

SL

SL

SL



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 25.06.2008
COM(2008) 388 konč.

2008/0127 (COD)

**PREDLOG UREDBE (ES) ŠT.
EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

o spremembah 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

(predložila Komisija)

{SEC(2008)2093}

{SEC(2008)2094}

**PREDLOG UREDBE (ES) ŠT.
EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

o spremembah 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 odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe³,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Izvajanje skupne prometne politike zahteva učinkovit sistem zračnega prometa, ki zagotavlja varno, redno in trajnostno delovanje storitev v zračnem prometu ter s tem olajšuje prosti pretok blaga, oseb in storitev.
- (2) Evropski parlamenta in Svet sta sprejela Uredbo (ES) št. 549/2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba⁴, Uredbo (ES) št. 550/2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu⁵, Uredbo (ES) št. 551/2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu⁶ in Uredbo (ES) št. 552/2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa⁷ (prvi paket zakonodaje o enotnem evropskem nebu) in tako vzpostavila trdno pravno podlago za brezhiben, interoperabilen in varen sistem upravljanja zračnega prometa (ATM).
- (3) 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 varnost, zmogljivost, učinkovitost letov, stroškovna učinkovitost in okolje znotraj prevladujočih varnostnih ciljev.

¹ UL C ...

² UL C ...

³ UL C ...

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.

- (4) 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 (v nadaljnjem besedilu „Skupina na visoki ravni“). Ta skupina, sestavljena iz predstavnikov večine skupin zainteresiranih strani, je julija 2007 predložila poročilo, ki je vsebovalo niz priporočil o tem, kako izboljšati delovanje in upravljanje evropskega letalskega sistema.
- (5) Svet Evropske unije je na srečanju dne 7. aprila 2008 Komisijo pozval, naj v skladu s priporočili Skupine na visoki ravni razvije celovit sistemski pristop v skladu s konceptom od izhoda na letalo do izhoda na letalo (gate-to-gate) za izboljšanje varnosti, upravljanja zračnega prometa in stroškovne učinkovitosti.
- (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 upravljanja zračnega prometa. 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.
- (7) Skupina na visoki ravni je okolju pripisala enako pomembnost kot varnosti in učinkovitosti v letalskem sistemu ter vztrajala, da industrija in zakonodajalci sodelujejo in zagotovijo, da upravljanje zračnega prometa čim bolj prispeva k trajnosti.
- (8) Da se zagotovi dosleden in jasen pregled nad izvajanjem storitev v Evropi, morajo biti nacionalni nadzorni organi dovolj neodvisni in razpolagati z zadostnimi viri.
- (9) Socialne partnerje je treba bolje obveščati in se z njimi posvetovati o vseh ukrepih, ki imajo pomembne socialne učinke. Posvetovati se je treba tudi z Odborom za sektorski dialog, ustanovljenim na podlagi Sklepa Komisije 98/500/ES z dne 20. maja 1998 o ustanovitvi Odborov sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni⁹.
- (10) Za večjo uspešnost upravljanja zračnega prometa 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 mora nujno vsebovati ustrezen mehanizem za poročanje, preverjanje, vrednotenje in razširjanje podatkov o upravljanju zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa, skupaj z ustreznimi spodbudami in odvračanji, ki bi omogočili uspešno uresničevanje ciljev.
- (11) Prvi paket zakonodaje o enotnem evropskem nebu je treba prilagoditi tehničnemu napredku.

⁸ UL L 64, 2.3.2007, str. 1.

⁹ UL L 225, 12.8.1998, str. 27. Sklep, kakor je bil nazadnje spremenjen z Uredbo Komisije (ES) št. 1792/2006 (UL L 362, 20.12.2006, str. 1).

- (12) Treba je pojasniti, da države članice imenovanja izvajalca storitev navigacijskih služb zračnega prometa ne smejo zavrniti na podlagi tega, da ima ta sedež v drugi državi članici ali je v lasti državljanov te države članice.
- (13) Funkcionalni bloki zračnega prostora so izredno pomembni za okrepitev sodelovanja med izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa za izboljšanje učinkovitosti in ustvarjanje sinergij. Države članice morajo najpozneje do konca leta 2012 vzpostaviti funkcionalne bloke zračnega prostora.
- (14) Če izboljšanje uspešnosti, zlasti izvajanje osrednjega načrta upravljanja zračnega prometa, preseže trenutno razpoložljiva sredstva, je treba sprejeti ukrepe za financiranje skupnih projektov.
- (15) 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 evropskega omrežja za upravljanje zračnega prometa (EATMN), tako v Skupnosti kakor tudi zunaj nje.
- (16) Za splošni zračni promet je zato treba postopno uvesti bolj povezan operativni zračni prostor.
- (17) Evropsko letalsko informativno območje (EFIR), ki zajema letalski prostor v pristojnosti držav članic, mora olajšati skupno načrtovanje in povezovanje dejavnosti, da bi se odpravila regionalna ozka grla.
- (18) Za uporabnike zračnega prostora obstajajo različni pogoji dostopa do zračnega prostora Skupnosti in razlike glede svobode gibanja v njem. Vzrok je pomanjkanje usklajenih pravil zračnega prometa Skupnosti, zlasti usklajenosti v klasifikaciji zračnega prostora. Komisija mora zato ta pravila uskladiti na podlagi standardov ICAO.
- (19) EATMN je treba oblikovati in izvajati z namenom učinkovitosti, varnosti in okoljske trajnosti celotnega omrežja zračnega prometa. Kot je poudarjeno v poročilu Komisije za oceno uspešnosti Eurocontrola o „Oceni pobud funkcionalnih blokov zračnega prostora in njihovem prispevku k izboljšanju uspešnosti“, je to mogoče najbolje zagotoviti z usklajenim upravljanjem omrežja zračnega prometa na ravni Skupnosti.
- (20) 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 upravljanja zračnega prometa, 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 mora biti Komisija odgovorna za sprejemanje potrebnih pravno zavezujočih predpisov in izvedbenih sklepov.
- (21) Skupina na visoki ravni je priporočila določitev novih ali razširjenih nalog na obstoječi podlagi in podelitev ustreznih pristojnosti Eurocontrolu, 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 naloge, navedene v predhodni uvodni izjavi, ki ne vključujejo sprejemanja zavezujočih ukrepov splošnega obsega ali uresničevanja

politične diskrecije. Eurocontrol mora te naloge izvajati nepristransko in z nizkimi stroški ter ob polni vključenosti uporabnikov zračnega prostora in izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

