



2024/2803

11.11.2024

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/2803**

**z dnia 23 października 2024 r.**

**w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej**

**(wersja przekształcona)**

**(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(3)</sup>, rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(4)</sup> oraz rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(5)</sup> zostały znacząco zmienione. Ze względu na konieczność wprowadzenia dalszych zmian i w celu zapewnienia jasności, rozporządzenia te należy przekształcić.
- (2) Przyjęcie przez Parlament Europejski i Radę pierwszego pakietu przepisów w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, to jest rozporządzeń (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(6)</sup>, ustanowiło trwałe podstawy prawne utworzenia jednolitego, interoperacyjnego i bezpiecznego systemu zarządzania ruchem lotniczym (ATM). Przyjęcie drugiego pakietu przepisów, to jest rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 <sup>(7)</sup>, przyczyniło się do dalszego wzmocnienia inicjatywy w zakresie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej dzięki wprowadzeniu koncepcji „systemu skuteczności działania” oraz „menedżera sieci”, umożliwiających dalszą poprawę skuteczności działania europejskiej sieci ATM. Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 zostało uchylone rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 <sup>(8)</sup>, ponieważ przepisy niezbędne do zapewnienia interoperacyjności systemów, części składowych i procedur ATM zostały włączone do rozporządzenia (UE) 2018/1139.

<sup>(1)</sup> Opinia z dnia 2 grudnia 2020 r. (Dz.U. C 56 z 16.2.2021, s. 53).

<sup>(2)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 12 marca 2014 r. (Dz.U. C 378 z 9.11.2017, s. 546) oraz stanowisko Rady w pierwszym czytaniu z dnia 26 września 2024 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 22 października 2024 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).

<sup>(4)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10).

<sup>(5)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26).

<sup>(7)</sup> 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 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34).

<sup>(8)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

- (3) Aby uwzględnić zmiany wprowadzone rozporządzeniem (UE) 2018/1139, należy dostosować niniejsze rozporządzenie do tego rozporządzenia oraz zmienić rozporządzenie (UE) 2018/1139.
- (4) Szczegółowe przepisy dotyczące wykorzystania przestrzeni powietrznej, przepisy operacyjne dotyczące służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zasady i procedury dotyczące projektowania struktur przestrzeni powietrznej są regulowane rozporządzeniem (UE) 2018/1139, natomiast klasyfikacja przestrzeni powietrznej powinna być regulowana niniejszym rozporządzeniem.
- (5) W art. 1 konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. (zwanej dalej „konwencją chicagowską”) umawiające się państwa stwierdzają, iż „każde państwo posiada całkowitą i wyłączną zwierzchność nad przestrzenią powietrzną nad swoim terytorium”. W ramach tej zwierzchności państwa członkowskie Unii, podlegając mającym zastosowanie konwencjom międzynarodowym, realizują uprawnienia władzy publicznej w zakresie kontroli ruchu lotniczego.
- (6) Niniejsze rozporządzenie nie powinno wpływać na prawa i zobowiązania państw członkowskich wynikające z konwencji chicagowskiej.
- (7) Wdrożenie wspólnej polityki transportowej wymaga efektywnego systemu transportu lotniczego umożliwiającego bezpieczne, regularne i zrównoważone wykonywanie usług transportu lotniczego, optymalizację przepustowości i wykorzystania przestrzeni powietrznej, przyczyniającego się do zrównoważonego rozwoju lotnictwa i ułatwiającego swobodny przepływ towarów, osób i usług.
- (8) 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 stać na straży zasad „just culture”. Należy rozważyć i uwzględnić opinie i zalecenia grupy ekspertów Komisji ds. wymiaru ludzkiego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, ustanowionej decyzją Komisji (UE) 2023/2109 <sup>(9)</sup>.
- (9) Poprawa efektywności klimatycznej i środowiskowej ATM przyczynia się również do osiągnięcia celów zawartych w porozumieniu paryskim, rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 <sup>(10)</sup>, konkluzjach Rady w sprawie przygotowanej przez Komisję strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności i w Europejskiej agendzie cyfrowej, w szczególności poprzez redukcję emisji pochodzących z lotnictwa.
- (10) Bardziej efektywne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, oferujące więcej możliwości w zakresie optymalnych trajektorii lotu, pozwoliłoby zwiększyć oszczędność paliwa i ograniczyć emisje. Aby ograniczyć emisje i zanieczyszczenie powietrza, przy optymalizacji trajektorii lotu i profili lotu należy również uwzględnić różne czynniki klimatyczne i środowiskowe. Należy opracować metodykę uwzględniania tych różnych czynników i ich współzależności, w szczególności przy opracowywaniu wskaźników skuteczności działania.
- (11) Przestrzeń powietrzna stanowi dobro wspólne udostępniane wszystkim kategoriom użytkowników i wszyscy użytkownicy muszą mieć możliwość jej elastycznego użytkowania, przy czym należy zapewnić sprawiedliwość i przejrzystość oraz uwzględniać potrzeby państw członkowskich w zakresie bezpieczeństwa i obronności, jak również ich zobowiązań w ramach organizacji międzynarodowych.
- (12) W 2004 r. państwa członkowskie przyjęły ogólne oświadczenie na temat kwestii wojskowych odnoszących się do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej <sup>(11)</sup> i ponawiają je. Zgodnie z tym oświadczeniem państwa członkowskie powinny, w szczególności, wzmocnić współpracę cywilno-wojskową oraz, w stopniu, w jakim wszystkie zainteresowane państwa członkowskie uznają to za konieczne, ułatwić współpracę pomiędzy swoimi siłami zbrojnymi we wszystkich kwestiach związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym.
- (13) Decyzje w sprawie rodzaju, zakresu bądź realizacji działań wojskowych i szkolenia wojskowego nie podlegają zakresowi kompetencyjnemu Unii na podstawie art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

<sup>(9)</sup> Decyzja Komisji (UE) 2023/2109 z dnia 10 października 2023 r. ustanawiająca grupę ekspertów Komisji ds. wymiaru ludzkiego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylająca decyzję C(2017) 7518 (Dz.U. L, 2023/2109, 12.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2109/oj>).

<sup>(10)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999 (Europejskie prawo o klimacie) (Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1).

<sup>(11)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 9.

- (14) Artykuł 9a rozporządzenia (WE) nr 550/2004 przewidywał ustanowienie przez państwa członkowskie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w celu zacieśnienia współpracy między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej z myślą o poprawie skuteczności działania i tworzeniu synergii oraz regulował takie bloki przestrzeni powietrznej. Państwa członkowskie mogą utrzymać współpracę i koordynację w ramach takich wcześniej ustanowionych bloków przestrzeni powietrznej w celu wspierania skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności poprzez przedkładanie wspólnych planów skuteczności działania, pod warunkiem w szczególności, że nie wpływa to na skuteczne wdrażanie niniejszego rozporządzenia.
- (15) Państwa członkowskie powinny wyznaczyć państwową władzę nadzorującą, która będzie realizować zadania przydzielone takiej władzy na mocy niniejszego rozporządzenia. W celu zapewnienia stałego i właściwego nadzoru nad zapewnianiem służb w Europie państwowym władzom nadzorującym należy zapewnić wystarczające zasoby i niezależność. W szczególności finansowanie tych władz powinno gwarantować ich niezależność i powinno umożliwiać im działanie zgodne z zasadami sprawiedliwości, przejrzystości, niedyskryminacji i proporcjonalności. Nie powinno to uniemożliwiać państwowej władzy nadzorującej połączenia z innym organem regulacyjnym, takim jak właściwy organ krajowy lub krajowy organ ochrony konkurencji, jeżeli wspólny organ spełnia wymogi niezależności i pod warunkiem że decyzje związane z zadaniami powierzonymi państwowej władzy nadzorującej na mocy niniejszego rozporządzenia są podejmowane niezależnie od innych zadań powierzonych wspólnemu organowi.
- (16) Do zagwarantowania niezależności państwowych władz nadzorujących powinny przyczynić się odpowiednie procedury mianowania ich personelu. Członkowie personelu państwowych władz nadzorujących powinni działać w sposób niezależny, w szczególności powinni unikać konfliktu interesów między zapewnianiem służb żeglugi powietrznej a wykonywaniem swoich zadań. Przepisy dotyczące konfliktu interesów w odniesieniu do personelu i osób, które podejmują decyzje, wykonując uprawnienia określone w niniejszym rozporządzeniu, powinny również zapobiegać ewentualnym konfliktom interesów wynikającym z ich bieżącego oddelegowania do państwowej władzy nadzorującej w związku z nowym stanowiskiem w podmiocie objętym regulacją na okres bezpośrednio po zakończeniu ich oddelegowania do tej państwowej władzy nadzorującej.
- (17) W celu zapewnienia właściwego stosowania niniejszego rozporządzenia należy wprowadzić procedury zapewniające współpracę i wymianę informacji między państwową władzą nadzorującą a właściwym organem krajowym.
- (18) Wymogi dotyczące przyznawania certyfikacji w zakresie stabilności finansowej, odpowiedzialności i ochrony ubezpieczeniowej oraz własności i struktury organizacyjnej są ściśle powiązane z wymogami w zakresie bezpieczeństwa i ochrony w odniesieniu do zapewniania służb oraz z nadzorem operacyjnym i technicznym sprawowanym przez właściwy organ krajowy. W odniesieniu do działań w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów odnoszących się do wymogów dotyczących stabilności finansowej, odpowiedzialności i ochrony ubezpieczeniowej oraz własności i struktury organizacyjnej wymienionych w pkt 7 załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 państwa członkowskie powinny organizować swoje procesy administracyjne zgodnie ze swoimi ustaleniami krajowymi, aby zapewnić właściwe i skuteczne wykonywanie zadań zarówno właściwych organów krajowych, jak i państwowych władz nadzorujących.
- (19) Państwowe władze nadzorujące odgrywają kluczową rolę we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i w związku z tym powinny prowadzić współpracę między sobą, w tym wzmocnioną współpracę na poziomie regionalnym, w celu umożliwienia wymiany informacji na temat swoich prac i zasad podejmowania decyzji, najlepszych praktyk i procedur, a także stosowania niniejszego rozporządzenia i opracowania wspólnego podejścia. Współpraca ta powinna odbywać się regularnie w ramach Rady Współpracy Państwowych Władz Nadzorujących.
- (20) Współpraca między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej jest ważnym narzędziem poprawy ogólnej skuteczności działania europejskiego systemu ATM i należy do niej zachęcać.
- (21) Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej powinna mieć możliwość zapewniania służb w Unii na niedyskryminujących warunkach, jeżeli posiada certyfikat lub deklarację zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (22) Zgodnie z art. 2 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139 i z zastrzeżeniem warunków w nim określonych państwa członkowskie powinny mieć możliwość zezwolenia na zapewnianie służb żeglugi powietrznej, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/1139, za które odpowiadają, przez wojsko bez konieczności certyfikacji, w przypadku gdy wojsko zapewnia takie służby przede wszystkim statkom powietrznym w ruchu innym niż ogólny ruch lotniczy. W takim przypadku dane państwo członkowskie powinno poinformować o swojej decyzji Komisję i pozostałe państwa członkowskie.
- (23) Niniejsze rozporządzenie nie przewiduje wymogu certyfikacji sygnałów zapewnianych przez globalne systemy nawigacji satelitarnej (GNSS).

