczych Wspólnoty mogłoby wesprzeć dostarczanie państwom członkowskim obiektywnych informacji w celu dostosowania przepustowości portów lotniczych do przepustowości ATM, bez uszczerbku dla ich uprawnień w tym zakresie.



- (30) Dostarczanie nowoczesnej, pełnej, wiarygodnej i aktualnej informacji lotniczej ma znaczący wpływ na bezpieczeństwo oraz ułatwianie dostępu i swobodę poruszania się wewnątrz przestrzeni powietrznej Wspólnoty. Zgodnie z centralnym planem ATM Wspólnota powinna podjąć kroki w kierunku zmodernizowania tego sektora we współpracy z Eurocontrol'em oraz umożliwienia użytkownikom dostępu do tych danych za pomocą wspólnego ogólnodostępnego punktu informacyjnego zapewniającego nowoczesne, zrozumiałe i oficjalne zintegrowane komunikaty.
- (31) W odniesieniu do portalu elektronicznego dotyczącego danych meteorologicznych, Komisja powinna wziąć pod uwagę różne źródła informacji, w tym jeżeli zajdzie taka potrzeba pochodzące od wyznaczonych instytucji zapewniających służby.
- (32) W celu uniknięcia niepotrzebnych obciążeń administracyjnych i powtarzania procedur weryfikacyjnych, na potrzeby niniejszego rozporządzenia oraz tam, gdzie jest to właściwe w odniesieniu do systemów i ich części składowych, należy akceptować certyfikaty wydane na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego<sup>(1)</sup>.
- (33) Certyfikatowi wydanemu zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i wykorzystywanemu do zaprezentowania alternatywnych środków służących osiągnięciu zgodności z podstawowymi wymogami rozporządzenia (WE) nr 552/2004 powinny towarzyszyć dokumenty techniczne, jak wymaga tego wystawianie świadectw przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA).
- (34) Niektóre wymogi rozporządzenia (WE) nr 552/2004 nie powinny mieć zastosowania do systemów, które wprowadzono do użytku przed dniem 20 października 2005 r. Państwowe władze nadzorujące oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny mieć swobodę uzgodnienia, na szczeblu krajowym, procedur i dokumentacji wymaganych do wykazania zgodności systemów ATM stosowanych przed dniem 20 października 2005 r. z podstawowymi wymogami rozporządzenia (WE) nr 552/2004. Przepisy wykonawcze i specyfikacje wspólnotowe przyjmowane po przyjęciu niniejszego rozporządzenia powinny uwzględniać to uzgodnienie i nie powinny wprowadzać obowiązujących z mocą wsteczną wymogów w zakresie dokumentacji.
- (35) Grupa wysokiego szczebla w sprawozdaniu końcowym skierowanym do Komisji zaleciła, aby program SESAR dokładnie definiował procedury i systemy interoperacyjne oraz określał metody wymiany informacji w Europie oraz z resztą świata. Powinien on również uwzględniać opracowanie właściwych norm oraz wskazanie nowych przepisów wykonawczych lub specyfikacji Wspólnoty dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (36) Podczas przyjmowania środków wykonawczych, w tym standardów określonych przez Eurocontrol, Komisja powinna zapewnić, by środki te obejmowały wszelkie konieczne ulepszenia w stosunku do pierwotnych norm i aby w pełni uwzględniały potrzebę unikania podwójnych uregulowań.
- (37) Jednoczesne dążenie do realizacji celów związanych z podnoszeniem standardów bezpieczeństwa w zakresie ruchu lotniczego oraz z polepszeniem ogólnego funkcjonowania ATM i służb żeglugi powietrznej w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie wymaga wzięcia pod uwagę czynnika ludzkiego. W związku z tym państwa członkowskie powinny rozważyć wprowadzenie zasad „just culture”.
- (38) Z myślą o proponowanym rozszerzeniu kompetencji EASA, tak by uwzględnić bezpieczeństwo zarządzania ruchem lotniczym, należy zapewnić spójność pomiędzy rozporządzeniami (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004, (WE) nr 552/2004 oraz (WE) nr 216/2008.
- (39) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>(2)</sup>. Środki te powinny zostać przyjęte w odpowiednich terminach celem sprostania terminom wyznaczonym w niniejszym rozporządzeniu oraz w rozporządzeniach (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004, (WE) nr 552/2004 oraz (WE) nr 216/2008.
- (40) W szczególności Komisja powinna być uprawniona do aktualizowania środków w związku z postępem technicznym lub operacyjnym, jak również do ustanawiania kryteriów podstawowych i procedur realizowania określonych funkcji zarządzania siecią. Ponieważ są to środki mające charakter ogólny i służą zmianie innych niż istotne elementów rozporządzeń (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004, (WE) nr 552/2004 poprzez uzupełnienie ich nowymi, innymi niż istotne, elementami, muszą być przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (41) Jeśli ze względu na pilny charakter nie można zastosować zwyczajnych terminów wynikających z procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą, Komisja powinna mieć możliwość zastosowania procedury przyspieszonej, o której mowa w art. 5a ust. 6 decyzji 1999/468/WE.
- (42) Deklaracja ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodniona w Kordobie w dniu 18 września 2006 r. („deklaracja ministrów”) podczas pierwszego spotkania na szczeblu ministerialnym w ramach forum dialogu na temat Gibraltaru, zastąpi wspólną deklarację w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, sporządzoną w Londynie w dniu 2 grudnia 1987 r., a jej całkowite przestrzeganie będzie uznane za równoważne przestrzeganiu ustaleń deklaracji z 1987 r.

(1) Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

(2) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

- (43) Niniejsze rozporządzenie ma pełne zastosowanie do portu lotniczego na Gibraltarze w kontekście i na podstawie deklaracji ministrów. Bez uszczerbku dla tej właśnie deklaracji, zastosowanie przedmiotowego środka do portu lotniczego na Gibraltarze oraz wszystkie środki związane z jej wdrażaniem w pełni odpowiadają tej deklaracji i wszelkim ustaleniom w niej zawartym.
- (44) W rozporządzeniach (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 należy zatem wprowadzić odpowiednie zmiany,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 549/2004 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

#### Cel i zakres stosowania

1. Inicjatywa jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej ma na celu poprawę istniejących standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego, ma przyczynić się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego oraz poprawić ogólne funkcjonowanie systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz służb żeglugi powietrznej (ANS) w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie, mając na uwadze spełnienie wymagań wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Jednolita europejska przestrzeń powietrzna obejmuje spójną ogólnoeuropejską sieć dróg oraz systemy zarządzania siecią i ruchem lotniczym, których podstawą są wyłącznie bezpieczeństwo, wydajność i kwestie techniczne, z korzyścią dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Aby osiągnąć ten cel, w niniejszym rozporządzeniu ustanowiono jednolite ramy prawne dla utworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

2. Stosowanie niniejszego rozporządzenia oraz środków, o których mowa w art. 3, nie narusza zwierzchnictwa państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną oraz wymogów państw członkowskich związanych z porządkiem publicznym, bezpieczeństwem publicznym oraz kwestiami obronności, zgodnie z art. 13. Niniejsze rozporządzenie i środki, o których mowa w art. 3, nie mają zastosowania do działań wojskowych i szkolenia wojskowego.