- (22) Za izboljšanje učinkovitosti pri upravljanju pretoka zračnega prometa je treba uvesti ustrezne ukrepe, ki obstoječim operativnim enotam, vključno s Centralno enoto Eurocontrola za upravljanje pretoka zračnega prometa, pomagajo pri zagotavljanju bolj učinkovitih letalskih operacij. Poleg tega Sporočilo Komisije o akcijskem načrtu za zmogljivost letališč, učinkovitost in varnosti v Evropi¹⁰ poudarja potrebo po zagotavljanju skladnosti med načrti leta in letališkimi sloti.
- (23) Pomanjkanje sodobnih, popolnih, kakovostnih in pravočasnih letalskih informacij vpliva na varnost ter povzroča, da za uporabnike zračnega prostora obstajajo različnimi pogoji dostopa do zračnega prostora Skupnosti in razlike glede svobode gibanja v njem. Ob upoštevanju osrednjega načrta upravljanja zračnega prometa mora 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.
- (24) Da bi se izognili nepotrebni upravni obremenitvi in podvajajočim se postopkom preverjanja, je 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 in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES¹¹, sprejeti za namene te uredbe, kolikor se nanašajo na komponente ali sisteme.
- (25) 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 mora vključevati tudi razvoj ustreznih standardov in identifikacijo novih izvedbenih pravil ali specifikacij Skupnosti v zvezi z enotnim evropskim nebom.
- (26) Ukrepi, potrebni za izvajanje te uredbe, se sprejmejo v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil¹².
- (27) Komisiji je zlasti treba 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 to ukrepi splošnega obsega, namenjeni spreminjanju nebistvenih elementov te uredbe ali dopolnitvi te uredbe z novimi nebistvenimi elementi, je treba ukrepe sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.

¹⁰ COM(2006) 819.

¹¹ UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

¹² UL L 184, 17.7.1999, str. 23. Sklep, kakor je bil spremenjen s Sklepom 2006/512/ES (UL L 200, 22.7.2006, str. 11).

- (28) Za nujne primere, ko ni mogoče upoštevati običajnih rokov za regulativni postopek s pregledom, je treba Komisijo pooblastiti, da uporabi nujni postopek iz člena 5a(6) Sklepa 1999/468/ES.
- (29) Uredbe (ES) št. 549/2004, (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2001 in (ES) št. 552/2004 je zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (ES) št. 549/2004 se spremeni:

(1) Člen 1(1) se nadomesti z naslednjim:

„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 in sistema navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) za splošni zračni promet v Evropi ter tako ustreči zahtevam uporabnikov zračnega prostora. Ta uredba zato vzpostavlja usklajen regulativni okvir za oblikovanje enotnega evropskega neba.“

(2) Člen 2 se spremeni:

(a) točka 8 se nadomesti z naslednjim:

„8. ‚uporabniki zračnega prostora‘ pomeni letalske prevoznike, 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:

„13a. ‚osrednji načrt upravljanja zračnega prometa‘ pomeni načrt, ki ga Svet odobri v skladu s členom 1(2) Uredbe Sveta (ES) št. 219/2007;“

(d) točka 21 se črta.

(e) 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;“

(f) točka 25 se nadomesti z naslednjim:

„25. ‚funkcionalni blok zračnega prostora‘ pomeni blok zračnega prostora, ki temelji na operativnih zahtevah in ne glede na državne meje določa, kje se izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa in povezanih pomožnih nalog optimizira in/ali integrira;“

(g) točka 37 se črta.

(3) Člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Imenovanje in neodvisnost nacionalnih nadzornih organov

1. Države članice po svoji izbiri 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(1).

2. Države članice zagotovijo, da so nacionalni nadzorni organi pri izvajanju nalog iz odstavka 1 vsaj funkcionalno neodvisni od katerega koli drugega javnega ali zasebnega subjekta.

3. Države članice zagotovijo, da nacionalni nadzorni organi svoja pooblastila izvajajo nepristransko in pregledno. Države članice prav tako zagotovijo, da osebje nacionalnih nadzornih organov in osebe, odgovorne za upravljanje teh organov, delujejo neodvisno, nepristransko in pregledno.

4. Države članice zagotovijo, da imajo nacionalni nadzorni organi ustrezne človeške in finančne vire za izvajanje nalog.

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) V členu 5 se odstavek 4 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) Člen 6 se nadomesti 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, letalske družbe, letalska industrija in predstavniki strokovnega osebja. Vloga tega organa je svetovanje Komisiji pri izvajanju enotnega evropskega neba.“

(6) Člen 8 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 8

Izvedbena pravila

1. Komisija sprejme izvedbena pravila, kadar je to izrecno določeno v tej uredbi ali uredbah iz člena 3 ali kadar je to potrebno za doseganje ciljev teh uredb.