- (24) Użytkownicy przestrzeni powietrznej powinni mieć dostęp do służb żeglugi powietrznej równoważnej jakości bez dyskryminacji.
- (25) Służby ruchu lotniczego powinny być zapewniane na zasadzie wyłączności. Instytucje zapewniające takie służby powinny podlegać wyznaczeniu i wymogom interesu publicznego. W tym względzie należy wziąć pod uwagę, że zapewnianie służb ruchu lotniczego, które są powiązane z pełnieniem funkcji organu publicznego i nie mają charakteru ekonomicznego, nie podlega stosowaniu zawartych w Traktacie zasad konkurencji.
- (26) Proces wyznaczania powinien uwzględniać potrzebę ciągłości zapewniania służby i długoterminowego planowania inwestycji przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego. Niezależnie od powyższego szybko zmieniający się kontekst żeglugi powietrznej wymaga monitorowania praw i obowiązków wyznaczonych instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w celu zapewnienia dalszego stosowania tych praw i obowiązków oraz wypełniania tych obowiązków. W przypadku gdy w kontekście monitorowania państwa członkowskie uznają za konieczne rozpoczęcie nowego procesu wyznaczania, powinny one mieć możliwość wyznaczenia tej samej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego zgodnie z prawem krajowym.
- (27) Państwa członkowskie powinny zapewnić, by ich prawo krajowe nie uniemożliwiało wyznaczenia instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego w szczególności ze względu na to, że dana instytucja zapewniająca służby ma główne miejsce prowadzenia działalności w innym państwie członkowskim lub jest własnością obywateli tego państwa członkowskiego, jeżeli stosowanie takiego prawa krajowego pociąga za sobą nieuzasadnione ograniczenie swobody świadczenia usług lub swobody przedsiębiorczości, co należy oceniać indywidualnie dla każdego przypadku w świetle wszystkich istotnych okoliczności.
- (28) Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego mogą nabywać służby łączności, nawigacji i dozoru (CNS), służby informacji lotniczej (AIS), usługi dostarczania danych o ruchu lotniczym (ADS) lub służby meteorologiczne (MET) w przypadkach gdy państwa członkowskie nie wyznaczyły instytucji zapewniającej MET, na warunkach rynkowych lub na podstawie innych form porozumień, do których dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE<sup>(12)</sup> i 2014/25/UE<sup>(13)</sup> nie mają zastosowania, z uwzględnieniem szczególnych sytuacji, takich jak brak rozwiązań dostępnych na rynku oraz względy związane z interesem publicznym. Państwa członkowskie mogą zezwolić operatorom portów lotniczych lub grupie operatorów portów lotniczych na nabywanie służb ruchu lotniczego związanych z kontrolą lotniska lub służb ruchu lotniczego związanych z kontrolą zbliżania na warunkach rynkowych.
- (29) W przypadku gdy służby ruchu lotniczego na potrzeby kontroli lotniska i kontroli zbliżania są nabywane, nie powinny podlegać systemowi ustalania celów skuteczności działania określonego w niniejszym rozporządzeniu. Instytucje zapewniające służby powinny jednak przekazywać dane dotyczące skuteczności działania służb żeglugi powietrznej. W przypadku gdy służby ruchu lotniczego na potrzeby kontroli lotniska i kontroli zbliżania są nabywane, wymogi techniczne w specyfikacjach istotnych warunków zamówienia powinny obejmować wymogi dotyczące jakości służb.
- (30) Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny prowadzić odrębne księgi rachunkowe w odniesieniu do każdej służby żeglugi powietrznej, tak jak byłoby od nich wymagane w przypadku, gdyby przedmiotowe służby były realizowane przez odrębne przedsiębiorstwa, w celu uniknięcia dyskryminacji, subsydiowania skrośnego i zakłóceń konkurencji.
- (31) W stosownych przypadkach udzielanie zamówień na służby żeglugi powietrznej powinno odbywać się zgodnie z dyrektywą 2014/24/UE oraz dyrektywą 2014/25/UE a także zgodnie z zasadami równego traktowania, niedyskryminacji i przejrzystości oraz zgodnie z mającymi zastosowanie postanowieniami Traktatu, w szczególności zawartymi w Traktacie zasadami dotyczącymi swobody świadczenia usług i swobody przedsiębiorczości. Procedury udzielania zamówień na służby powinny być opracowane w taki sposób, aby umożliwić realny udział konkurujących instytucji w tych procedurach, w tym poprzez regularne ponowne poddawanie zamówienia procedurze konkurencyjnej.
- (32) Zarządzanie ruchem bezzałogowych statków powietrznych wymaga dostępności centralnych usług informacyjnych (CIS). Jeżeli CIS są świadczone przez wyłączną instytucję zapewniającą CIS wyznaczoną przez państwo członkowskie w odniesieniu do konkretnej przestrzeni powietrznej U-space, ceny CIS powinny być regulowane w celu ograniczenia kosztów takiego zarządzania ruchem. Ceny CIS powinny zatem opierać się na kosztach powiększonych o rozsądną marżę zysku oraz podlegać zatwierdzeniu przez państwowe władze nadzorujące. W przypadku gdy CIS nie są świadczone przez wyłączną instytucję świadczącą CIS, poszczególne CIS powinny być świadczone nieodpłatnie. Aby umożliwić świadczenie tych usług, należy przyznać instytucjom świadczącym CIS dostęp do odpowiednich danych operacyjnych na sprawliwych, rozsądnych i niedyskryminujących warunkach.

(12) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

(13) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).