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

4. Zastosowanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do portu lotniczego na Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w odniesieniu do sporu dotyczącego władzy nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.”;

- 2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8. »użytkownicy przestrzeni powietrznej« oznaczają operatorów statków powietrznych eksploatowanych w ramach ogólnego ruchu lotniczego;”;

- b) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10. »zarządzanie ruchem lotniczym (ATM)« oznacza połączenie funkcji pokładowych i naziemnych (służby ruchu lotniczego, zarządzanie przestrzenią powietrzną i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) wymaganych dla zapewnienia bezpiecznego i skutecznego ruchu statków powietrznych podczas wszystkich faz operacji;”;

- c) dodaje się punkt w brzmieniu:

„13a) »centralny plan ATM« oznacza plan zatwierdzany decyzją Rady 2009/320/WE (\*) zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) (\*\*);

(\*) Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41.

(\*\*) Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1.”;

- d) pkt 15 otrzymuje brzmienie:

„15. »certyfikat« oznacza dokument wydany przez państwową władzę nadzorującą w jakiegokolwiek formie zgodnej z prawem krajowym, potwierdzający, iż instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej spełnia wymogi dotyczące zapewniania określonej służby;”;

- e) skreśla się pkt 21;

- f) pkt 22 otrzymuje brzmienie:

„22. »elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej« oznacza koncepcję zarządzania przestrzenią powietrzną stosowaną przez Konferencję Europejskiego Lotnictwa Cywilnego na podstawie »Podręcznika zarządzania przestrzenią powietrzną dla zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej« wydanego przez Eurocontrol;”;

g) dodaje się punkty w brzmieniu:

„23a) »służba informacji powietrznej« oznacza służbę zapewnianą w celu udzielenia wskazówek i informacji przyczyniających się do bezpiecznego i efektywnego wykonywania lotów;

23b) »służba alarmowa« oznacza służbę zapewnianą w celu zawiadamiania właściwych organizacji o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz w celu współdziałania z tymi organizacjami w razie potrzeby;”;

h) pkt 25 otrzymuje brzmienie:

„25. »funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej« oznacza blok przestrzeni powietrznej bazujący na wymogach operacyjnych i ustanowiony niezależnie od granic państwowych, gdzie zapewnianie służb żeglugi powietrznej i związane z nimi funkcje są ukierunkowane na osiągnięcie jak najlepszych wyników oraz zoptymalizowane w celu podjęcia w każdym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej ściślejszej współpracy między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej lub – w odpowiednich przypadkach – wprowadzenia zintegrowanej instytucji;”;

i) skreśla się pkt 37;

j) dodaje się punkt w brzmieniu:

„41. »służby transgraniczne« oznaczają każdą sytuację, w której służby żeglugi powietrznej zapewniane są w jednym państwie członkowskim przez instytucję zapewniającą służby certyfikowaną w innym państwie członkowskim.”;

3) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

#### **Państwowe władze nadzorujące**

1. Państwa członkowskie, wspólnie lub oddzielnie, wyznaczają lub utworzą instytucję lub instytucje działające jako państwowa władza nadzorująca w celu realizacji zadań przydzielonych takiej władzy na mocy niniejszego rozporządzenia oraz środków określonych w art. 3.

2. Państwowe władze nadzorujące są niezależne od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Ta niezależność osiągnięta jest przez odpowiednie rozdzielanie, co najmniej na poziomie funkcjonalnym, pomiędzy państwowymi władzami nadzorującymi i takimi instytucjami.

3. Państwowe władze nadzorujące sprawują swoje funkcje bezstronnie, niezależnie i przejrzysto. Osiąga się to poprzez zastosowanie odpowiednich mechanizmów zarządzania i kontroli, w tym w ramach administracji państwa członkowskiego. Nie uniemożliwia to jednak państwowym władzom nadzorującym wykonywania swoich zadań w ramach przepisów dotyczących organizacji krajowych władz lotnictwa cywilnego lub wszelkich innych organów publicznych.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby państwowe władze nadzorujące posiadały niezbędne zasoby i możliwości do skutecznej i terminowej realizacji zadań przydzielonych im na mocy niniejszego rozporządzenia.

5. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje o nazwie i adresie państwowych władz nadzorujących i ich zmianach, jak również informacje o środkach podjętych w celu zapewnienia zgodności z przepisami ust. 2, 3 i 4.”;

4) art. 5 ust. 4 zastępuje się ustępami w brzmieniu:

„4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, mając na uwadze przepisy art. 8 tej decyzji.

5. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1, 2, 4, 6 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, mając na uwadze przepisy art. 8 tej decyzji.”;

5) art. 6–11 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 6

#### **Organ konsultacyjny przemysłu**

Bez uszczerbku dla roli Komitetu oraz Eurocontrolu Komisja powołuje »organ konsultacyjny przemysłu«, do którego należą instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, stowarzyszenia użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorzy lotnisk, środowiska reprezentujące przemysł wytwórczy oraz przedstawiciele organizacji zawodowych. Zadaniem tego organu jest wyłącznie doradzanie Komisji w zakresie wdrażania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Artykuł 7

#### **Stosunki z europejskimi państwami trzecimi**

Wspólnota i jej państwa członkowskie dążą do rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej o państwa niebędące członkami Unii Europejskiej i wspierają takie rozszerzenie. W tym celu podejmują one działania w ramach porozumień zawartych z sąsiadującymi państwami trzecimi bądź w ramach porozumień w sprawie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w celu rozszerzenia zakresu stosowania niniejszego rozporządzenia oraz środków określonych w art. 3 na te państwa.

Artykuł 8

#### **Przepisy wykonawcze**

1. W celu opracowania przepisów wykonawczych Komisja może wydać zlecenia skierowane do Eurocontrolu lub, jeżeli zajdzie taka potrzeba, innego organu, określające zadania do realizacji i odnośny harmonogram, przy uwzględnieniu odpowiednich terminów określonych w niniejszym rozporządzeniu. Komisja podejmuje działania zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2.

2. Jeżeli Komisja zamierza wydać zlecenie na mocy ust. 1, stara się ona jak najlepiej zastosować obowiązujące ustalenia dotyczące zaangażowania i konsultacji wszystkich zainteresowanych stron, jeżeli ustalenia te są zgodne z praktykami Komisji w dziedzinie procedur przejrzystości i konsultacji oraz nie kolidują z jej obowiązkami instytucjonalnymi.

#### Artykuł 9

##### Sankcje

Sankcje, jakie państwa członkowskie ustanawiają na wypadek naruszeń niniejszego rozporządzenia i środków określonych w art. 3 w szczególności przez użytkowników przestrzeni powietrznej i przez instytucje zapewniające służby, muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

#### Artykuł 10

##### Konsultacja z interesariuszami

1. Państwa członkowskie, działając zgodnie ze swoim prawodawstwem krajowym, ustanawiają mechanizmy konsultacji w celu odpowiedniego zaangażowania interesariuszy, w tym przedstawicieli organizacji zawodowych, we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

2. Komisja ustanawia zasady konsultacji na szczeblu wspólnotowym. W konsultacji uczestniczy Komitet Dialogu Sektorowego powołany na mocy decyzji 98/500/WE.

3. Konsultacja z interesariuszami obejmuje w szczególności opracowanie i wprowadzenie w EATMN nowych koncepcji oraz technologii.

Do interesariuszy zaliczyć można:

- instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,
- operatorów lotnisk,
- zainteresowanych użytkowników przestrzeni powietrznej lub zainteresowane grupy reprezentujące użytkowników przestrzeni powietrznej,
- organy wojskowe,
- środowiska reprezentujące przemysł wytwórczy, oraz
- przedstawicieli organizacji zawodowych.