2. Glede oblikovanja izvedbenih pravil lahko Komisija podeli pooblastila Eurocontrolu, pri čemer določi naloge, ki jih mora izvršiti, in njihov časovni raspored. S tem v zvezi si prizadeva, kolikor je to mogoče, dobro uporabiti dogovore Eurocontrola 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. Komisija ukrepa v skladu s postopkom iz člena 5(2).

3. Na osnovi opravljenega dela iz odstavka 2 se skladno s postopkom iz člena 5(3) sprejmejo odločitve v zvezi z uporabo rezultatov tega dela v Skupnosti in v zvezi s časovnim rokom za izvajanje.

4. Komisija lahko v skladu s postopkom iz člena 5(3) sprejme alternativne ukrepe za doseganje ciljev zadevnega pooblastila:

- (a) če Eurocontrol ne more sprejeti pooblastila, ki mu je bilo dodeljeno na podlagi odstavka 2 ali
- (b) če Komisija v posvetovanju z Odborom meni, da:
 - (i) delo na osnovi takšnega pooblastila ne napreduje zadovoljivo glede na določeni skrajni rok ali
 - (ii) da rezultati tega dela niso primerni.

5. Komisija ukrepa v skladu s postopkom iz člena 5(3):

- (a) ko se odloči, da Eurocontrolu ne bo podelila pooblastila v skladu z odstavkom 2 ali
- (b) ko izvedbena pravila, ki jih je treba sprejeti, ne spadajo v pristojnost Eurocontrola.“

(7) Člen 10 se spremeni:

- (a) v drugem odstavku se druga alineja nadomesti z naslednjim:
„– vse skupine uporabnikov zračnega prostora,“
- (b) tretji pododstavek se nadomesti z naslednjim:
„Posvetovanje zainteresiranih strani zajema zlasti razvoj in uvedbo novih konceptov in tehnologij v EATMN ter vključuje mehanizme za ustrezno vključitev posebnega Odbora za sektorski dialog, ustanovljenega v skladu s Sklepom Komisije 98/500/ES*.“

* UL L 225, 12.8.1998, str. 27.

(8) Člen 11 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 11

Načrt izvedbe

1. Da bi izboljšala uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja na enotnem evropskem nebu, Komisija sestavi načrt izvedbe. Načrt zlasti vključuje naslednje elemente:

- (a) redni pregled, spremljanje in primerjanje uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja ter ad hoc študije za obravnavo posebnih vprašanj;
- (b) postopke in odgovornosti za zbiranje, preverjanje, proučevanje, vrednotenje in razširjanje podatkov, povezanih z uspešnostjo navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja, zbranih od zadevnih strani, vključno z upravljavci letališč, letališkimi koordinatorji, izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, nacionalnimi nadzornimi organi, državami članicami in Eurocontrolom;
- (c) ustrezna ključna področja delovanja na podlagi dokumenta ICAO št. 9854 „Operativni koncept upravljanja globalnega zračnega prometa“**, po potrebi prilagojenega z namenom upoštevanja posebnih potreb enotnega evropskega neba in ustreznih ciljev za ta področja;
- (d) ključne kazalnike uspešnosti za merjenje uspešnosti in zastavljenih ciljev;
- (e) določanje ciljev uspešnosti za vso Skupnost, zadevna referenčna obdobja, ki zajemajo najmanj tri leta in največ pet let, ter primerna konvergenčna merila v skladu s postopkom iz člena 5(3);
- (f) merila za nacionalne nadzorne organe, da pripravijo nacionalne ali regionalne načrte izvedbe. Ti načrti zlasti:
 - temeljijo na poslovnih načrtih izvajalcev storitev;
 - obravnavajo vse stroškovne komponente nacionalne ali regionalne osnove za stroške;
 - vključujejo zavezujoče cilje uspešnosti, ki so skladni s cilji uspešnosti za vso Skupnost;
 - morajo biti obravnavani skupaj z izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa, predstavniki uporabnikov zračnega prostora, upravljavci letališč in letališkimi koordinatorji;

- (g) merila in postopke za oceno, odobritev, spremljanje in izvrševanje nacionalnih ali regionalnih načrtov izvedbe, vključno z:
 - (i) oceno Komisije nacionalnih ali regionalnih načrtov izvedbe za zagotovitev, da vsaj skupno izpolnijo cilje za vso Skupnost;
 - (ii) odobritvijo Komisije nacionalnih ali regionalnih načrtov izvedbe, v skladu s postopkom iz člena 5(3);
 - (iii) spremljanjem izvajanja nacionalnih ali regionalnih načrtov izvedbe, vključno z ustreznimi mehanizmi opozarjanja;
 - (iv) oceno doseganja ciljev uspešnosti vsako leto in ob koncu referenčnega obdobja ter določanjem novih ciljev za naslednje referenčno obdobje;
 - (v) korektivnimi ukrepi, vključno z ustreznimi spodbudami in/ali odvračilnimi dejavniki, ki jih države članice uporabijo v primeru, da nacionalni ali regionalni cilji niso doseženi letno ali ob koncu referenčnega obdobja.

2. Komisija lahko brez poseganja v vlogo Odbora imenuje Eurocontrol ali drug pristojni javni organ, da deluje kot „organ za oceno uspešnosti“. Vloga organa za oceno uspešnosti je pomoč Komisiji 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. Komisija sprejme podrobna izvedbena pravila za ta člen v skladu s členom 8.“

** Prva izdaja 2005.

(9) V členu 12 se odstavek 4 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 in tehnoloških vidikih ter vidikih zaposlovanja, kakor tudi o kakovosti storitev v smislu prvotnih ciljev in prihodnjih potreb.“

Člen 2

Uredba (ES) št. 550/2004 se spremeni:

(1) V členu 2 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„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. Poleg tega si te države članice prizadevajo skleniti sporazum o nadzoru iz tega člena, ob vzajemnem priznavanju že sprejetih nalog nadzora, tudi v zvezi z izvajalci storitev

navigacijskih služb zračnega prometa, ki storitve izvajajo v državi članici, ki ni država, v kateri imajo glavni poslovni sedež.“

(2) Člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Varnostne zahteve

Komisija v skladu s 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 in izboljšavami.“

(3) Člen 5 se črta.