- (33) Dostępność odpowiednich danych operacyjnych dotyczących ogólnego ruchu lotniczego ma zasadnicze znaczenie dla umożliwienia elastycznego zapewniania usług dostarczania danych o ruchu lotniczym w wymiarze transgranicznym i ogólnounijnym. W związku z tym takie dane powinny być udostępniane odpowiednim zainteresowanym stronom, w tym podmiotom, które poważnie rozważają zajęcie się zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, na sprawiedliwych, rozsądnych i niedyskryminacyjnych warunkach. Dokładność informacji, w tym o statusie przestrzeni powietrznej i szczególnych sytuacjach w zakresie ruchu lotniczego, oraz terminowe przekazywanie tych informacji kontrolerom cywilnym i wojskowym mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i efektywność operacji, w tym na efektywność środowiskową lotów. Odpowiednio wczesny dostęp do aktualnych informacji na temat statusu przestrzeni powietrznej ma dla wszystkich stron zamierzających wykorzystać udostępnione struktury przestrzeni powietrznej zasadnicze znaczenie przy składaniu lub ponownym składaniu przez nie planów lotu.
- (34) System skuteczności działania i system opłat nie powinny mieć zastosowania do terminalowych służb żeglugi powietrznej zapewnianych w portach lotniczych, w których wykonuje się rocznie mniej niż 80 000 operacji lotniczych zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR). Ustalenie celów skuteczności działania dla takich służb miałyby niewielką wartość dodaną, ponieważ w większości przypadków parametry te byłyby bliskie zeru. Ponadto objęcie tych służb systemem skuteczności działania i systemem opłat ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu doprowadziłoby do nieproporcjonalnego obciążenia administracyjnego i finansowego w porównaniu z oczekiwanymi korzyściami pod względem poprawy skuteczności działania i lepszej jakości usług. Państwa członkowskie mogą zdecydować, że takie terminalowe służby żeglugi powietrznej podlegają systemowi skuteczności działania i systemowi opłat.
- (35) Podmioty wojskowe zapewniające służby żeglugi powietrznej przede wszystkim statkom powietrznym w ruchu innym niż ogólny ruch lotniczy, w tym finansowanie tych podmiotów, nie powinny podlegać systemowi skuteczności działania i systemowi opłat ustanowionym w niniejszym rozporządzeniu. W związku z tym kosztów zapewnianych przez nie służb nie należy uznawać za koszty ustalone na podstawie niniejszego rozporządzenia. Państwa członkowskie mogą zdecydować o stosowaniu tych systemów do podmiotów wojskowych zapewniających takie służby. System skuteczności działania i system opłat powinny mieć zastosowanie do podmiotów wojskowych zapewniających służby żeglugi powietrznej przede wszystkim w ogólnym ruchu lotniczym.
- (36) System skuteczności działania i system opłat powinny zapewniać efektywne, zrównoważone i nieprzerwane działanie europejskiego systemu ATM, a ponadto mają na celu zwiększenie efektywności kosztowej służb żeglugi powietrznej zapewnianych na warunkach innych niż rynkowe oraz promowanie lepszej jakości usług. W tym celu powinny obejmować odpowiednie i właściwe zachęty. Ze względu na ten cel system skuteczności działania nie powinien obejmować służb zapewnianych na warunkach rynkowych. System skuteczności działania powinien obejmować wszystkie służby żeglugi powietrznej, które wyznaczona instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewnia lub nabywa od innych instytucji zapewniających służby, w tym także w przypadku gdy instytucja ta zapewnia służby żeglugi powietrznej i służby ruchu lotniczego.
- (37) Państwa członkowskie mogą opracować wspólne plany skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej, obejmujące co najmniej czas trwania okresu odniesienia w celu podniesienia poziomu skuteczności zarządzania ruchem lotniczym ponad poziom, który byłby możliwy do osiągnięcia w poszczególnych państwach członkowskich; państwa członkowskie powinny uwzględnić w tych wspólnych planach co najmniej jeden wspólny cel i inicjatywy w zakresie współpracy transgranicznej, a jednocześnie wziąć pod uwagę wartość dodaną wynikającą z wyznaczenia innych wspólnych celów, udzielania wspólnych zamówień i ustanowienia wspólnego zarządzania.
- (38) Przyjmując akty wykonawcze w celu określenia systemów zachęt, Komisja powinna określić możliwość zastosowania takich systemów w sytuacjach, w których instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przekraczają odpowiednie wiążące cele skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej lub nie spełniają ich w okresie odniesienia. Bez uszczerbku dla środków, które instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego ma wdrożyć w celu złagodzenia skutków takich zdarzeń, kryteria stosowania powinny należycie uwzględniać nieprzewidywalne i znaczące zdarzenia pozostające poza kontrolą instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. Aby promować lepszą jakość usług, ten system skuteczności działania i system opłat powinny obejmować odpowiednie i właściwe zachęty. Z myślą o zachęcaniu do wyważonego zwiększania skuteczności działania służb żeglugi powietrznej należy ustanowić zachęty finansowe przez nagradzanie rzeczywistej skuteczności działania względem wiążących celów skuteczności działania lub karanie za taką rzeczywistą skuteczność działania.
- (39) Stosowanie systemów zachęt oraz mechanizmów podziału ryzyka może spowodować, że przychody z tytułu opłat nakładanych na użytkowników przestrzeni powietrznej będą skutkować nadwyżkami finansowymi lub stratami dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.
- (40) Do celów świadczenia doradztwa i wsparcia Komisji w zakresie wdrażania systemu skuteczności działania i systemu opłat powinna zostać ustanowiona Rada ds. Weryfikacji Skuteczności Działania (PRB). Ustanawiając PRB, należy zagwarantować, że jej zadania będą realizowane z wykorzystaniem wymaganej wiedzy fachowej i zachowaniem niezależności od interesów publicznych lub prywatnych oraz że będzie ona mogła korzystać z przeznaczonych na ten cel zasobów. PRB powinna zastąpić organ oceny skuteczności działania ustanowiony na mocy art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 i być jego następcą prawnym.

- (41) PRB powinna być wspierana przez sekretariat zapewniony przez Komisję. Do celów przygotowania treści i wskazówek ujętych w opiniach, zaleceniach, sprawozdaniach i materiałach zawierających wytyczne PRB sekretariat powinien działać bez przyjmowania żadnych instrukcji, chyba że od PRB, aby umożliwić PRB wypełnianie jej roli doradczej i zapewnić jej niezależność. Głównym zadaniem sekretariatu powinno być wnoszenie wkładu w niezależne wykonywanie zadań PRB.
- (42) Pracownicy sekretariatu podlegają przepisom dotyczącym tajemnicy zawodowej i konfliktu interesów zawartym w regulaminie pracowniczym urzędników Unii Europejskiej i warunkach zatrudnienia innych pracowników Unii Europejskiej ustanowionymi rozporządzeniem Rady (EWG, Euratom, EWWiS) nr 259/68<sup>(14)</sup> i zapewniającym ich niezależność. Proces wyboru i kryteria kwalifikowalności powinny zostać szczegółowo określone w akcie wykonawczym, który nie powinien obejmować mianowania konkretnych członków PRB ani uzależniać ich w żaden sposób od zatwierdzenia przez państwa członkowskie.
- (43) Ze względu na elementy transgraniczne i sieciowe nieodłącznie związane z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej trasowa skuteczność działania powinna być oceniana w szczególności w odniesieniu do ogólnounijnych celów skuteczności działania.
- (44) Krajowe cele w zakresie zapewniania terminalowych służb żeglugi powietrznej powinny z czasem przyczynić się do poprawy skuteczności działania tych służb i umożliwić stosowanie podejścia „gate to gate” w odniesieniu do regulacji służb żeglugi powietrznej.
- (45) Państwa członkowskie, państwowe władze nadzorujące i Komisja powinny mieć jasno określone zadania w systemie skuteczności działania i systemie opłat, w szczególności w odniesieniu do przygotowywania planów skuteczności działania, zatwierdzania tych planów oraz monitorowania skuteczności działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.
- (46) Kluczowy obszar skuteczności działania dotyczący klimatu i środowiska powinien dotyczyć oddziaływania lotnictwa na klimat i środowisko, na które to oddziaływanie instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą mieć wpływ, w szczególności emisji CO<sub>2</sub>. Plany skuteczności działania powinny zawierać dla każdego okresu odniesienia cele trasowej skuteczności działania zgodne z ogólnounijnymi celami skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących klimatu i środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej, a także terminalowe cele skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących przepustowości i efektywności kosztowej. W dniu przyjęcia niniejszego rozporządzenia istniejące dostępne dane nie pozwalają na ustanowienie w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym klimatu i środowiska kluczowych wskaźników skuteczności działania dla terminalowych służb żeglugi powietrznej, które byłyby uzasadnione, wiarygodne, możliwe do zmierzenia i umożliwiałyby pomiar skutków w tym obszarze, na który instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą mieć bezpośredni wpływ. W związku z tym państwa członkowskie powinny być zobowiązane do uwzględnienia w planach skuteczności działania wiążących celów dla terminalowych służb żeglugi powietrznej w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym klimatu i środowiska dopiero po tym, jak Komisja określi w akcie wykonawczym kluczowe wskaźniki skuteczności działania spełniające te warunki. Przy ustalaniu wiążących celów skuteczności działania dla terminalowych służb żeglugi powietrznej zawartych w planie skuteczności działania należy uwzględnić uwarunkowania lokalne, w szczególności wymogi lokalnej polityki ochrony środowiska.
- (47) Skuteczność działania funkcji sieciowych powinna podlegać specyficznym kryteriom, uwzględniającym ich szczególnie charakter. Te funkcje sieciowe powinny być objęte celami skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących klimatu i środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej.
- (48) System opłat ustanowiony niniejszym rozporządzeniem powinien być spójny między innymi z art. 15 konwencji chicagowskiej. System ten powinien pozostawać bez uszczerbku dla możliwości finansowania przez państwa członkowskie zapewniania służb żeglugi powietrznej objętych niniejszym rozporządzeniem ze środków publicznych w zakresie zgodnym z zasadami Traktatu dotyczącymi konkurencji, w stosownych przypadkach.
- (49) System opłat powinien opierać się na zasadzie stanowiącej, że użytkownicy przestrzeni powietrznej powinni pokrywać koszty ponoszone w związku ze służbami i funkcjami zapewnianymi na ich rzecz, o ile koszty te nie są pokrywane w inny sposób. Koszty ponoszone w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej przez władze krajowe państw członkowskich, w tym właściwe organy krajowe, państwowe władze nadzorujące, a także Eurocontrol i menedżera sieci, mogą zostać uwzględnione w kosztach ustalonych, którymi można obciążać użytkowników przestrzeni powietrznej. Opłaty powinny przyczyniać się do bezpiecznego, skutecznego, efektywnego i zrównoważonego zapewniania służb żeglugi powietrznej, służącego osiągnięciu wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności kosztowej oraz osiągnięciu celów skuteczności działania, a także powinny wspierać zmniejszenie oddziaływania lotnictwa na środowisko.