#### Artykuł 11

##### System skuteczności działania

1. W celu poprawy skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej tworzy się system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Obejmuje on:

- a) parametry docelowe skuteczności działania obowiązujące na obszarze całej Wspólnoty i odnoszące się do kluczowych obszarów w zakresie bezpieczeństwa, środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej;

- b) plany krajowe lub dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, zawierające parametry docelowe skuteczności działania zgodne parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi dla całego obszaru Wspólnoty; oraz

- c) okresową ocenę, monitorowanie i porównywanie skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych.

2. Zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3, Komisja może wyznaczyć Eurocontrol lub inny bezstronny i kompetentny organ, aby działał on jako »organ oceny skuteczności działania«. Rolą organu oceny skuteczności działania jest wspomaganie Komisji, we współpracy z państwowymi władzami nadzorującymi, oraz wspomaganie państwowych władz nadzorujących na ich wniosek przy wdrażaniu systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1. Komisja zapewnia niezależność działania organu oceny skuteczności działania podczas wykonywania zadań powierzonych mu przez Komisję.

3. a) Komisja, po uwzględnieniu wkładu państwowych władz nadzorujących na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, przyjmuje zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3, parametry docelowe skuteczności działania obowiązujące dla całego obszaru Wspólnoty dla sieci zarządzania ruchem lotniczym.

- b) Plany krajowe lub dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, o których mowa w ust. 1 lit. b), są opracowywane przez państwowe władze nadzorujące i przyjmowane przez dane państwo(-a) członkowskie. Plany te zawierają wiążące cele krajowe lub wiążące cele na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz odpowiedni system zachęt, przyjęty przez dane państwo(-a) członkowskie. Przy opracowywaniu planów prowadzone są konsultacje z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, jeżeli zajdzie taka potrzeba, z operatorami i koordynatorami lotnisk.

- c) Spójność celów krajowych lub celów na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej z parametrami docelowymi skuteczności działania obowiązującymi dla całego obszaru Wspólnoty jest oceniana przez Komisję na podstawie kryteriów oceny, o których mowa w ust. 6 lit. d).

W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że jeden lub kilka celów krajowych lub dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej nie spełnia(-ją) kryteriów oceny, może ona postanowić, zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2, o wydaniu zalecenia, aby zainteresowane państwowe władze nadzorujące zaproponowały zmienione parametry docelowe skuteczności działania. Zainteresowane państwo(-a) członkowskie przyjmuje(-ą) zmienione parametry docelowe skuteczności działania oraz odpowiednie środki i podaje(-a) je do wiadomości Komisji w wyznaczonym terminie.



Jeżeli Komisja stwierdzi, że zmienione parametry docelowe skuteczności działania i odpowiednie środki nie są odpowiednie, może ona postanowić, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3, że dane państwa członkowskie podejmą środki naprawcze.

Przedstawiając odpowiednie uzasadnienie, Komisja może ewentualnie dokonać przeglądu parametrów docelowych skuteczności działania obowiązujących dla całego obszaru Wspólnoty zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3.

- d) Okres odniesienia dla systemu skuteczności działania obejmuje co najmniej trzy lata, a maksymalnie pięć lat. W tym okresie, jeżeli cele krajowe lub cele dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej nie zostały osiągnięte, państwa członkowskie lub państwowe władze nadzorujące stosują odpowiednie określone przez nie środki. Pierwszy okres odniesienia obejmuje pierwsze trzy lata po przyjęciu przepisów wykonawczych, o których mowa w ust. 6.
- e) Komisja dokonuje regularnych ocen osiągnięcia parametrów docelowych skuteczności działania i przedstawia wyniki ocen Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.

4. Do systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1, zastosowanie mają następujące procedury:

- a) gromadzenie, zatwierdzanie, badanie, ocena i udostępnianie danych dotyczących skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych udostępnionych przez wszystkie właściwe strony, w tym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorzy lotnisk, państwowe władze nadzorujące, państwa członkowskie i Eurocontrol;
- b) wybór właściwych kluczowych obszarów działania na podstawie dokumentu ICAO nr 9854 »Konceptja operacyjna ogólnowiatowego zarządzania ruchem lotniczym«, zgodnych z ramami oceny skuteczności działania centralnego planu ATM, obejmujących bezpieczeństwo, środowisko, przepustowość i efektywność kosztową, dostosowanych w razie konieczności w celu uwzględnienia szczególnych wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i celów właściwych dla tych obszarów, oraz określenie ograniczonej liczby głównych wskaźników skuteczności działania w celu pomiaru skuteczności działania;
- c) ustanowienie parametrów docelowych skuteczności działania obowiązujących dla całego obszaru Wspólnoty, określonych z uwzględnieniem danych zgromadzonych na szczeblu krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej;
- d) ocena krajowych lub dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej parametrów docelowych skuteczności działania na podstawie planu krajowego lub planu dotyczącego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej; oraz

- e) kontrola planów krajowych lub planów dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, w tym odpowiednich mechanizmów ostrzegania.

Komisja może rozszerzyć listę procedur, o której mowa w niniejszym ustępie. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia poprzez jego uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5 ust. 4.

5. Przy opracowywaniu systemu skuteczności działania bierze się pod uwagę, że służby trasowe, służby terminalowe i funkcje sieciowe różnią się od siebie i należy im zapewnić odpowiednie traktowanie, w razie potrzeby także dla celów oceny skuteczności działania.

6. W odniesieniu do szczegółowego funkcjonowania systemu skuteczności działania Komisja przyjmuje do dnia 4 grudnia 2011 r. i zgodnie z odpowiednim harmonogramem w celu dotrzymania terminów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu przepisy wykonawcze zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3. Przepisy wykonawcze obejmują:

- a) treść i harmonogram procedur, o których mowa w ust. 4;
- b) okres odniesienia i odstępy czasowe, w których przeprowadzana jest ocena osiągania parametrów docelowych skuteczności działania oraz w których ustanawia się nowe parametry;
- c) kryteria przygotowania przez państwowe władze nadzorujące krajowych lub dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej planów skuteczności zawierających krajowe lub dotyczące funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej parametry docelowe skuteczności działania oraz system zachęt. Plany skuteczności działania:
- (i) są oparte na biznesplanach instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
- (ii) określają wszystkie składniki kosztów krajowej lub dotyczącej funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej podstawy kosztowej;
- (iii) obejmują wiążące parametry docelowe skuteczności działania spójne z parametrami docelowymi ustanowionymi dla całego obszaru Wspólnoty;
- d) kryteria pozwalające ocenić spójność w okresie odniesienia celów krajowych lub dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej z parametrami docelowymi obowiązującymi na obszarze całej Wspólnoty oraz kryteria wspierania mechanizmów ostrzegania;
- e) ogólne zasady opracowywania systemów zachęt przez państwa członkowskie;
- f) zasady stosowania mechanizmu przejściowego niezbędnego dostosowania do funkcjonowania systemów skuteczności działania, w terminie 12 miesięcy od przyjęcia przepisów wykonawczych.”;



6) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Komisja dokonuje okresowej oceny stosowania niniejszego rozporządzenia i środków określonych w art. 3 oraz przekazuje pierwsze sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 4 czerwca 2011 r., a następnie na zakończenie każdego okresu odniesienia, o którym mowa w art. 11 ust. 3 lit. d). Jeżeli jest to uzasadnione, w tym celu Komisja może zwrócić się do państw członkowskich o dostarczenie danych stanowiących uzupełnienie informacji zawartych w raportach składanych przez nie na mocy ust. 1 niniejszego artykułu.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Sprawozdania zawierają ocenę rezultatów osiągniętych w wyniku działań podjętych na mocy niniejszego rozporządzenia, w tym odpowiednie informacje na temat rozwoju tego sektora, szczególnie z uwzględnieniem aspektów gospodarczych, społecznych, środowiskowych, zatrudnienia i technologicznych, jak również jakości służb w świetle pierwotnych założeń oraz mając na uwadze przyszłe potrzeby.”;

7) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 13a

#### **Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego**

Przy wdrażaniu niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzeń (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004, (WE) nr 552/2004 oraz rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (\*) państwa członkowskie i Komisja, zgodnie z ich rolami określonymi w niniejszym rozporządzeniu, prowadzą niezbędną koordynację z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego, aby zapewnić należyte uwzględnienie wszystkich aspektów bezpieczeństwa.