(4) V členu 7 se odstavek 6 nadomesti 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.“

(5) Člen 8 se spremeni:

(a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„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.

Država članica imenovanja izvajalca storitev služb zračnega prometa ne more zavrniti z utemeljitvijo, da njen nacionalni pravni sistem zahteva, 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.“

(b) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. 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 skupaj določijo enega ali več izvajalcev storitev služb zračnega prometa vsaj en mesec pred vzpostavitvijo bloka zračnega prostora.“

(6) Vstavi se naslednji člen 9a:

Funkcionalni bloki zračnega prostora

1. Države članice sprejmejo vse potrebne ukrepe za vzpostavitev funkcionalnih blokov zračnega prostora v čim krajšem možnem času in najpozneje do konca leta 2012 z namenom doseganja največje 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 z namenom zagotovitve skladnosti s to določbo.

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

3. Funkcionalni blok zračnega prostora se vzpostavi le v medsebojnem soglasju med vsemi državami članicami, ki so pristojne za kateri koli del zračnega prostora, vključenega v funkcionalni blok zračnega prostora, ali z izjavo ene države članice, če je zračni prostor, ki ga blok zajema, v celoti v njeni pristojnosti. Zadevne države članice pred vzpostavitvijo funkcionalnega bloka zračnega prostora pošljejo ustrezne informacije Komisiji, drugim državam članicam in zainteresiranim stranem, da lahko te ocenijo njegovo skladnost z merili iz odstavka 2 in dobijo 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 ta 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 enoto nebo, da sporoči svoje mnenje. Mnenje se naslovi na zadevne države članice. Ne glede na odstavek 3 države članice takšno mnenje upoštevajo v svojih prizadevanjih, da bi našle rešitev.

6. O sklepih iz odstavkov 3 in 4 je Komisija uradno obveščena z namenom, da se objavijo v Uradnem listu Evropske unije. V objavi se določi datum začetka veljavnosti s tem povezane odločbe.

7. Komisija sprejme podrobna izvedbena pravila za ta člen v skladu s členom 8 okvirne uredbe.“

(7) V členu 12 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Kadar izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa izvajajo storitve v svežnju, morajo v svojih finančnih poročilih identificirati in razkriti ustrezne stroške in dohodke za navigacijske storitve, 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 spremeni:

(a) odstavek 2 se spremeni:

(i) točka (a) se nadomesti z naslednjim:

„(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 aktive kakor tudi stroški vzdrževanja, obratovanja, vodenja in uprave;“

(ii) točka (b) se nadomesti z naslednjim:

„(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 za regijo Evropa Mednarodne

organizacije civilnega letalstva ICAO. Ti stroški lahko zajemajo tudi stroške, ki jih navedejo nacionalni nadzorni organi in/ali priznane organizacije, 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(1)(g)(v) okvirne uredbe;“

(iii) točka (d) se nadomesti z naslednjim:

„(d) navzkrižno subvencioniranje ni dovoljeno med preletnimi storitvami in storitvami na terminalih. Dovoljeno je med različnimi navigacijskimi službami zračnega prometa iz ene od teh dveh kategorij samo takrat, kadar je to upravičeno iz objektivnih razlogov in jasno opredeljeno;“

(b) odstavek 3 se spremeni:

(i) uvodni stavek se nadomesti z naslednjim:

„Države članice morajo pri določanju pristojbin v skladu z odstavkom 2 izpolnjevati naslednja načela:“

(ii) za točko (b) se vstavi naslednja točka:

„(ba) pristojbine se določijo na koledarsko leto in zajemajo vsaj triletno obdobje in največ petletno obdobje;“

(iii) točka (c) se nadomesti z naslednjim:

„(c) navigacijske službe zračnega prometa lahko ustvarijo zadostne prihodke, ki zagotovijo primeren donos na aktivo, da prispevajo k potrebni krepitvi kapitala;“

(iv) točka (e) se nadomesti z naslednjim:

„(e) 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 spodbuja zagotavljanje integriranih storitev. V ta namen in v povezavi z nacionalnimi ali regionalnimi načrti izvedbe 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.“

(c) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Komisija se lahko odloči, da se v skladu s postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe pristojbine uporabijo za financiranje skupnih projektov, namenjenih pomoči

posebnim kategorijam uporabnikov zračnega prostora in/ali izvajalcem storitev navigacijskih služb zračnega prometa z namenom izboljšati skupno navigacijsko infrastrukturo, zagotavljanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa in uporabo zračnega prostora, zlasti tistih, potrebnih za izvajanje osrednjega načrta upravljanja zračnega prometa. Takšne odločitve opredelijo skupni projekt in zlasti časovni razpored za izvajanje, strošek, ki se bo zaračunal uporabnikom zračnega prostora, in razdelitev med države članice.