<sup>(14)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG, Euratom, EWWiS) nr 259/68 z dnia 29 lutego 1968 r. ustanawiające regulamin pracowniczy urzędników i warunki zatrudnienia innych pracowników Wspólnot Europejskich oraz ustanawiające specjalne środki stosowane tymczasowo wobec urzędników Komisji (Dz.U. L 56 z 4.3.1968, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/1968/259\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/1968/259(1)/oj)).

- (50) Koszty wynikające z Międzynarodowej konwencji Eurocontrol o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej z dnia 13 grudnia 1960 r., z późniejszymi zmianami, mogą zostać włączone do ustalonych kosztów, biorąc pod uwagę, że wszystkie działania objęte tą konwencją w momencie przyjęcia niniejszego rozporządzenia uznaje się za związane ze służbami żeglugi powietrznej.
- (51) Komisja powinna przeprowadzić studium wykonalności dotyczące wpływu modulacji opłat na ruch lotniczy, zapewnianie służb, koszty administracyjne i na zainteresowane strony, a także dotyczące wkładu modulacji w osiągnięcie celów europejskiej jednolitej przestrzeni powietrznej. Na podstawie wyników tego studium Komisja powinna stwierdzić, czy należy przyjąć akt wykonawczy w celu zapewnienia jednolitego stosowania modulacji opłat, aby zachęcić użytkowników przestrzeni powietrznej do wspierania poprawy efektywności klimatycznej i środowiskowej, w szczególności poprzez stosowanie najbardziej paliwooszczędnego przebiegu tras, zwiększenie wykorzystania alternatywnych czystych technologii napędu, w tym zrównoważonych paliw alternatywnych, przy jednoczesnym utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa. Nawet jeśli Komisja nie przyjmie takiego aktu wykonawczego, państwa członkowskie powinny mieć prawo modulować opłaty, aby zachęcić instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego i użytkowników przestrzeni powietrznej do wspierania poprawy jakości usług, np. poprzez zwiększenie przepustowości, ograniczenie opóźnień i zrównoważony rozwój.
- (52) W przypadku sytuacji kryzysowych sieci, takich jak konflikty geopolityczne, kryzysy zdrowotne lub klęski żywiołowe, które to sytuacje uniemożliwiają sporządzenie wiarygodnych prognoz ruchu, Komisja powinna mieć możliwość przyjęcia przepisów przejściowych, które mogą obejmować tymczasowe zawieszenie lub dostosowanie systemu skuteczności działania do czasu, gdy zakończy się dana sytuacja kryzysowa sieci i dostępne będą nowe wiarygodne prognozy.
- (53) Bez uszczerbku dla procedury określonej w art. 258 TFUE Komisja powinna regularnie dokonywać przeglądu przestrzegania niniejszego rozporządzenia przez państwa członkowskie. Przy przeprowadzaniu tego przeglądu Komisja powinna ocenić, czy państwa członkowskie zapewniają, by instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wypełniały ich obowiązki.
- (54) Należy przewidzieć konieczność zapewniania przejrzystości ksiąg rachunkowych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, jako jednego ze sposobów zapobiegania subsydiowaniu skrośnemu i wynikającym z niego zakłóceniom.
- (55) Funkcje sieciowe ATM powinny przyczyniać się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego i pomagać w osiąganiu ogólnounijnych celów skuteczności działania. Powinny one prowadzić do zrównoważonego, wydajnego i optymalnego pod względem środowiskowym wykorzystania przestrzeni powietrznej i ograniczonych zasobów, odzwierciedlać potrzeby operacyjne przy wdrażaniu infrastruktury europejskiej sieci ATM oraz zapewniać wsparcie w przypadku sytuacji kryzysowych sieci.
- (56) Szereg funkcji sieciowych, takich jak zarządzanie przepływem ruchu lotniczego, musi być koordynowany centralnie przez jeden podmiot wspierający działania podejmowane przez państwa członkowskie i odpowiednie strony zaangażowane w działalność operacyjną. W związku z tym szereg zadań służących wykonywaniu tych funkcji powinien być realizowany przez menedżera sieci, w którego działalności powinny brać udział wszystkie strony zaangażowane w działalność operacyjną. W niniejszym rozporządzeniu należy określić konkretne zadania menedżera sieci. Menedżer sieci powinien być wyznaczany przez Komisję.
- (57) W 2011 r. i 2019 r. na menedżera sieci Komisja wyznaczyła Eurocontrol. Aby zapewnić ciągłość działania w wykonywaniu funkcji sieciowych ATM, mandat ten może zostać przedłużony na warunkach określonych w niniejszym rozporządzeniu.
- (58) W przypadku gdy menedżer sieci funkcjonuje w obrębie innego podmiotu, powinien istnieć funkcjonalny i hierarchiczny rozdział od tego podmiotu oraz powinna być prowadzona oddzielna rachunkowość.
- (59) Strony zaangażowane w działalność operacyjną, które muszą wdrożyć funkcje sieciowe na szczeblu lokalnym i operacyjnym, oraz państwa członkowskie powinny być w pełni zaangażowane we wdrażanie tych funkcji i w proces decyzyjny. W związku z tym menedżer sieci powinien podjąć środki w drodze wspólnego procesu decyzyjnego opartego w szczególności na konsultacjach ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną i państwami członkowskimi oraz na szczegółowych ustaleniach roboczych i procedurach operacyjnych. W takim wspólnym procesie decyzyjnym strony powinny w jak największym stopniu działać na rzecz poprawy funkcjonowania i skuteczności działania sieci, w tym osiągnięcia ogólnounijnych celów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym klimatu i środowiska, a interesy sieci powinny być najważniejsze, bez uszczerbku na potrzeby w zakresie bezpieczeństwa i obronności, a wspólny proces decyzyjny powinien umożliwiać rozwiązywanie problemów i osiągnięcie konsensusu w miarę możliwości. W kontekście wspólnego procesu decyzyjnego dotyczącego wykonywania funkcji sieciowych państwa członkowskie powinny zapewnić odpowiednią koordynację na poziomie krajowym z cywilnymi i wojskowymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną. Ponadto, aby zapewnić odpowiednie zarządzanie związane z wykonywaniem funkcji sieciowych, należy ustanowić Radę ds. Zarządzania Siecią, zapewniającą odpowiednią reprezentację interesów wszystkich podmiotów zaangażowanych we wdrażanie tych funkcji, w szczególności stron zaangażowanych w działalność operacyjną. Bez

uszczerbku dla konsultacji z Radą ds. Zarządzania Siecią dotyczących decyzji regulacyjnych lub strategicznych, takich jak zatwierdzenie planu strategicznego sieci, środki przyjmowane w drodze wspólnego procesu decyzyjnego i przez Radę ds. Zarządzania Siecią powinny mieć charakter operacyjny lub techniczny i służyć zapewnieniu bieżącego działania sieci zgodnie z celami niniejszego rozporządzenia.