(\*) Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.”.

#### *Artykuł 2*

W rozporządzeniu (WE) nr 550/2004 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2–4 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 2

#### **Zadania państwowych władz nadzorujących**

1. Państwowe władze nadzorujące, o których mowa w art. 4 rozporządzenia ramowego, zapewniają odpowiedni nadzór nad stosowaniem niniejszego rozporządzenia, szczególnie w odniesieniu do bezpiecznego i efektywnego działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej,

które zapewniają służby odnoszące się do przestrzeni powietrznej będącej w obszarze odpowiedzialności państwa członkowskiego, które wyznaczyło lub ustanowiło odpowiednią władzę.

2. W tym celu każda państwowa władza nadzorująca zorganizuje odpowiednie inspekcje oraz przeglądy, mające na celu zweryfikowanie zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia, w tym z wymogami związanymi z zasobami ludzkimi, w ramach zapewniania służb żeglugi powietrznej. Zainteresowana instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej ułatwia tę pracę.

3. W odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, które obejmują przestrzeń powietrzną znajdującą się w zakresie odpowiedzialności więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa członkowskie zawierają porozumienie w sprawie nadzoru, o jakim mowa w niniejszym artykule, nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w tych blokach.

4. Państwowe władze nadzorujące blisko współpracują w celu zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, posiadającymi ważny certyfikat jednego spośród państw członkowskich, które zapewniają również służby w zakresie przestrzeni powietrznej znajdującej się w zakresie odpowiedzialności innego państwa członkowskiego. Współpraca taka będzie obejmować porozumienia dotyczące przypadków niezgodności ze stosowanymi wspólnymi wymogami określonymi w art. 6 lub z warunkami określonymi w załączniku II.

5. W przypadku transgranicznego zapewniania służb żeglugi powietrznej takie porozumienia obejmują umowę w sprawie wzajemnego uznawania zadań nadzorczych określonych w ust. 1 i 2 oraz rezultatów tych zadań. To wzajemne uznawanie ma zastosowanie również w przypadku gdy podpisuje się porozumienia pomiędzy państwowymi władzami nadzorującymi w sprawie uznawania procesu certyfikacji instytucji zapewniających służby.

6. Jeśli jest to dozwolone przez prawo krajowe i z myślą o współpracy regionalnej, państwowe władze nadzorujące mogą również zawierać porozumienia w sprawie podziału odpowiedzialności dotyczącej zadań nadzorczych.

#### *Artykuł 3*

#### **Uprawnione podmioty**

1. Państwowe władze nadzorujące mogą podjąć decyzję o przekazaniu całości lub części uprawnień w zakresie inspekcji bądź nadzoru, o których mowa w art. 2 ust. 2, uprawnionym podmiotom, które spełniają wymogi określone w załączniku I.

2. Takie upoważnienie udzielone przez państwowe władze nadzorujące będzie ważne na obszarze Wspólnoty na odnawialny okres trzech lat. Państwowe władze nadzorujące mogą instruować wszystkie spośród uprawnionych podmiotów zlokalizowanych na terenie Wspólnoty w celu podjęcia tych inspekcji bądź przeglądów.

## Artykuł 4

**Wymogi bezpieczeństwa**

Komisja przyjmuje, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, przepisy wykonawcze wprowadzające właściwe przepisy wymogów Eurocontrolu w zakresie bezpieczeństwa (ESARR) i kolejne poprawki do tych wymogów w zakresie niniejszego rozporządzenia z koniecznymi zmianami.”;

2) skreśla się art. 5;

3) w art. 7 ust. 6 i 7 otrzymują brzmienie:

„6. Bez uszczerbku dla art. 8 i 9, wydanie certyfikatu upoważnia instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej do oferowania swoich służb państwom członkowskim, innym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na obszarze Wspólnoty.

7. Państwowe władze nadzorujące będą monitorować zgodność ze wspólnymi wymogami oraz z warunkami dołączonymi do certyfikatów. Szczegółowe informacje na temat monitorowania zostaną przedstawione w rocznym sprawozdaniu sporządzanym przez państwa członkowskie zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia ramowego. Jeżeli państwowe władze nadzorujące stwierdzą, że posiadacz certyfikatu nie spełnia już takich wymogów bądź warunków, podejmują one odpowiednie działania, zapewniając jednocześnie ciągłość służb, pod warunkiem że nie zagraża to bezpieczeństwu. Działania takie mogą obejmować cofnięcie certyfikatu.”;

4) art. 8 otrzymuje brzmienie:

## „Artykuł 8

**Wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego**

1. Państwa członkowskie zagwarantują zapewnianie służb ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej w ich obszarze odpowiedzialności. W tym celu państwa członkowskie wyznaczą instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego, posiadającą ważny certyfikat uznawany na obszarze Wspólnoty.

2. W celu zapewniania służb transgranicznych państwa członkowskie gwarantują, że ich krajowe systemy prawa nie uniemożliwiają zgodności z niniejszym artykułem i artykułem 10 ust. 3, wymagając, aby instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w gestii tego państwa członkowskiego:

- stanowiły własność bezpośrednią lub poprzez udziały większościowe tego państwa członkowskiego lub jego obywateli;
- posiadały swoją siedzibę lub były zarejestrowane na terytorium tego państwa członkowskiego; lub

c) wykorzystywały wyłącznie infrastrukturę znajdującą się w tym państwie członkowskim.

3. Państwa członkowskie określają prawa i obowiązki, jakie mają spełnić wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego. Obowiązki te mogą obejmować warunki dotyczące dostarczania na czas odpowiednich informacji umożliwiających identyfikację wszystkich operacji statków powietrznych w przestrzeni powietrznej będącej pod ich kontrolą.

4. Państwa członkowskie mają prawo swobodnego wyboru instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że spełnia ona wymogi i warunki określone w art. 6 i 7.

5. W związku z funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej ustanowionymi zgodnie z art. 9a, które obejmują przestrzeń powietrzną będącą w gestii więcej niż jednego państwa członkowskiego, zainteresowane państwa członkowskie, zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu, wspólnie wyznaczają jedną lub więcej instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w terminie co najmniej jednego miesiąca przed wprowadzeniem bloku przestrzeni powietrznej.

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

5) dodaje się artykuły w brzmieniu:

## „Artykuł 9a

**Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej**

1. W terminie do dnia 4 grudnia 2012 r. państwa członkowskie podejmą wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia wdrożenia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, mając na uwadze osiągnięcie wymaganej przepustowości i efektywności sieci zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa, a także poprawienie ogólnego funkcjonowania systemu transportu lotniczego i zmniejszenie jego oddziaływania na środowisko. Państwa członkowskie ściśle współpracują ze sobą, w szczególności państwa członkowskie ustanawiające sąsiadujące ze sobą funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej, w celu zapewnienia zgodności z niniejszym przepisem. W odpowiednich przypadkach współpraca może obejmować również państwa trzecie uczestniczące w funkcjonalnych blokach przestrzeni powietrznej.