5. Komisija sprejme podrobna izvedbena pravila za ta člen v skladu s členom 8 okvirne uredbe.“

(10) V členu 16 se odstavka 1 in 2 nadomestita z naslednjim:

„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 lastno pobudo ali na zahtevo ene države članice ali več držav članic, ki menijo, da načela in pravila iz členov 14 in 15 niso bila pravilno uporabljena, izvede preiskavo v zvezi z vsakim domnevnim neizvajanjem ali neuporabo zadevnih načel in/ali pravil, rezultate preiskave pa 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 postopkom iz člena 5(2) okvirne uredbe, sprejme sklep o uporabi členov 14 in 15 in odloči, ali se zadevna praksa lahko nadaljuje.“

(11) Člen 17 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 17

Revizija prilog

Ukrepi, namenjeni spremembam nebistvenih elementov Prilog z namenom upoštevanja tehničnega ali 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.“

(12) V členu 18 se odstavka 1 in 2 nadomestita z naslednjim:

„1. Niti nacionalni nadzorni organi, ki delujejo v skladu s svojo nacionalno zakonodajo, niti Komisija ne razkrijejo informacij zaupne narave.

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.“

(13) Vstavi se naslednji člen 18a:

„Člen 18a

Pregled

1. Kot del rednega pregleda iz člena 12(2) okvirne uredbe in največ štiri leta po začetku veljavnosti te uredbe Komisija dokonča študijo o možnostih v zvezi s pogoji prihodnje uporabe tržnih načel pri zagotavljanju in imenovanju storitev na področjih komunikacij, navigacije, nadzora, meteorologije in letalskih informacij.

2. Na osnovi sklepov študije in glede na dosežen napredek Komisija predloži poročilo Evropskemu parlamentu in Svetu, kateremu po potrebi priloži predlog za razširitev uporabe tržnih načel za eno ali več storitev iz odstavka 1 ali za določitev drugih ukrepov.“

Člen 3

Uredba (ES) št. 551/2004 se spremeni:

(1) Člen 2 se črta.

(2) Člen 3 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 3

Enotno evropsko letalsko informativno območje (EFIR)

1. Skupnost in države članice zahtevajo, da ICAO uvede in prizna enotno evropsko letalsko informativno območje (EFIR). Najpozneje do [...] ¹³ Komisija v ta namen za zadeve, ki so v pristojnosti Skupnosti, po potrebi predloži priporočilo Svetu v skladu s členom 300 Pogodbe.

2. EFIR 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 EFIR 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 3a:

¹³ Datum je štiri leta po začetku veljavnosti uredbe o spremembi.

„Člen 3a

Letalske informacije

1. Brez poseganja v objavo letalskih informacij držav članic 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) razvije infrastrukturo za letalske informacije za vso Skupnost v obliki elektronskega integriranega obveščevalnega portala z neomejenim dostopom za javnost. Ta infrastruktura vključuje dostop do zahtevanih podatkovnih elementov in njihovo zagotavljanje; to 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 s členom 8 okvirne uredbe.“

(4) Člen 4 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 4

Pravila zračnega prometa in klasifikacija zračnega prostora

Komisija v skladu s postopkom iz člena 8 okvirne uredbe sprejme izvedbena pravila za:

- (a) vključitev ustreznih določb standardov ICAO in priporočenih praks glede pravil zračnega prometa, po potrebi z ustreznimi prilagoditvami in izboljšavami;
- (b) uskladitev uporabe klasifikacije zračnega prostora ICAO, po potrebi z ustreznimi prilagoditvami in izboljšavami, z namenom nemotenega zagotavljanja storitev navigacijskih 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. Omrežje za upravljanje zračnega prometa (ATM) omogoča optimalno uporabo zračnega prostora in uporabnikom zračnega prostora zagotavlja uporabo zaželenih

letalskih prog, hkrati pa omogoča največji dostop do zračnega prostora in navigacijskih storitev zračnega prometa.

2. Da se dosežejo cilji iz odstavka 1, Komisija zagotovi izvajanje naslednjih nalog:

- (a) načrtovanje evropskega omrežja prog;
- (b) usklajevanje in razporejanje omejenih virov, zlasti radijskih frekvenc in kod radarskih odzivnikov;
- (c) dodatne naloge omrežja upravljanja zračnega prometa v skladu z osrednjim načrtom upravljanja zračnega prometa.

Komisija lahko pod svojim nadzorom in odgovornostjo pooblasti Eurocontrol za nekatere naloge v zvezi z opravljanjem zgoraj navedenih nalog, ki ne vključujejo sprejemanja zavezujočih ukrepov splošnega obsega ali uresničevanja politične diskrecije. Te naloge se izvajajo nepristransko in z nizkimi stroški, pri čemer se upoštevajo potrebe celotnega omrežja upravljanja zračnega prometa, in ob polni vključenosti uporabnikov zračnega prostora in izvajalcev storitev navigacijskih služb zračnega prometa.

3. Ukrepi, namenjeni spremembam nebitvenih elementov tega člena z dopolnitvijo, ki se nanašajo na opredelitev osnovnih meril in postopkov za izvajanje nalog iz odstavka 2, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5(4) okvirne uredbe.

4. Podrobna pravila za izvajanje ukrepov iz odstavka 3 se sprejmejo v skladu s členom 8 okvirne uredbe. Posamezne ukrepe, predvidene v teh izvedbenih pravilih, sprejme Komisija. Izvedbena pravila lahko določajo, da iz nujnih razlogov nekatere vrste posameznih odločitev sprejme Eurocontrol v skladu s smernicami, ki jih izda Komisija.

5. Drugi vidiki načrtovanja zračnega prostora, razen tistih iz odstavka 2, se obravnavajo na nacionalni ali regionalni ravni. Ta postopek načrtovanja upošteva promet in njegovo zahtevnost ter vključuje popolno posvetovanje vseh skupin zadevnih uporabnikov zračnega prostora.