- (60) Aby zapewnić lepsze ukierunkowanie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego na potrzeby klientów, przy podejmowaniu najważniejszych decyzji operacyjnych instytucje te powinny konsultować się z odpowiednimi zainteresowanymi stronami.
- (61) Zapewnianie pełnej, wiarygodnej i aktualnej informacji lotniczej ma znaczący wpływ na bezpieczeństwo oraz ułatwianie dostępu do przestrzeni powietrznej Unii i możliwości przemieszczania się w niej. Dlatego też dostęp do tych danych należy ułatwić przy pomocy właściwej infrastruktury informacyjnej.
- (62) Przestrzeń powietrzną można wykorzystywać bezpiecznie i efektywnie jedynie dzięki ścisłej współpracy między jej cywilnymi i wojskowymi użytkownikami, opartej w praktyce przede wszystkim na koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej i ustanowionej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) skutecznej koordynacji cywilno-wojskowej. W celu zapewnienia jednolitego stosowania tej koncepcji Komisja powinna być uprawniona do przyjmowania aktów wykonawczych, w ramach wspólnej polityki transportowej i bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich za ich przestrzeń powietrzną.
- (63) Celem projektu badań z zakresu zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SESAR) jest umożliwienie bezpiecznego, wydajnego i zrównoważonego pod względem środowiskowym rozwoju transportu lotniczego, dzięki modernizacji europejskiego i globalnego systemu zarządzania ruchem lotniczym. Aby uwolnić pełen potencjał tego projektu, należy zadbać o właściwą koordynację jego poszczególnych faz. Faza planowania SESAR powinna doprowadzić do opracowania centralnego planu zarządzania europejskim ruchem lotniczym, który przyczyni się do osiągnięcia ogólnounijnych celów skuteczności działania. W latach 2022–2027 Komisja Europejska i partnerstwo na rzecz wdrożenia i infrastruktury SESAR (SDIP) – konsorcjum składające się z 20 głównych europejskich użytkowników przestrzeni powietrznej, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i operatorów portów lotniczych oraz Eurocontrolu jako menedżera sieci – podpisały długoterminową ramową umowę o partnerstwie, aby umożliwić SDIP realizację zadań związanych z terminową i zsynchronizowaną realizacją wspólnych projektów (rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/116<sup>(15)</sup>) oraz monitorowaniem poprzez koordynację i wspieranie zainteresowanych stron.
- (64) Koncepcja wspólnych projektów powinna służyć wdrażaniu, w terminowy, skoordynowany i zsynchronizowany sposób, istotnych zmian operacyjnych określonych w centralnym planie zarządzania europejskim ruchem lotniczym, które mają wpływ na całą sieć i charakteryzują się odpowiednim stopniem zaawansowania pod kątem realizacji. W szczególności wspólne projekty powinny promować i przyspieszać absorpcję nowych technologii cyfrowych. W celu przyspieszenia wdrożenia projektu SESAR Komisji należy powierzyć zadanie przeprowadzenia analizy kosztów i korzyści w odniesieniu do finansowania wdrażania wspólnych projektów.
- (65) Zgodność z wymogami dotyczącymi systemów i części składowych ATM, ustanowionymi w rozporządzeniu (UE) 2018/1139, powinna zapewnić interoperacyjność tych systemów i części składowych, z korzyścią dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (66) Aby zapewnić jednolite warunki wykonywania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze, zwłaszcza w odniesieniu do: PRB; wdrażania systemu skuteczności działania i systemu opłat, w tym określenia ogólnounijnych celów skuteczności działania i uzupełniających wartości bazowych, progów alarmowych, wartości cząstkowych i grup porównawczych, ustalania celów skuteczności działania oraz kryteriów i warunków ich oceny; przygotowania, oceny, zatwierdzania i korekty planów skuteczności działania, w tym wspólnych planów skuteczności działania, oraz celów skuteczności działania; monitorowania skuteczności działania, w tym skuteczności działania funkcji sieciowych, podziału kosztów między trasowe i terminalowe służby żeglugi powietrznej, ustalania kluczowych wskaźników skuteczności działania i wskaźników monitorowania, metodyki do celów analizy porównawczej, systemów zachęt; zasad modyfikacji strefy pobierania opłat terminalowych; przepisów dotyczących dostarczania informacji na temat kosztów i opłat; zakresu i określania podstawy kosztowej opłat oraz ustalania stawek jednostkowych za służby żeglugi powietrznej, mechanizmów zachęt oraz mechanizmów podziału ryzyka, modulacji opłat, zasad dotyczących warunków przekazywania danych Komisji przez państwowe władze nadzorujące; mechanizmu mającego na celu reagowanie na nieprzewidywalne i znaczące zdarzenia, które mają istotny wpływ na wdrażanie systemu skuteczności działania i systemu opłat; zasad wykonywania funkcji sieciowych;

<sup>(15)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/116 z dnia 1 lutego 2021 r. w sprawie ustanowienia pierwszego wspólnego projektu wspierającego wdrożenie centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie określonego w rozporządzeniu (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 oraz uchylające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 716/2014 (Dz.U. L 36 z 2.2.2021, s. 10).



wyznaczenia menedżera sieci oraz warunków tego wyznaczenia, a także zadań i funkcjonowania menedżera sieci, Rady ds. Zarządzania Siecią; wspólnego procesu decyzyjnego i mechanizmów zarządzania siecią; wymogów dotyczących dostępności danych operacyjnych; stosowania koncepcji elastycznego wykorzystywania przestrzeni powietrznej; opracowywania wspólnych projektów i mechanizmów zarządzania, które mają do nich zastosowanie, a także wdrażania klasyfikacji przestrzeni powietrznej ICAO. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>(16)</sup>. W przypadku gdy Komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie powinna przyjąć projektu aktu wykonawczego.

- (67) Należy konsultować z, odpowiednio, organizacjami społecznymi i organizacjami zawodowymi pracowników wszelkie proponowane środki o znaczących skutkach w wymiarze społecznym, technologicznym i ludzkim lub związanych ze skutecznością działania. Na poziomie Unii należy również odbyć konsultacje z Komitetem Dialogu Sektorowego ustanowionym na mocy decyzji Komisji 98/500/WE<sup>(17)</sup> i grupą ekspertów Komisji ds. wymiaru ludzkiego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.
- (68) Kary ustanowione w związku z naruszeniami niniejszego rozporządzenia powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające, a przy tym nie powinny obniżać poziomu bezpieczeństwa.
- (69) Niniejsze rozporządzenie nie powinno uniemożliwiać państw członkowskim stosowania środków niezbędnych do zagwarantowania podstawowych interesów bezpieczeństwa i polityki obronnej. Ponadto nie wpływa ono na uprawnienia państw członkowskich do przyjmowania przepisów dotyczących organizacji ich sił zbrojnych. Te uprawnienia mogą prowadzić do przyjęcia przez państwa członkowskie środków służących zapewnieniu, by ich siły zbrojne dysponowały wystarczającą przestrzenią powietrzną do odpowiednich celów kształcenia i szkolenia. Należy zatem przewidzieć przepis zawierający gwarancje bezpieczeństwa umożliwiające realizację tych uprawnień.
- (70) Należy włączyć do rozporządzenia (UE) 2018/1139 ustanowione poprzednio w rozporządzeniu (WE) nr 550/2004 wymogi związane z certyfikacją instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej z myślą o uproszczeniu ram regulacyjnych dotyczących certyfikacji i o ujednocnieniu procesu certyfikacji. W szczególności należy przewidzieć, że w celu uzyskania certyfikacji instytucje zapewniające zarządzanie ruchem lotniczym i służby żeglugi powietrznej (ATM/ANS) powinny wykazać wystarczającą stabilność finansową oraz powinny zapewnić pokrycie zobowiązań wynikających z odpowiedzialności i ochronę ubezpieczeniową, przestrzegać mających zastosowanie wymogów dotyczących własności i struktury organizacyjnej i zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa. Należy również określić warunki, które mogą mieć zastosowanie do wydawanych certyfikatów.
- (71) Ponadto zasadnicze wymogi mające zastosowanie do ATM/ANS oraz kontrolerów ruchu lotniczego należy uzupełnić w odniesieniu do wymogów mających zastosowanie do usług dostarczania danych o ruchu lotniczym.
- (72) Do celów wykonywania swoich zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów w odniesieniu do zasadniczych wymogów dotyczących stabilności finansowej, odpowiedzialności i ochrony ubezpieczeniowej oraz własności i struktury organizacyjnej właściwy organ powinien opierać się na ocenach dokonanych przez państwową władzę nadzorującą, chyba że dany właściwy organ krajowy jest odpowiedzialny za wszystkie zadania związane z certyfikacją.
- (73) Ponieważ rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004 i (WE) nr 551/2004 zastępuje się i uchyla niniejszym rozporządzeniem, znajdujące się w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 odniesienia do rozporządzeń (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004 i (WE) nr 551/2004 należy zaktualizować.
- (74) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania rozporządzenia (UE) 2018/1139, w szczególności w odniesieniu do warunków, które mogą mieć zastosowanie do certyfikatów instytucji zapewniających ATM/ANS, oraz w odniesieniu do zasad i procedur oceny i nadzorowania przez państwowe władze nadzorujące spełniania przez te instytucje zasadniczych wymogów dotyczących stabilności finansowej, odpowiedzialności i ochrony ubezpieczeniowej oraz własności i struktury organizacyjnej, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 182/2011.
- (75) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2018/1139.
- (76) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, jakim jest wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na transnarodową skalę działań możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, Unia może podjąć działania

<sup>(16)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

<sup>(17)</sup> Decyzja Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim (Dz.U. L 225 z 12.8.1998, p. 27).

zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne dla osiągnięcia tego celu,

PRZYMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I PRZEPISY OGÓLNE

### Artykuł 1

#### Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy regulujące tworzenie i skuteczne funkcjonowanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w celu poprawy standardów bezpieczeństwa ruchu lotniczego, przyczynienia się do zrównoważonego rozwoju systemu transportu lotniczego oraz usprawnienia ogólnego funkcjonowania zarządzania ruchem lotniczym oraz służb żeglugi powietrznej w ramach ogólnego ruchu lotniczego w Europie, tak by spełnić wymagania wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Jednolita europejska przestrzeń powietrzna obejmuje spójną ogólnoeuropejską sieć, coraz bardziej zintegrowaną przestrzeń powietrzną oraz systemy zarządzania siecią i ruchem lotniczym, których podstawą są bezpieczeństwo, efektywność, interoperacyjność i modernizacja technologiczna, z korzyścią dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej, obywateli i środowiska.
2. Stosowanie niniejszego rozporządzenia jest bez uszczerbku dla zwierzchnictwa państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną oraz ich wymogów związanych z porządkiem publicznym, bezpieczeństwem publicznym oraz kwestiami obronności, zgodnie z art. 55. Niniejsze rozporządzenie nie stosuje się do działań wojskowych i szkolenia wojskowego. Należy zapewnić koordynację z władzami wojskowymi w celu identyfikowania potencjalnego wpływu stosowania niniejszego rozporządzenia na działania wojskowe i w celu przeciwdziałania takiemu wpływowi.
3. Stosowanie niniejszego rozporządzenia nie narusza praw i obowiązków państw członkowskich wynikających z Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. (zwanej dalej „konwencją chicagowską”). W tym kontekście celem niniejszego rozporządzenia w obszarach jego zastosowania jest pomoc państwom członkowskim w wypełnianiu ich zobowiązań wynikających z konwencji chicagowskiej przez stworzenie podstawy wspólnej interpretacji i ujednoliconego wykonywania postanowień tej konwencji oraz przez zagwarantowanie, że jej postanowienia zostaną należycie uwzględnione w niniejszym rozporządzeniu i przepisach wydanych w celu jego wykonania.
4. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do przestrzeni powietrznej w regionie EUR. ICAO, tam gdzie państwa członkowskie są odpowiedzialne za zapewnianie służb ruchu lotniczego. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie również do przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich obszarze odpowiedzialności, a leżącej w innych regionach ICAO, pod warunkiem że powiadomią o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