2. Ustanowienie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w szczególności:

- jest poparte względami bezpieczeństwa;
- umożliwia optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, uwzględniając przepływ ruchu lotniczego;
- gwarantuje spójność z europejską siecią tras ustanowioną zgodnie z art. 6 rozporządzenia w sprawie przestrzeni powietrznej;

- d) jest uzasadnione całkowitą wartością dodaną uwzględniającą optymalne wykorzystanie zasobów technicznych i ludzkich, na podstawie analizy kosztów i korzyści;
- e) zapewnia płynne i elastyczne przekazanie odpowiedzialności za kontrolę ruchu lotniczego pomiędzy organami służb ruchu lotniczego;
- f) zapewnia zgodność różnych konfiguracji przestrzeni powietrznej, optymalizując między innymi aktualne rejon informacyjny powietrznej;
- g) jest zgodne z warunkami wynikającymi z porozumień regionalnych zawartych w ramach ICAO;
- h) odbywa się z poszanowaniem porozumień regionalnych obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w szczególności porozumień dotyczących europejskich państw trzecich; oraz
- i) ułatwia osiągnięcie spójności z obowiązującymi na obszarze całej Wspólnoty docelowymi parametrami skuteczności działania.

3. Funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej jest ustanawiany wyłącznie na mocy wzajemnych porozumień między państwami członkowskimi i, jeżeli zajdzie taka potrzeba, państwami trzecimi, w których gestii znajduje się dowolna część przestrzeni powietrznej stanowiącej fragment bloku. Przed zgłoszeniem Komisji ustanowienia funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zainteresowane państwo(-a) członkowskie przekazuje(-ą) Komisji, innym państwom członkowskim i innym zainteresowanym stronom odpowiednie informacje oraz umożliwia(-ją) zgłoszenie uwag.

4. Jeżeli funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej dotyczy przestrzeni powietrznej, będący w całości lub w części w gestii dwóch lub więcej państw członkowskich, porozumienie, w wyniku którego ustanowiony został funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, zawiera niezbędne postanowienia dotyczące sposobu, w jaki blok ten może być modyfikowany, oraz sposobu, w jaki państwo członkowskie może wycofać się z bloku, w tym postanowienia przejściowe.

5. W przypadku sporu pomiędzy dwoma lub więcej państwami członkowskimi, dotyczących transgranicznego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej obejmującego przestrzeń powietrzną będącą w zakresie ich odpowiedzialności, zainteresowane państwa członkowskie mogą wspólnie wnieść sprawę do Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej w celu zasięgnięcia opinii. Opinia ta jest kierowana do zainteresowanych państw członkowskich. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 3, państwa członkowskie uwzględniają taką opinię w celu znalezienia rozwiązania.

6. Po otrzymaniu od państw członkowskich zgłoszeń porozumień i deklaracji, o których mowa w ust. 3 i 4, Komisja ocenia spełnienie przez każdy funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej wymogów określonych w ust. 2 i przedkłada wyniki do dyskusji Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej. Jeśli Komisja stwierdzi, że jeden lub więcej funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej nie spełnia wymogów, rozpoczyna dialog z zainteresowanymi państwami członkowskimi w celu osiągnięcia konsensusu co do środków niezbędnych dla naprawienia sytuacji.

7. Bez uszczerbku dla ust. 6, porozumienia i deklaracje, o których mowa w ust. 3 i 4, zostają zgłoszone Komisji w celu ich publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Publikacja taka określa datę ich wejścia w życie.

8. Wytyczne dla ustanowienia i zmiany funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej opracowuje się do dnia 4 grudnia 2010 r., zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego.

9. Do dnia 4 grudnia 2011 r. oraz zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, Komisja przyjmuje przepisy wykonawcze dotyczące informacji, jakie zainteresowane państwo(-a) członkowskie powinno(-y) przekazać przed ustanowieniem lub zmianą funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu.

#### Artykuł 9b

#### **Koordinator systemu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej**

1. W celu ułatwienia ustanawiania funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej Komisja może mianować osobę fizyczną koordynatorem systemu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (»koordynator«). Komisja podejmuje działania zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.

2. Bez uszczerbku dla art. 9a ust. 5 koordynator, na wniosek wszystkich zainteresowanych państw członkowskich i, w uzasadnionych przypadkach, na wniosek państw trzecich uczestniczących w tym samym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej, ułatwia pokonanie trudności w negocjacjach w celu przyspieszenia ustanowienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Działania koordynatora opierają się na mandacie udzielonym przez wszystkie zainteresowane państwa członkowskie i, w uzasadnionych przypadkach, państwa trzecie uczestniczące w tym samym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej.

3. Koordynator działa bezstronnie, szczególnie w stosunku do państw członkowskich, państw trzecich, Komisji i zainteresowanych stron.

4. Koordynator nie ujawnia żadnych informacji otrzymanych w trakcie wykonywania swojej funkcji, chyba że upoważni go do tego państwo członkowskie i, w uzasadnionych przypadkach, zainteresowane państwa trzecie.

5. Po swoim mianowaniu koordynator co trzy miesiące przedkłada sprawozdanie Komisji, Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej i Parlamentowi Europejskiemu. Sprawozdanie zawiera podsumowanie negocjacji i ich wyników.

6. Misja koordynatora wygasa wraz z podpisaniem ostatniego porozumienia w sprawie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, lecz nie później niż dnia 4 grudnia 2012 r.;



- 6) art. 11 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 11

### Współpraca z władzami wojskowymi

W kontekście wspólnej polityki transportowej państwa członkowskie podejmują niezbędne kroki w celu zapewnienia, iż zawarto lub przedłużono odpowiednie pisemne porozumienia lub odpowiednie ustalenia prawne pomiędzy władzami cywilnymi a wojskowymi, dotyczące zarządzania określonymi blokami przestrzeni powietrznej.”;

- 7) art. 12 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w przypadku zapewniania większej liczby służb, określają i przedstawiają koszty i dochody związane ze służbami żeglugi powietrznej w rozbiu zgodnym z systemem opłat za służby żeglugi powietrznej, określonym w art. 14, oraz, w uzasadnionych przypadkach, utrzymują zbiorcze rachunki związane z funkcjonowaniem służb innych niż służby żeglugi powietrznej, tak jak byłoby od nich wymagane w przypadku, gdyby przedmiotowe służby były zapewniane jako oddzielne przedsięwzięcia.”;

- 8) art. 14 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 14

### Informacje ogólne

Zgodnie z wymogami określonymi w art. 15 i 16 system opłat za służby żeglugi powietrznej przyczyni się do osiągnięcia większej przejrzystości w zakresie określania, nakładania i egzekwowania opłat od użytkowników przestrzeni powietrznej oraz przyczyni się do efektywności kosztowej zapewniania służb żeglugi powietrznej, a także efektywności lotów, przy utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa. System ten jest również zgodny z art. 15 Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. oraz z systemem opłat Eurocontrolu dla opłat trasowych”;

- 9) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

### Zasady

1. System opłat będzie opierał się na rozliczeniu kosztów służby żeglugi powietrznej poniesionych przez instytucje zapewniające służby na korzyść użytkowników przestrzeni powietrznej. System będzie dzielił te koszty pomiędzy poszczególne kategorie użytkowników.