6. Države članice Eurocontrolu naložijo izvajanje upravljanja pretoka zračnega prometa, kot je to določeno v izvedbenem pravilu, sprejetem v skladu s postopkom iz člena 5(3) okvirne uredbe, ter v skladu z zahtevami Komisije v skladu s členom 9.“

(7) Členu 9 se doda naslednji odstavek 3:

„3. Izvedbena pravila vključujejo skladnost med načrti leta in letališkimi sloti ter potrebno usklajenost s sosednjimi regijami.“

Člen 4

Uredba (ES) št. 552/2004 se spremeni:

(1) Vstavi se naslednji člen 6a:

„Člen 6a

Alternativna verifikacija skladnosti

Potrdilo, ki se izda v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 in se nanaša na komponente ali sisteme, se za namen člena 5 in člena 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.“

(2) Člen 9 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 9

Revizija prilog

Ukrepi, namenjeni spremembam nebistvenih elementov Prilog z namenom upoštevanja tehničnega ali 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.“

(3) Priloga II se spremeni:

(a) V delu A se prvi odstavek točke 2, Podpora novim konceptom obratovanja, 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 zmogljivost.“

(b) Del B se spremeni:

(i) prvi odstavek točke 3.1.2, Podpora novim konceptom obratovanja, 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 upravljanja zračnega prometa.“

(ii) točka 3.2.2, Podpora novim konceptom obratovanja, 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 upravljanja zračnega prometa.“

(iii) točka 4.2, Podpora novim konceptom obratovanja, se nadomesti z naslednjim:

„4.2. Podpora novim konceptom obratovanja
Komunikacijski sistemi morajo podpirati uvajanje naprednih, dogovorjenih in veljavnih konceptov obratovanja za vse faze leta, zlasti kot je predvideno v osrednjem načrtu upravljanja zračnega prometa.“

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. 551/2005, kakor je spremenjen s to uredbo, začne veljati na dan, ki je določen v izvedbenih pravilih, vendar najpozneje tri leta po začetku veljavnosti te uredbe.

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

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik

OCENA FINANČNIH POSLEDIC ZAKONODAJNEGA PREDLOGA

1. NASLOV PREDLOGA:

Uredba Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 549/2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba, Uredbe (ES) št. 550/2004 o izvajanju storitev navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu, Uredbe (ES) št. 551/2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu in Uredbe (ES) št. 552/2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa.

2. OKVIR ABM/ABB

Zadevno(-a) področje(-a) in povezana(-e) dejavnost(-i):

Dejavnost: „Notranji, zračni in pomorski promet“

Cilj: „Vzpostavitev notranjega trga prometnih storitev“

3. PRORAČUNSKÉ VRSTICE

3.1 Proračunske vrstice (vrstice za poslovanje in z njimi povezane vrstice za tehnično in upravno pomoč (nekdanje vrstice BA)) z navedbo imena postavke:

06 02 03 – Varnost prevoza

3.2 Trajanje ukrepa in finančnega vpliva:

Predlog zadeva spremembo zakonodaje Skupnosti. Načeloma ni omejitve trajanja. Iz praktičnih razlogov se šteje pričakovan datum sprejetja (2009) do konca finančnih perspektiv (2013).

3.3 Značilnosti proračuna:

Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov		Novo	Prispevek Efte	Prispevki držav prosilk	Razdelek v finančni perspektivi
	neobvezni	nedif ¹⁴ .	NE	NE	NE	Št.
	neobvezni	dif.	NE	NE	NE	Št.

¹⁴ Nediferencirana sredstva, v nadaljnjem besedilu NS.

4. POVZETEK SREDSTEV

4.1 Finančna sredstva

4.1.1 Povzetek odobritev za prevzem obveznosti (OPO) in odobritev plačil (OP)

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta odhodkov	Oddelek		2008	2009	2010	2011	2012	2013	Skupaj
----------------	---------	--	------	------	------	------	------	------	--------

Odhodki iz poslovanja¹⁵

Odobritve za prevzem obveznosti (OPO)	8.1.	a		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,250
Odobritve plačil (OP)		b		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,250

Upravni odhodki, ki jih referenčni znesek krije¹⁶

Tehnična in upravna pomoč (NS)	8.2.4.	c							
--------------------------------	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

REFERENČNI ZNESEK SKUPAJ

Odobritve za prevzem obveznosti		a+c		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,250
Odobritve plačil		b+c		1,25	2,25	2,25	2,25	2,25	10,250

Upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije¹⁷

Človeški viri in z njimi povezani odhodki (NS)	8.2.5.	d	0,117	0,117	0,234	0,234	0,234	0,234	1,170
Upravni stroški, ki jih referenčni znesek ne krije, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (NS)	8.2.6.	e		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,290

Predvideni stroški financiranja ukrepa skupaj

OPO, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		a+c +d +e	0,117	1,425	2,542	2,542	2,542	2,542	11,710
OP, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		b+c +d +e	0,117	1,425	2,542	2,542	2,542	2,542	11,710

¹⁵ Odhodki, ki ne spadajo v poglavje xx 01 zadevnega naslova xx.

¹⁶ Odhodki iz člena xx 01 04 naslova xx.

¹⁷ Odhodki iz poglavja xx 01, razen odhodkov iz člena xx 01 04 ali xx 01 05.

Podrobnosti o sofinanciranju

Če so države članice ali drugi organi (treba jih je navesti) vključeni v sofinanciranje, se v spodnjo razpredelnico vpiše predvidena raven tega sofinanciranja (lahko se dodajo vrstice, če ukrep sofinancirajo različni organi):

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Organ, ki sofinancira ukrep		Leto n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 in pozne je	Skupaj
.....	f							
OP, vključno s sofinanciranjem, SKUPAJ	a+c +d +e +f							

4.1.2 Skladnost s finančnim načrtovanjem

- Predlog je skladen z sedanjim finančnim načrtovanjem.
- Predlog bo zahteval ponovno načrtovanje ustreznega razdelka v finančni perspektivi.
- Predlog lahko zahteva uporabo določb Medinstitucionalnega sporazuma¹⁸ (tj. instrumenta prilagodljivosti ali spremembe finančne perspektive).