### Artykuł 2

#### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „służba kontroli lotniska” oznacza służbę kontroli ruchu lotniczego (ATC) dla ruchu lotniskowego;
- 2) „służba informacji lotniczej” lub „AIS” oznacza służbę utworzoną w określonym obszarze, odpowiedzialną za zapewnienie informacji i danych lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i skuteczności żeglugi powietrznej;
- 3) „Agencja” oznacza Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego ustanowioną rozporządzeniem (UE) 2018/1139;
- 4) „instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej” oznacza publiczną lub prywatną instytucję zapewniającą służbę lub służby żeglugi powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego;
- 5) „służby żeglugi powietrznej” lub „ANS” oznaczają służby ruchu lotniczego; służby łączności, nawigacji i dozoru (CNS), w tym usługi wspomagające sygnał emitowany przez satelity z podstawowych konstelacji GNSS na użytek żeglugi powietrznej; służby meteorologiczne (MET); służby informacji lotniczej (AIS); oraz usługi dostarczania danych o ruchu lotniczym (ADS);

- 6) „służba kontroli ruchu lotniczego” lub „służba ATC” oznacza służbę zapewnianą w celu:
  - a) zapobiegania kolizjom:
    - (i) między statkami powietrznymi w locie;
    - (ii) na polu manewrowym między statkami powietrznymi a przeszkodami lub innymi statkami powietrznymi;
  - b) usprawnienia i utrzymywania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
- 7) „usługi dostarczania danych o ruchu lotniczym” lub „ADS” oznaczają usługi polegające na gromadzeniu, agregowaniu i integracji danych operacyjnych, pochodzących od instytucji zapewniających służby dozoru, instytucji zapewniających MET i AIS oraz funkcje sieciowe oraz innych właściwych podmiotów generujących dane operacyjne, i na dostarczaniu przetworzonych danych do celów kontroli ruchu lotniczego i zarządzania ruchem lotniczym;
- 8) „zarządzanie przepływem ruchu lotniczego” lub „ATFM” oznacza funkcję ustanowioną w celu zwiększenia bezpiecznego, uporządkowanego i szybkiego przepływu ruchu lotniczego na całej trajektorii poprzez zapewnienie maksymalnego wykorzystania możliwości ATC oraz kompatybilności natężenia ruchu z przepustowością deklarowaną przez odpowiednie instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego;
- 9) „zarządzanie ruchem lotniczym” lub „ATM” oznacza połączenie funkcji i służb pokładowych i naziemnych, w szczególności służb ruchu lotniczego, zarządzania przestrzenią powietrzną i zarządzania przepływem ruchu lotniczego, w tym projektowania procedur lotu, wymaganych do zapewnienia bezpiecznego i skutecznego ruchu statków powietrznych podczas wszystkich faz operacji;
- 10) „służby ruchu lotniczego” oznaczają różne służby informacji powietrznej, służby alarmowe i służby doradcze ruchu lotniczego, a także służby ATC, w szczególności służby kontroli obszaru, zbliżania i lotniska;
- 11) „blok przestrzeni powietrznej” oznacza przestrzeń powietrzną o zdefiniowanych wymiarach w przestrzeni i czasie, która składa się z co najmniej jednej struktury przestrzeni powietrznej i w której zapewniane są służby żeglugi powietrznej;
- 12) „zarządzanie przestrzenią powietrzną” oznacza funkcję planowania i monitorowania z zasadniczym celem optymalizacji wykorzystania dostępnej przestrzeni powietrznej poprzez dynamiczny podział czasu jej użytkowania oraz, doraźnie, segregację przestrzeni powietrznej pomiędzy różnymi kategoriami użytkowników przestrzeni powietrznej w oparciu o potrzeby krótkoterminowe;
- 13) „struktura przestrzeni powietrznej” oznacza wyszczególnioną część przestrzeni powietrznej, wyznaczoną w taki sposób, aby zapewnić bezpieczną i optymalną eksploatację statków powietrznych;
- 14) „użytkownicy przestrzeni powietrznej” oznaczają operatorów statków powietrznych eksploatowanych zgodnie z przepisami dotyczącymi ogólnego ruchu lotniczego;
- 15) „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;
- 16) „służba kontroli zbliżania” oznacza służbę ATC dla przylatujących i odlatujących lotów kontrolowanych;
- 17) „służba kontroli obszaru” oznacza służbę ATC dla lotów kontrolowanych wykonywanych w obszarach kontrolowanych;
- 18) „wartość bazowa” oznacza wartość określoną do celów ustalenia celów skuteczności działania oszacowaną z wykorzystaniem rzeczywistych kosztów lub rzeczywistych kosztów jednostkowych w roku poprzedzającym początek odpowiedniego okresu odniesienia;
- 19) „grupa porównawcza” oznacza grupę instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego funkcjonujących w podobnym środowisku operacyjnym i gospodarczym;
- 20) „wartość cząstkowa” oznacza wartość uzyskaną dla danej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego poprzez rozbięcie ogólnounijnego celu skuteczności działania do poziomu co najmniej jednej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, służącą jako punkt odniesienia do oceny spójności celów skuteczności działania określonych w projekcie planu skuteczności działania z ogólnounijnymi celami skuteczności działania;

- 21) „certyfikat” oznacza certyfikat zdefiniowany w art. 3 pkt 12 rozporządzenia (UE) 2018/1139;
- 22) „centralne usługi informacyjne” lub „CIS” oznaczają usługi polegające na rozpowszechnianiu statycznych i dynamicznych danych w celu umożliwienia świadczenia usług U-space na potrzeby zarządzania ruchem bezzałogowych statków powietrznych;
- 23) „przestrzeń powietrzna U-space” oznacza wyznaczoną przez państwa członkowskie strefę geograficzną dla systemów bezzałogowych statków powietrznych, w której operacje z użyciem systemów bezzałogowych statków powietrznych mogą być prowadzone wyłącznie przy wsparciu usług U-space;
- 24) „usługa U-space” oznacza usługę opartą na usługach cyfrowych i automatyzacji funkcji, przeznaczoną do wspierania bezpiecznego, skutecznego i pewnego dostępu dużej liczby systemów bezzałogowych statków powietrznych do przestrzeni powietrznej U-space;
- 25) „instytucja świadcząca usługi U-space” oznacza każdą osobę prawną świadczącą usługi U-space;
- 26) „służby łączności” oznaczają stałe oraz ruchome służby umożliwiające łączność ziemia-ziemia, ziemia-powietrze oraz powietrze-powietrze dla celów ATC;
- 27) „części składowe” oznaczają przedmioty materialne, takie jak osprzęt, oraz przedmioty niematerialne, takie jak oprogramowanie, od których zależy interoperacyjność europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN);
- 28) „obszar kontrolowany” oznacza kontrolowaną przestrzeń powietrzną rozciągającą się w górę od określonej granicy nad ziemią;
- 29) „wspólny proces decyzyjny” oznacza proces, w ramach którego decyzje podejmowane są w oparciu o kontakty i konsultacje z odpowiednimi organami państw członkowskich, stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną oraz, w stosownych przypadkach, innymi podmiotami i mają na celu osiągnięcie konsensusu;
- 30) „służby transgraniczne” oznaczają służby żeglugi powietrznej zapewniane w jednym państwie członkowskim przez instytucję zapewniającą służby, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium innego państwa członkowskiego;
- 31) „deklaracja” oznacza, do celów zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej, deklarację zdefiniowaną w art. 3 pkt 10 rozporządzenia (UE) 2018/1139;
- 32) „projektowanie struktur przestrzeni powietrznej” oznacza proces, który zapewnia rozwój i wdrażanie zaawansowanych możliwości i technik nawigacji, ulepszonych sieci tras i powiązanej sektoryzacji, zoptymalizowanych struktur przestrzeni powietrznej oraz procedur ATM służących zwiększeniu przepustowości;
- 33) „strefa pobierania opłat trasowych” oznacza część przestrzeni powietrznej, która rozciąga się od powierzchni ziemi do górnej przestrzeni powietrznej wyłącznie, w której zapewniane są trasowe służby żeglugi powietrznej i dla której określa się jedną podstawę kosztową;
- 34) „Eurocontrol” to Europejska Organizacja Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej ustanowiona na mocy Międzynarodowej konwencji z dnia 13 grudnia 1960 r. o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej;
- 35) „europejska sieć zarządzania ruchem lotniczym” lub „EATMN” oznacza zbiór systemów, o których mowa w pkt 3.1 załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2018/1139, umożliwiający zapewnianie służb żeglugi powietrznej w Unii, włącznie z interfejsami na granicach z państwami trzecimi;
- 36) „centralny plan zarządzania europejskim ruchem lotniczym” oznacza plan zatwierdzony decyzją Rady 2009/320/WE<sup>(18)</sup> z późniejszymi zmianami;
- 37) „elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej” oznacza koncepcję zarządzania przestrzenią powietrzną, która to koncepcja została opisana przez ICAO i opiera się na podstawowej zasadzie stanowiącej, że przestrzeni powietrznej nie należy wyznaczać jako czysto cywilnej lub czysto wojskowej, ale powinno się ją traktować jako continuum, w którym wszystkie wymogi użytkowników należy w możliwym zakresie spełnić;
- 38) „służba informacji powietrznej” oznacza służbę zapewnianą w celu udzielenia wskazówek i informacji przyczyniających się do bezpiecznego i efektywnego wykonywania lotów;
- 39) „projektowanie procedur lotu” oznacza wszelkie zadania istotne z punktu widzenia projektowania procedur wykonywania lotów według wskazań przyrządów;