2. Przy ustalaniu podstawy kosztowej opłat stosowane będą następujące zasady:

- a) koszt dzielony pomiędzy użytkowników przestrzeni powietrznej stanowi ustalony koszt zapewniania służb żeglugi powietrznej, łącznie z odpowiednimi kwotami odsetek od inwestycji kapitałowych i amortyzacji aktywów, jak również kosztami utrzymania, obsługi, zarządzania i administracji. Ustalony koszt jest kosztami ustalonymi przez państwa członkowskie na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej na początku okresu odniesienia dla

każdego roku kalendarzowego w okresie odniesienia, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia ramowego, albo w trakcie okresu odniesienia po odpowiednim dostosowaniu przy zastosowaniu odpowiednich mechanizmów ostrzegania określonych w art. 11 rozporządzenia ramowego;

- b) koszty, jakie należy uwzględnić, to koszty określone w związku z obiektami i urządzeniami oraz służbami, jakie są zapewniane i wdrażane w ramach Regionalnego planu żeglugi powietrznej ICAO dla regionu Europy. Mogą one również obejmować koszty ponoszone przez państwowe władze nadzorujące lub uprawnione podmioty, jak również inne koszty ponoszone przez właściwe państwo członkowskie i instytucję zapewniającą służby w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Koszty te nie obejmują kosztów kar nałożonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 9 rozporządzenia ramowego ani żadnych środków naprawczych nałożonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 11 rozporządzenia ramowego;
- c) w odniesieniu do funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej państwa członkowskie dokładają należytych starań w celu uzgodnienia wspólnych zasad polityki naliczania opłat jako części składowej odpowiednich umów ramowych;
- d) koszt różnych służb żeglugi powietrznej określa się indywidualnie, zgodnie z art. 12 ust. 3;
- e) zakazane jest wzajemne subsydiowanie pomiędzy służbami trasowymi i służbami terminalowymi. Koszty związane zarówno ze służbami terminalowymi, jak i służbami trasowymi, przypisuje się w sposób proporcjonalny do służb terminalowych i służb trasowych w oparciu o przejrzystą metodologię. Zezwala się na wzajemne subsydiowanie pomiędzy różnymi służbami żeglugi powietrznej w ramach każdej z dwóch powyższych kategorii wyłącznie wtedy, kiedy jest to uzasadnione przyczynami obiektywnymi i będzie jasno sprecyzowane;
- f) zapewniana jest przejrzystość podstawy kosztowej opłat. W celu umożliwienia zbadania rzeczywistych oraz planowanych kosztów i przychodów instytucji zapewniających służby przyjmowane są przepisy wykonawcze dotyczące dostarczania informacji przez te instytucje. Informacje są regularnie wymieniane pomiędzy państwowymi władzami nadzorującymi, instytucjami zapewniającymi służby, użytkownikami przestrzeni powietrznej, Komisją i Eurocontrollem.
3. Ustalając opłaty zgodnie z ust. 2, państwa członkowskie przestrzegają poniższych zasad:
- a) opłaty za dostępność służb żeglugi powietrznej są ustanawiane na niedyskryminacyjnych warunkach. Przy naliczaniu opłat na różnych użytkowników przestrzeni powietrznej za korzystanie z tej samej służby nie wprowadza się rozróżnienia ze względu na narodowość lub kategorię użytkownika;

- b) zwolnienie z opłat niektórych użytkowników, w szczególności operatorów lekkich statków powietrznych i państwowych statków powietrznych, jest dopuszczalne, pod warunkiem że koszt takiego zwolnienia nie jest przenoszony na innych użytkowników;
- c) opłaty są ustalane na rok kalendarzowy na podstawie ustalonych kosztów lub mogą być ustalane na ustanowionych przez państwa członkowskie warunkach określających maksymalną wysokość stawki jednostkowej lub rocznego przychodu przez okres nie dłuższy niż pięć lat;
- d) służby żeglugi powietrznej mogą generować wystarczające przychody zapewniające uzasadniony zwrot z aktywów, który przyczynia się do niezbędnego podniesienia wartości kapitału;
- e) opłaty odzwierciedlają koszt służb żeglugi powietrznej oraz obiektów i urządzeń udostępnianych użytkownikom przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem względnych możliwości produkcyjnych różnych typów statków powietrznych;
- f) opłaty stanowią zachętę do bezpiecznego, skutecznego, efektywnego i zrównoważonego zapewniania służb żeglugi powietrznej, mając na względzie osiągnięcie wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności kosztowej oraz osiągnięcie parametrów docelowych skuteczności działania, a także stymulują zintegrowane zapewnianie służb, przy jednoczesnym zmniejszeniu oddziaływania lotnictwa na środowisko. W tym celu i w związku z krajowymi lub dotyczącymi funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej planami skuteczności działania państwowe władze nadzorujące mogą ustanowić mechanizmy obejmujące zachęty składające się z korzyści lub kar finansowych, w celu skłonienia instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub użytkowników przestrzeni powietrznej do wsparcia usprawnień w zapewnianiu służb żeglugi powietrznej, takich jak zwiększona przepustowość, ograniczenie opóźnień czy zrównoważony rozwój przy jednoczesnym utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa.

4. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące niniejszego artykułu zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.”;

10) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 15a

### **Wspólne projekty**

1. Wspólne projekty mogą wspierać skuteczne wdrażanie centralnego planu ATM. Projekty takie wspierają realizację celów niniejszego rozporządzenia, jakim jest poprawa skuteczności działania europejskiego systemu lotnictwa w obszarach kluczowych, takich jak przepustowość, efektywność kosztowa, efektywność lotów i trwałość środowiska, przy jednoczesnym spełnieniu nadrzędnych założeń dotyczących bezpieczeństwa.

2. Komisja może zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, opracować wytyczne dotyczące sposobu, w jaki takie projekty mogą

wspierać wdrażanie centralnego planu ATM. Takie wytyczne pozostają bez uszczerbku dla mechanizmów służących realizacji projektów dotyczących funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej uzgodnionych między podmiotami z tego samego bloku.

3. Komisja może również postanowić, zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, o stworzeniu wspólnych projektów dotyczących funkcji związanych z siecią, mających szczególne znaczenie dla poprawy ogólnej skuteczności zarządzania ruchem lotniczym oraz służb żeglugi powietrznej w Europie. Takie wspólne projekty mogą zostać uznane za kwalifikowalne do uzyskania wsparcia finansowego z funduszy wspólnotowych w ramach wieloletnich ram finansowych. W tym celu, bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich do decydowania o wykorzystaniu swoich zasobów finansowych, Komisja dokonuje niezależnej analizy kosztów i korzyści oraz przeprowadza odpowiednie konsultacje z państwami członkowskimi i właściwymi zainteresowanymi stronami zgodnie z art. 10 rozporządzenia ramowego, analizując wszelkie odpowiednie sposoby finansowania realizacji tych projektów. Zwrot kosztów kwalifikowalnych związanych z realizacją wspólnych projektów odbywa się zgodnie z zasadami przejrzystości i niedyskryminacji.”;

11) art. 16–18 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 16

### **Ocena zgodności**

1. Działając we współpracy z państwami członkowskimi, Komisja zapewnia bieżącą ocenę zgodności z przepisami określonymi w art. 14 i 15. Komisja podejmuje działania w celu stworzenia niezbędnych mechanizmów do wykorzystania wiedzy eksperckiej Eurocontrolu, a wyniki oceny udostępnia państwu członkowskiemu, Eurocontrolowi i przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej.

2. Na wniosek jednego lub kilku państw członkowskich, które uznają, że przepisy określone w art. 14 i 15 nie są poprawnie stosowane, bądź z własnej inicjatywy, Komisja przeprowadza dochodzenie w sprawie domniemania braku zgodności bądź niezastosowania odpowiednich przepisów. Z zastrzeżeniem postanowień art. 18 ust. 1, Komisja udostępnia wyniki dochodzenia państwu członkowskiemu, Eurocontrolowi oraz przedstawicielom użytkowników przestrzeni powietrznej. W ciągu dwóch miesięcy od otrzymania wniosku i po uzyskaniu stanowiska od zainteresowanego państwa członkowskiego oraz po konsultacji z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, zgodnie z procedurą doradczą określoną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego, Komisja podejmuje decyzję w sprawie stosowania art. 14 i 15 niniejszego rozporządzenia oraz możliwości kontynuowania kwestionowanych działań.