4.1.3 Finančni vpliv na prihodke

- Predlog nima finančnih posledic za prihodke.
- Predlog ima finančni vpliv – učinek na prihodke je naslednji:

v mio EUR (na eno decimalno mesto natančno)

Proračunska vrstica	Prihodki	Pred ukrepom [Leto n-1]	Stanje po ukrepu							
			[Leto n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ¹⁹		
	a) Prihodki, izraženi absolutno									
	b) Sprememba v prihodkih	Δ								

¹⁸ Glej točki 19 in 24 Medinstitucionalnega sporazuma.

¹⁹ Po potrebi, tj. če ukrep traja več kot 6 let, se dodajo stolpci.

4.2 EPDČ za človeške vire (vključno z uradniki, začasnim in zunanjim osebjem) – glej podrobnosti v točki 8.2.1.

Letne potrebe	Leto 2008	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 in pozneje
Število potrebnih človeških virov SKUPAJ	1	1	2	2	2	2

5. ZNAČILNOSTI IN CILJI

5.1 Potreba, ki jo je treba kratkoročno ali dolgoročno kriti

Vzpostavitev in spremljanje izvajanja zakonodaje na področju upravljanja zračnega prometa.

5.2 Dodana vrednost zaradi vključitve Skupnosti, skladnost predloga z drugimi finančnimi instrumenti in morebitne sinergije

Razvoj trga zračnega prometa zahteva kakovostno infrastrukturo. Upravljanje zračnega prometa je del te infrastrukture (skupaj z letališči). Učinkovitost tega vseevropskega omrežja zahteva posredovanje Skupnosti, še zlasti, ker je upravljanje zračnega prometa naravni monopol.

Zakonodaja o enotnem nebu bo pospešila izvajanje in uporabo osrednjega načrta SESAR.

5.3 Cilji in pričakovani rezultati predloga ter z njimi povezani kazalniki v okviru ABM

Vzpostavitev notranjega trga prometnih storitev.

Posebni cilji zadevajo navigacijske službe zračnega prometa. Izboljšati uspešnost omrežja za spodbujanje razvoja civilnega letalstva z regulacijo upravljanja zračnega prometa. Sedanji sistem nezavezujočega primerjanja uspešnosti se pretvori v regulativni sistem za spodbujanje uspešnosti sistema. Komisija določa cilje uspešnosti ob pomoči neodvisnega organa za oceno uspešnosti. Odbor za enotno evropsko nebo, ustanovljen z veljavno zakonodajo, bo prav tako vključen v regulativni postopek.

5.4 Metoda izvedbe (okvirno)

- Centralizirano upravljanje*
 - neposredno Komisija
 - posredno s prenosom na:
 - izvajalske agencije

- organe, ki so jih ustanovile Skupnosti, kakor je navedeno v členu 185 finančne uredbe
- nacionalne javne organe/organe, ki opravljajo javne storitve
- Deljeno ali decentralizirano upravljanje***
 - z državami članicami
 - s tretjimi državami
- Skupno upravljanje z mednarodnimi organizacijami (treba jih je navesti)***

Opombe:

6. NADZOR IN VREDNOTENJE

6.1 Sistem nadzora

Učinki na uspešnost ne bodo le nadzorovani, ampak sta ocena uspešnosti in regulacija osrednja zamisel reforme. Ker je upravljanje zračnega prometa naravni monopol, bodo morali biti izpolnjeni posebni cilji uspešnosti. Ti cilji bodo zastavljeni tudi v tesnem posvetovanju z uporabniki zračnega prostora, ki financirajo sistem in so stranke, ter izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa, ponudniki storitev.

Enotno nebo je vzpostavilo institucionalni okvir, ki zainteresiranim stranem, zlasti uporabnikom zračnega prostora, omogoča izražanje skrbi v zvezi z učinkovitostjo ukrepov.

6.2 Vrednotenje

6.2.1 Predhodno vrednotenje

Zakonodajni predlogi so bili pripravljene na podlagi dveh poročil. Komisija je Eurocontrolovo Komisijo za oceno uspešnosti zaprosila, da opravi neodvisno oceno učinka enotnega neba na uspešnost sistema upravljanja zračnega prometa.

Skupina na visoki ravni za prihodnji regulativni okvir na področju letalstva²⁰ je navedla politično usmeritev, ki ji morajo predlogi slediti. Skupina je pozvala k dosledni uporabi „metode Skupnosti“, z odločitvami, sprejetimi na evropski ravni s kvalificirano večino, izvajanje pa je prepustila tesnemu sodelovanju med državami članicami in Skupnostjo.

6.2.2 Ukrepi, sprejeti po vmesnem/naknadnem vrednotenju (na podlagi podobnih preteklih izkušenj)

Poročila, navedena v točki 6.2.1, temeljijo na veljavni zakonodaji o enotnem nebu, od tod torej naknadno enotno nebo I, predhodno enotno nebo II.

6.2.3 Oblika in pogostnost prihodnjega vrednotenja

Predlogi uvajajo letne ocene (v petletnih obdobjih načrtovanja) za regulacijo uspešnosti sistema, zato je potrebno intenzivno in stalno vrednotenje učinkovitosti zakonodaje.

7. UKREP PROTI GOLJUFIJAM

Se ne uporablja.

²⁰ Skupina na visoki ravni za prihodnji regulativni okvir na področju letalstva, 2007. „A framework for driving performance improvement“, Bruselj, str. 47.