<sup>(18)</sup> Decyzja Rady 2009/320/WE z dnia 30 marca 2009 r. zatwierdzająca centralny plan zarządzania europejskim ruchem lotniczym projektu badawczego ATM (SESAR) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 95 z 9.4.2009, s. 41).



- 40) „ogólny ruch lotniczy” oznacza wszystkie przemieszczenia cywilnych statków powietrznych, jak również wszystkie przemieszczenia państwowych statków powietrznych (włącznie z wojskowymi, celnymi i policyjnymi statkami powietrznymi), kiedy przemieszczenia te wykonywane są zgodnie z procedurami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), utworzonej na mocy konwencji chicagowskiej;
- 41) „przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów” lub „IFR” to przepisy, które dopuszczają przelot statku powietrznego wyposażonego w odpowiednie urządzenia nawigacyjne właściwe dla planowanej trasy, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie operacji lotniczych;
- 42) „operacje lotnicze IFR rocznie” oznaczają sumę startów i lądowań wykonywanych zgodnie z IFR, obliczoną jako średnia roczna z trzech lat kalendarzowych poprzedzających rok, w którym ma zostać przedłożony projekt planu skuteczności działania;
- 43) „interoperacyjność” oznacza zestaw właściwości funkcjonalnych, technicznych i operacyjnych wymaganych od systemów i części składowych EATMN oraz procedury jej funkcjonowania dla umożliwienia bezpiecznego, jednolitego i skutecznego działania;
- 44) „służby meteorologiczne” lub „MET” oznaczają urządzenia i usługi, które zapewniają prognozy meteorologiczne, ostrzeżenia, wskazówki oraz obserwacje na potrzeby żeglugi powietrznej, jak również wszelkie inne informacje i dane meteorologiczne zapewniane przez państwa do wykorzystania lotniczego;
- 45) „właściwy organ krajowy” oznacza właściwy organ krajowy zdefiniowany w art. 3 pkt 34 rozporządzenia (UE) 2018/1139;
- 46) „państwowa władza nadzorująca” oznacza krajowy organ lub organy, którym państwo członkowskie powierzyło zadania wynikające z niniejszego rozporządzenia;
- 47) „służby nawigacyjne” oznaczają urządzenia i służby, które zapewniają statkowi powietrznemu informacje o pozycji i czasie;
- 48) „sytuacja kryzysowa sieci” oznacza stan, w którym w wyniku nadzwyczajnej lub nieprzewidzianej sytuacji niemożliwe jest zapewnienie służb zarządzania ruchem lotniczym lub służb żeglugi powietrznej na wymaganym poziomie i który prowadzi do znacznego zmniejszenia przepustowości sieci, znacznego zachwiania równowagi między przepustowością sieci a zapotrzebowaniem lub poważnego zakłócenia przepływu informacji w co najmniej jednej części sieci lub poważnego zakłócenia jej integralności;
- 49) „menedżer sieci” oznacza podmiot, któremu powierzono czynności niezbędne do umożliwienia wykonywania funkcji sieciowych, o których mowa w art. 37, zgodnie z art. 38;
- 50) „plan operacyjny sieci” lub „NOP” oznacza plan ustanowiony w drodze wspólnego procesu decyzyjnego służący realizacji na szczeblu operacyjnym celów funkcji sieciowych oraz przyczyniający się do celów w zakresie skuteczności działania;
- 51) „plan strategiczny sieci” lub „NSP” oznacza plan ustanowiony w drodze wspólnego procesu decyzyjnego określający kierunek długoterminowego rozwoju sieci;
- 52) „operacyjny ruch lotniczy” oznacza wszystkie loty, które nie są zgodne z przepisami ogólnego ruchu lotniczego i w odniesieniu do których zasady i procedury zostały określone przez właściwe organy krajowe;
- 53) „dane operacyjne” oznaczają informacje dotyczące wszystkich faz lotu, jakie wymagane są do celów operacyjnych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorów portów lotniczych i inne zaangażowane strony;
- 54) „strony zaangażowane w działalność operacyjną” oznaczają podmioty cywilne i wojskowe: użytkowników przestrzeni powietrznej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i operatorów portów lotniczych;
- 55) „plan skuteczności działania” oznacza plan mający na celu poprawę skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych;
- 56) „wprowadzenie do użytku” oznacza pierwsze zastosowanie operacyjne po wstępnej instalacji lub modernizacji systemu;
- 57) „sieć tras” oznacza sieć określonych tras dla ukierunkowania przepływu ogólnego ruchu lotniczego stosownie do wymogów zapewnienia służb ATC;
- 58) „faza planowania SESAR” oznacza fazę obejmującą ustanowienie i aktualizację długoterminowej wizji projektu SESAR, powiązanej z koncepcją operacji umożliwiającej poprawę na każdym etapie lotu, wymaganych istotnych zmian operacyjnych w EATMN oraz wymaganych priorytetów w zakresie rozwoju i wdrożenia;

- 59) „faza wdrożenia SESAR” oznacza kolejne etapy industrializacji i wdrażania, podczas których, prowadzi się następujące działania: standaryzacja, produkcja i certyfikacja sprzętu naziemnego i pokładowego, i procesy konieczne w odniesieniu do wdrażania rozwiązań SESAR (industrializacja) – oraz udzielanie zamówień, instalacja i wprowadzenie do użytku sprzętu i systemów opartych na rozwiązaniach SESAR, w tym powiązanych procedurach operacyjnych (wdrażanie);
- 60) „faza rozwoju SESAR” oznacza fazę, podczas której prowadzone są działania w zakresie badań, rozwoju i walidacji, mające na celu dostarczenie dojrzałych rozwiązań SESAR;
- 61) „projekt SESAR” oznacza projekt, którego celem jest modernizacja zarządzania ruchem lotniczym w Europie, mający na celu stworzenie w Unii wysokowydajnej, standaryzowanej i interoperacyjnej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym, składający się z cyklu innowacji, który obejmuje fazę planowania SESAR, fazę rozwoju SESAR i fazę wdrożenia SESAR;
- 62) „rozwiązanie SESAR” oznacza możliwy do wdrożenia produkt fazy rozwoju SESAR i polega na wprowadzeniu nowych lub udoskonalonych, standaryzowanych i interoperacyjnych procedur operacyjnych lub technologii;
- 63) „służby dozorowania” oznaczają urządzenia oraz służby wykorzystywane do określenia pozycji statku powietrznego na potrzeby zapewnienia bezpiecznej separacji;
- 64) „system” oznacza połączenie pokładowych oraz naziemnych części składowych, jak również wyposażenia satelitalnego, zapewniające wsparcie dla służb żeglugi powietrznej podczas wszystkich faz lotu;
- 65) „strefa pobierania opłat terminalowych” oznacza port lotniczy lub grupę portów lotniczych znajdujących się na terytorium danego państwa członkowskiego lub państw członkowskich, gdzie zapewniane są terminalowe służby żeglugi powietrznej i dla której określa się jedną podstawę kosztową;
- 66) „modernizacja” oznacza jakąkolwiek modyfikację, która zmienia charakterystykę operacyjną systemu.
- 67) „wykorzystanie struktur przestrzeni powietrznej” oznacza sposób, w jaki struktury przestrzeni powietrznej są wykorzystywane operacyjnie, co należy rozumieć jako zarządzanie przestrzenią powietrzną inne niż zarządzanie przestrzenią powietrzną zdefiniowane w pkt 12.

### Artykuł 3

#### Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej

Państwa członkowskie mogą utrzymać współpracę i koordynację w przestrzeni powietrznej funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej ustanowionych wcześniej na mocy art. 9a rozporządzenia (WE) nr 550/2004 w celu wspierania skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności poprzez przedkładanie wspólnych planów skuteczności działania zgodnie z art. 23 ust. 7 niniejszego rozporządzenia, pod warunkiem że nie ma to wpływu na skuteczne wdrożenie niniejszego rozporządzenia oraz że koszty związane z funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej są zgłaszane oddzielnie, jako część danych przekazywanych w ramach systemu opłat określonego w art. 29–36 niniejszego rozporządzenia.