3. Komisja kieruje swoją decyzję do państw członkowskich oraz informuje o niej instytucję zapewniającą służby w zakresie, w jakim jej to prawnie dotyczy. Każde państwo członkowskie może w ciągu miesiąca przekazać ww. decyzję do rozpatrzenia Radzie. Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć inną decyzję w ciągu jednego miesiąca.

## Artykuł 17

**Zmiana załączników**

Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów załączników w celu uwzględnienia postępu technicznego lub operacyjnego są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5 ust. 4 rozporządzenia ramowego.

W sytuacjach pilnych Komisja może zastosować procedurę przyspieszoną określoną w art. 5 ust. 5 rozporządzenia ramowego.

## Artykuł 18

**Poufność**

1. Ani państwowe władze nadzorujące, działające zgodnie z obowiązującym je ustawodawstwem krajowym, ani też Komisja nie będą ujawniać informacji o charakterze poufnych, a w szczególności informacji o instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej, ich powiązaniach biznesowych lub składnikach kosztów.

2. Przepisy ust. 1 nie naruszają prawa państwowych władz nadzorujących ani prawa Komisji do ujawniania informacji w sytuacjach, gdy jest to istotne dla wypełniania ich obowiązków, w których ujawnienie takie będzie proporcjonalne i uwzględnić będzie uzasadnione interesy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, portów lotniczych lub innych stron zainteresowanych ochroną swoich tajemnic służbowych.

3. Uzyskane informacje i dane dotyczące systemu opłat, o którym mowa w art. 14, są podawane do wiadomości publicznej.”;

12) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 18a

**Przegląd**

Nie później niż dnia 4 grudnia 2012 r. Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie analizę oceniającą wpływ zastosowania mechanizmów rynkowych na zapewnianie służb w obszarze łączności, nawigacji, dozoru i informacji lotniczej z prawnego, przemysłowego, gospodarczego i społecznego punktu widzenia oraz w zakresie bezpieczeństwa, w porównaniu z istniejącymi lub alternatywnymi zasadami organizacyjnymi oraz z uwzględnieniem rozwoju funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz dostępnej technologii.”;

13) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„WYMOGI DO SPEŁNIENIA PRZEZUPRAWNIONE PODMIOTY”;

b) wyrazy wprowadzające załącznika I otrzymują brzmienie:

„Uprawniony podmiot.”.

## Artykuł 3

W rozporządzeniu (WE) nr 551/2004 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) skreśla się art. 2;
- 2) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

**Europejski górny rejon informacji powietrznej (EUR)**

1. Wspólnota i jej państwa członkowskie zmierzają do ustanowienia i uznania przez ICAO pojedynczego rejonu EUR. W tym celu, w przypadku spraw będących w kompetencji Wspólnoty, Komisja przedkłada Radzie zalecenie, zgodnie z art. 300 Traktatu, najpóźniej do dnia 4 grudnia 2011 r.

2. Rejon EUR zostaje zaprojektowany tak, aby obejmował przestrzeń powietrzną będącą w zakresie odpowiedzialności państw członkowskich zgodnie z art. 1 ust. 3 i może również obejmować przestrzeń powietrzną europejskich państw trzecich.

3. Ustanowienie rejonu EUR odbywa się bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich do wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia w sprawie zapewniania służb.

4. Państwa członkowskie ponoszą odpowiedzialność przed ICAO w ramach granic geograficznych górnych rejonów informacji powietrznej oraz rejonów informacji powietrznej powierzonych im przez ICAO w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.”;

3) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 3a

**Elektroniczna informacja lotnicza**

1. Bez uszczerbku dla publikacji przez państwa członkowskie informacji lotniczej i w sposób spójny z tą publikacją Komisja, we współpracy z Eurocontrollem, zapewnia dostępność elektronicznej informacji lotniczej o wysokiej jakości, prezentowanej w sposób ujednoczony i spełniającej wymagania wszystkich użytkowników co do jakości i aktualności danych

2. W związku z ust. 1 Komisja:

- a) zapewni rozwój infrastruktury informacji lotniczej dostępnej na obszarze całej Wspólnoty w postaci zintegrowanego portalu informacyjnego o nieograniczonym dostępie dla zainteresowanych stron. Infrastruktura ta zapewni zintegrowany dostęp i dystrybucję wymaganych elementów danych, takich jak informacja lotnicza, informacja biura sprawozdawczego służb ruchu lotniczego (ARO), informacja meteorologiczna oraz informacja o zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego i innych;



b) w ścisłej współpracy z Eurocontrole oraz ICAO wspomoże modernizację i ujednoczenie udostępniania najszerszej rozumianej informacji lotniczej.

3. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące niniejszego artykułu zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.”;

4) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

#### **Prawo lotnicze i klasyfikacja przestrzeni powietrznej**

Zgodnie z procedurą regulacyjną określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego Komisja przyjmuje przepisy wykonawcze w celu:

- a) przyjęcia właściwych postanowień w zakresie prawa lotniczego opartych na normach i zalecanych metodach postępowania ICAO;
- b) ujednoczenia wdrożenia klasyfikacji przestrzeni powietrznej ICAO z właściwymi dostosowaniami, aby zapewnić bezpieczne i płynne działanie służb ruchu lotniczego w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.”;

5) skreśla się art. 5;

6) art. 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

#### **Projektowanie sieci i zarządzanie nią**

1. Funkcje sieci zarządzania ruchem lotniczym (ATM) umożliwiają optymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej i zapewniają użytkownikom przestrzeni powietrznej poruszanie się po preferowanych trajektoriach, jednocześnie umożliwiając maksymalny dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej. Funkcje sieci zorientowane są na wspieranie inicjatyw na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i wykonywane są w sposób zapewniający przestrzeganie zasady rozdziału zadań regulacyjnych i operacyjnych.

2. Aby osiągnąć cele, o których mowa w ust. 1, i bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich w zakresie dróg krajowych i struktur przestrzeni powietrznej, Komisja w szczególności zapewnia realizację następujących funkcji:

- a) projektowanie europejskiej sieci tras;
- b) koordynowanie ograniczonych zasobów w ramach pasm częstotliwości lotniczych stosowanych przez ogólny ruch lotniczy, w szczególności w zakresie częstotliwości radiowych oraz koordynacji kodów transponderów radarowych.

Funkcje wymienione w akapicie pierwszym nie obejmują podejmowania wiążących środków o charakterze ogólnym lub podejmowania działań mających charakter decyzji politycznych. Uwzględniają one propozycje opracowane na szczeblu krajowym oraz na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Wykonywane są we współpracy z władzami wojskowymi, zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi elastycznego wykorzystywania przestrzeni powietrznej.