8. PODROBNOSTI O SREDSTVIH

8.1 Cilji predloga z vidika stroškov financiranja

(Navedba ciljev, ukrepov in realizacij)	Vrsta realizacije	Povprečni stroški	Leto 2008 n		Leto 2009 n+1		Leto 2010 n+2		Leto 2011 n+3		Leto 2012 n+4		Leto n+5 in pozneje		SKUPAJ	
			število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj
OPERATIVNI CILJ št. 1 ²¹ Regulacija uspešnosti																
Ukrep 1: Podpora Eurocontrolovi okvirni pogodbi (06 0203)	Vrednotenje sektorja upravljanja zračnega prometa s cilji učinkovitosti															
– Realizacija 1				0		1		2		2		2		2		9
Ukrep 2: Izvedba študij na področju upravljanja zračnega prometa (06 02 03)	Poročila															
– Realizacija 1				0		0,25		0,25		0,25		0,25		0,25		1.250
STROŠKI SKUPAJ				0		1,25		2,25		2,25		2,25		2,25		10.250

²¹ Kakor je opisano v oddelku 5.3.

8.2 Upravni odhodki

8.2.1 Človeški viri – število in vrsta delovnih mest

Vrsta delovnega mesta		Osebj, dodeljeno za upravljanje ukrepa – obstoječi in/ali dodatni človeški viri (število delovnih mest/EPDČ)					
		Leto 2008	Leto n+1	Leto n+2	Leto n+3	Leto n+4	Leto n+5
Uradniki ali začasno osebje ²² (XX 01 01)	A*/AD	1	2	2	2	2	2
	B*, C*/AST						
Osebj, financirano ²³ iz člena XX 01 02							
Drugo osebje ²⁴ , financirano iz člena XX 01 04/05							
SKUPAJ			1	2	2	2	2

8.2.2 Opis nalog, ki izhajajo iz ukrepa

Regulacija uspešnosti zahteva intenziven postopek vrednotenja uspešnosti sektorja upravljanja zračnega prometa z določanjem ciljev uspešnosti na ravni Skupnosti, potrjevanjem teh splošnih ciljev, postopkom pretvorbe teh ciljev za vsa omrežja v lokalne cilje, vključno s posvetovanjem z uporabniki zračnega prostora in sprejetjem lokalnih ciljev s strani Komisije.

Poleg tega mora Komisija zagotoviti učinkovitost upravljanja omrežja. To zahteva pripravo izvedbenih pravil in nadzor.

8.2.3 Človeški viri – viri delovnih mest (obvezno)

- Delovna mesta, trenutno dodeljena za upravljanje programa, ki se nadomesti ali podaljša
- Delovna mesta, ki so bila predhodno dodeljena pri izvajanju LSP/PPP za leto n
- Delovna mesta, potrebna v naslednjem postopku LSP/PPP
- Delovna mesta, ki bodo zapolnjena s prerazporeditvijo obstoječih človeških virov znotraj službe (notranja prerazporeditev)

²² Teh stroškov referenčni znesek NE krije.

²³ Teh stroškov referenčni znesek NE krije.

²⁴ Te stroške referenčni znesek krije.

- Delovna mesta, potrebna za leto n, ki niso predvidena pri izvajanju LSP/PPP za zadevno leto

8.2.4 *Drugi upravni odhodki, ki jih referenčni znesek krije (XX 01 04/05 – Odhodki za upravno poslovanje)*

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Proračunska vrstica (številka in ime postavke)	Leto n	Leto n+1	Leto n+2	Leto n+3	Leto n+4	Leto n+5 in pozneje	SKUPAJ
1 Tehnična in upravna pomoč (vključno s povezanimi stroški za osebje)							
Izvajalske agencije ²⁵							
Druga tehnična in upravna pomoč							
- notranja							
- zunanja							
Tehnična in upravna pomoč skupaj							

8.2.5 *Stroški financiranja človeških virov in z njimi povezani stroški, ki jih referenčni znesek ne krije*

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta človeških virov	Leto 2008	Leto n+1	Leto n+2	Leto n+3	Leto n+4	Leto n+5 in pozneje
Uradniki in začasno osebje (06 01 01)		0,117	0,234	0,234	0,234	0,234
Osebje, financirano iz člena XX 01 02 (pomožno osebje, napoteni nacionalni izvedenci, pogodbeno osebje itd.) (navesti proračunsko vrstico)						
Stroški za človeške vire in z njimi povezani stroški (ki jih referenčni znesek NE krije) skupaj		0,117	0,234	0,234	0,234	0,234

²⁵ S sklicevanjem na posebno oceno finančnih posledic zakonodajnega predloga za zadevno(-e) izvajalsko(-e) agencijo(-e).

Izračun – *Uradniki in začasni uslužbenci*

Izračun – *Osebe, financirano iz člena XX 01 02*

8.2.6 *Drugi upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije*

v mio EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto n	Leto n+1	Leto n+2	Leto n+3	Leto n+4	Leto n+5 in pozne je	SKUPA J
XX 01 02 11 01 – Misije							
XX 01 02 11 02 – Sestanki in konference							
XX 01 02 11 03 – Odbori ²⁶		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,290
XX 01 02 11 04 – Študije in konzultacije							
XX 01 02 11 05 – Informacijski sistemi							
2 Drugi odhodki za poslovanje skupaj (XX 01 02 11)							
3 Drugi odhodki upravne narave (opredeliti, vključno s sklicem na proračunsko vrstico)							
Upravni odhodki, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (ki jih referenčni znesek NE krije), skupaj		0,058	0,058	0,058	0,058	0,058	0,290

²⁶ Opredeliti vrsto odbora in skupino, v katero spada.

Izračun – *Drugi upravni odhodki, ki jih referenčni znesek ne krije*