Komisja może – po konsultacjach z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej i zgodnie z przepisami wykonawczymi, o których mowa w ust. 4 – powierzyć Eurocontrolowi lub innej bezstronnej i kompetentnej organizacji zadania niezbędne dla realizacji funkcji wymienionych w akapicie pierwszym. Zadania te wykonuje się w imieniu państw członkowskich i zainteresowanych stron w sposób bezstronny i niewiążący się z wysokimi kosztami. Podlegają one właściwemu zarządzaniu, które uznaje oddzielne rozliczenia za świadczenie usług i kontrolę, przy uwzględnieniu potrzeb całej sieci ATM oraz przy pełnym zaangażowaniu użytkowników przestrzeni powietrznej i instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

3. Komisja może rozszerzyć wykaz funkcji wymienionych w ust. 2 po odpowiednich konsultacjach z interesariuszami sektora przemysłu. Środki te, zmierzające do zmiany innych niż istotne elementów niniejszego rozporządzenia w drodze jego uzupełnienia, są podejmowane zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia ramowego.

4. Szczegółowe przepisy wprowadzające środki, o których mowa w niniejszym artykule, z wyjątkiem środków, o których mowa w ust. 6–9, podejmowane są zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego. Przepisy wykonawcze w szczególności obejmują:

- a) koordynację i harmonizację procesów i procedur mających na celu zwiększenie skuteczności zarządzania częstotliwością lotniczą, w tym opracowywanie zasad i kryteriów;
- b) centralną funkcję koordynacji wczesnego rozpoznawania i rozwiązywania potrzeb dotyczących frekwencji w pasmach przyznanych w ramach ogólnego europejskiego ruchu lotniczego dla wspomagania projektowania i działania europejskiej sieci lotniczej;
- c) dodatkowe funkcje sieci określone w centralnym planie ATM;
- d) szczegółowe uzgodnienia dotyczące wspólnego podejmowania decyzji przez państwa członkowskie, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz funkcję zarządzania siecią w przypadku zadań, o których mowa w ust. 2;
- e) uzgodnienia dotyczące konsultacji z zainteresowanymi stronami w procesie decyzyjnym zarówno na szczeblu krajowym, jak i europejskim; oraz

f) w ramach widma radiowego przyznanego ogólnemu ruchowi lotniczemu przez Międzynarodową Unię Telekomunikacyjną, podział zadań i odpowiedzialności między funkcję zarządzania siecią i krajowych zarządców częstotliwości, gwarantując, że funkcje krajowego zarządzania częstotliwością wciąż obejmują przydział częstotliwości, które nie mają wpływu na sieć. W przypadkach, które mają wpływ na sieć, krajowi zarządcy częstotliwości współpracują z organami odpowiedzialnymi za funkcję zarządzania siecią na rzecz zoptymalizowania wykorzystania częstotliwości.

5. Aspekty projektowania przestrzeni powietrznej, inne niż określone w ust. 2, są regulowane na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Ten proces projektowania powinien uwzględniać potrzeby i stopień skomplikowania w zakresie ruchu, plany skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej i obejmować pełne konsultacje z właściwymi użytkownikami przestrzeni powietrznej lub z właściwymi grupami reprezentującymi użytkowników przestrzeni powietrznej oraz – jeżeli jest to uzasadnione – z władzami wojskowymi.

6. Państwa członkowskie zlecają Eurocontrolowi lub innej bezstronnej i kompetentnej organizacji realizację zarządzania przepływem ruchu lotniczego podlegającą odpowiednim ustaleniom w zakresie nadzoru.

7. Przepisy wykonawcze zarządzania przepływem ruchu lotniczego, w tym niezbędne ustalenia w zakresie nadzoru, opracowywane są zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego, i przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego, w celu zoptymalizowania dostępnej przepustowości przy wykorzystywaniu przestrzeni powietrznej i wzmocnienia procesów związanych z zarządzaniem przepływem ruchu lotniczego. Przepisy te opierają się na jawności i wydajności, gwarantując, iż przepustowość jest zapewniana w sposób elastyczny i punktualny, stosownie do zaleceń regionalnego planu żeglugi powietrznej regionu Europy ICAO.

8. Przepisy wykonawcze wspierają decyzje operacyjne instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych i użytkowników przestrzeni powietrznej i obejmują następujące zagadnienia:

- a) planowanie lotów;
- b) użytkowanie dostępnej przepustowości przestrzeni powietrznej podczas wszystkich faz lotu, włączając przydzielanie »slotów«; oraz
- c) użytkowanie systemu tras przez lotnictwo ogólne, obejmujące:
  - stworzenie jednolitej publikacji dla ukierunkowania tras i ruchu,
  - możliwości ominięcia przez lotnictwo ogólne obszarów o dużym natężeniu ruchu lotniczego, oraz

— przepisy pierwszeństwa dotyczące dostępu do przestrzeni powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego, szczególnie w okresach zwiększonego natężenia ruchu lub kryzysu.

9. Przy opracowywaniu i przyjmowaniu przepisów wykonawczych Komisja – jeżeli jest to uzasadnione i nie zagraża bezpieczeństwu – bierze pod uwagę zgodność pomiędzy planami lotów oraz przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, a także niezbędną koordynację z rejonami sąsiednimi.”;

7) skreśla się art. 9.

#### Artykuł 4

W rozporządzeniu (WE) nr 552/2004 wprowadza się następujące zmiany:

1) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 6a

#### Alternatywna weryfikacja zgodności

Certyfikat wydany zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (\*), dotyczący części składowych lub systemów, stanowi w rozumieniu art. 5 i 6 niniejszego rozporządzenia deklarację WE o zgodności lub przydatności do stosowania, albo deklarację WE o weryfikacji, jeśli wykazuje zgodność z zasadniczymi wymogami niniejszego rozporządzenia i właściwymi przepisami wykonawczymi dotyczącymi interoperacyjności.

(\*) Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.”;

2) art. 9 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 9

#### Zmiana załączników

Środki mające na celu zmianę innych niż istotne elementów załączników w celu uwzględnienia postępu technicznego lub operacyjnego są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 5 ust. 4 rozporządzenia ramowego.”;

3) w art. 10 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Na użytek ust. 2 niniejszego artykułu państwa członkowskie mogą zadeklarować systemy i części składowe EATMN jako zależne od wymogów zasadniczych i niepodlegające art. 5 i 6.”;

- 4) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:
- a) w części A, pkt 2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„EATMN, jej systemy i ich części składowe zabezpieczają w sposób skoordynowany nowe, uzgodnione i zatwierdzone koncepcje operacyjne, które przyczyniają się do poprawy jakości, zrównoważonego rozwoju i efektywności służb żeglugi powietrznej, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa i przepustowości.”;

- b) w części B wprowadza się następujące zmiany:

- (i) pkt 3.1.2 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Systemy przetwarzania danych o lotach umożliwiają stopniowe wdrażanie zaawansowanych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych dla wszystkich faz lotu, w szczególności zgodnie z założeniami centralnego planu ATM.”;

- (ii) pkt 3.2.2 otrzymuje brzmienie:

„3.2.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych

Systemy przetwarzania danych dozorowania wykorzystują coraz większą dostępność

nowych źródeł informacji dozorowania, tak aby poprawić ogólną jakość służb, w szczególności zgodnie z założeniami centralnego planu ATM.”;

- (iii) pkt 4.2 otrzymuje brzmienie:

„4.2. Wsparcie nowych koncepcji operacyjnych

Systemy łączności wspierają wdrażanie zaawansowanych, uzgodnionych i zatwierdzonych koncepcji operacyjnych dla wszystkich faz lotu, w szczególności zgodnie z założeniami centralnego planu ATM.”.

#### Artykuł 5

#### Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Art. 6 ust. 2 i 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004, zmienione niniejszym rozporządzeniem, stosuje się od dnia określonego we właściwych przepisach wykonawczych, ale nie później niż dnia 4 grudnia 2012 r.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 21 października 2009 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego  
Przewodniczący  
J. BUZEK

W imieniu Rady  
Przewodniczący  
C. MALMSTRÖM