## ROZDZIAŁ II

### PAŃSTWOWE WŁADZE NADZORUJĄCE

#### Artykuł 4

##### Państwowe władze nadzorujące – wyznaczenie, utworzenie i wymogi

1. Państwa członkowskie, wspólnie lub oddzielnie, wyznaczają lub ustanawiają instytucję lub instytucje działające jako państwowa władza nadzorująca, która będzie realizować zadania przydzielone takiej władzy na mocy niniejszego rozporządzenia.
2. Państwowa władza nadzorująca sprawuje swoje funkcje bezstronnie, niezależnie i przejrzysto oraz jest w tym celu odpowiednio zorganizowana, zarządzana i finansowana oraz dysponuje odpowiednim personelem.
3. Bez uszczerbku dla ust. 1 państwowe władze nadzorujące są niezależne od wszelkich instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej pod względem organizacyjnym, hierarchicznym i decyzyjnym oraz są prawnie albo funkcjonalnie odrębne od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Ponadto instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej nie mają mocy decyzyjnej w sprawie przydziału zasobów budżetów państwowych władz nadzorujących. Pod warunkiem zagwarantowania takiej niezależności państwowe władze nadzorujące mogą stanowić część tego samego krajowego ministerstwa lub administracji co instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej.

4. W przypadku gdy państwowa władza nadzorująca nie jest odrębna pod względem prawnym od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zainteresowane państwo członkowskie informuje Komisję o środkach, które podjęło, by państwowa władza nadzorująca spełniała wymogi ust. 3, i dokumentuje, jak zapewniono jej niezależność, wykazując taką faktyczną niezależność. W tym celu, w przypadku gdy państwowa władza nadzorująca i instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej są częścią tej samej administracji, państwowa władza nadzorująca nie zwraca się o instrukcje do hierarchii administracji będącej zwierzchnikiem instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, ani nie przyjmuje od niej instrukcji, w zakresie, w jakim dotyczy to zadań tych władz, o których to zadaniach mowa w art. 5, i powiązanych decyzji.

5. Państwowa władza nadzorująca nadal może zostać połączona z innym organem regulacyjnym, takim jak właściwy organ krajowy lub krajowy organ ochrony konkurencji, o których mowa w art. 11 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003<sup>(19)</sup>, pod warunkiem że decyzje związane z zadaniami powierzonymi państwowej władzy nadzorującej na mocy niniejszego rozporządzenia są podejmowane niezależnie od innych zadań powierzonych wspólnemu organowi. W takim przypadku wspólny organ musi spełniać wymogi niezależności określone w niniejszym artykule.

Państwowa władza nadzorująca jest reprezentowana w sprawach związanych z zadaniami określonymi w art. 5 niniejszego rozporządzenia w sposób zapewniający niezależność jej decyzji.

6. Bez uszczerbku dla prawa krajowego dotyczącego rekrutacji urzędników publicznych państwa członkowskie zapewniają, aby personel ich państwowych władz nadzorujących, w tym pracownicy zatrudnieni na czas określony, był rekrutowany w drodze jasnych i przejrzystych procedur rekrutacji, co gwarantuje jego niezależność, oraz zapewniają, aby personel państwowych władz nadzorujących był wybierany na podstawie konkretnych kwalifikacji, w tym odpowiednich kompetencji i odpowiedniego doświadczenia, lub podlegał właściwemu przeszkoleniu w celu skutecznego wykonywania zadań określonych w art. 5.

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy mające na celu unikanie konfliktu interesów w odniesieniu do personelu, w tym osób, które podejmują decyzje, wykonując uprawnienia określone w rozdziale III niniejszego rozporządzenia, tak aby państwowe władze nadzorujące mogły wykonywać zadania określone w art. 5 w sposób niezależny.

7. Bez uszczerbku dla art. 30 ust. 3, państwa członkowskie zapewniają, aby państwowe władze nadzorujące posiadały niezbędne zasoby finansowe i zdolności do skutecznej i terminowej realizacji zadań określonych w art. 5.

8. Państwa członkowskie przekazują Komisji informacje o nazwie i adresie swoich państwowych władz nadzorujących i ich zmianach, oraz o środkach podjętych w celu zapewnienia zgodności z przepisami niniejszego artykułu.

#### Artykuł 5

### Zadania państwowych władz nadzorujących

1. Państwowa władza nadzorująca realizuje zadania przydzielone jej na mocy niniejszego rozporządzenia i na mocy rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów wykonawczych przyjętych na ich podstawie. Państwowa władza nadzorująca w szczególności:

a) ocenia i nadzoruje spełnianie wymogów dotyczących stabilności finansowej, odpowiedzialności, ochrony ubezpieczeniowej oraz własności i struktury organizacyjnej, o których mowa w pkt 7 załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2018/1139, oraz wymogów określonych w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 43 tego rozporządzenia;

b) weryfikuje zgodność z wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa narodowego i obronności i przestrzeganie tych wymogów przez instytucje zapewniające służby, o których to wymogach mowa w art. 8 ust. 2 lit. b) i art. 11 ust. 6 lit. d), chyba że państwo członkowskie powierzyło to zadanie innemu organowi; w przypadku gdy państwo członkowskie postanowi powierzyć to zadanie innemu organowi, informuje o tym Komisję;

c) bez uszczerbku dla dyrektyw 2014/25/UE i 2014/24/UE przyczynia się, w stosownych przypadkach, do prawidłowego stosowania wymogów dotyczących zamówień zgodnie z art. 11 niniejszego rozporządzenia;

d) ocenia i zatwierdza cennik za świadczenie CIS, zgodnie z art. 12;

<sup>(19)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu (Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1).

- e) wdraża i monitoruje system skuteczności działania i system opłat zgodnie ze swoimi zadaniami na podstawie art. 21–27 i 29–32 oraz, w granicach tych zadań, z aktami wykonawczymi, o których mowa w art. 28 i 33;
- f) nadzoruje stosowanie niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do przejrzystości ksiąg rachunkowych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej zgodnie z art. 36.

Do celów lit. a) państwo członkowskie może podjąć decyzję o powierzeniu oceny i nadzoru w zakresie spełniania przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej wymogów określonych w tej literze swojemu właściwemu organowi krajowemu, a w takim przypadku zapewnia, aby ten właściwy organ krajowy dysponował wystarczającymi zasobami i wiedzą fachową do wykonywania tych zadań, oraz informuje o tym Komisję.

2. Każda państwowa władza nadzorująca, współpracując z właściwym organem krajowym, bez uszczerbku dla art. 4 ust. 5, przeprowadza niezbędne działania monitorujące, w tym w stosownych przypadkach inspekcje i audyty mające na celu stwierdzenie, czy ze strony podmiotów objętych ich nadzorem na podstawie niniejszego rozporządzenia doszło do niespełnienia wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu i aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie.

Bez uszczerbku dla art. 5 ust. 1 akapit drugi niniejszego rozporządzenia państwowa władza nadzorująca przedstawia właściwemu organowi krajowemu swoją ocenę spełniania przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej wymogów wymienionych w pkt 7 załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 dotyczących stabilności finansowej, odpowiedzialności i ochrony ubezpieczeniowej oraz własności i struktury organizacyjnej. Ocena ta obejmuje, w stosownych przypadkach, zalecenie zmiany, ograniczenia, zawieszenia lub cofnięcia certyfikatu zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

W przypadku nieprzestrzegania przez podmioty podlegające ich nadzorowi na podstawie niniejszego rozporządzenia innych wymogów określonych w niniejszym rozporządzeniu państwowa władza nadzorująca egzekwuje niezbędne środki naprawcze.

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorzy portów lotniczych oraz zainteresowane instytucje świadczące CIS stosują się do wszelkich środków egzekucyjnych zastosowanych przez państwowe władze nadzorujące w tym kontekście.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby od decyzji podejmowanych przez państwowe władze nadzorujące na podstawie niniejszego artykułu przysługiwało prawo do odwołania się zgodnie z ustawodawstwem krajowym.

## Artykuł 6

### Współpraca między państwowymi władzami nadzorującymi

1. W ramach Rady Współpracy Państwowych Władz Nadzorujących, o której mowa w art. 18, państwowe władze nadzorujące wymieniają się informacjami istotnymi dla innych państwowych władz nadzorujących, w szczególności informacjami dotyczącymi ich pracy i procesu decyzyjnego, najlepszych praktyk i procedur w zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia.

2. Państwowe władze nadzorujące współpracują ze sobą, w stosownych przypadkach w oparciu o ustalenia robocze, w celu świadczenia wzajemnej pomocy przy realizacji ich zadań określonych w art. 5 oraz przy prowadzeniu dochodzeń i przeglądów.

3. W przypadku transgranicznego zapewniania służb żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej znajdującej się w obszarze odpowiedzialności co najmniej dwóch państw członkowskich, zainteresowane państwa członkowskie zapewniają zawarcie niezbędnych porozumień dotyczących nadzoru nad tymi służbami. Zainteresowane państwowe władze nadzorujące ułatwiają zapewnianie tych służb transgranicznych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i mogą ustanowić odpowiednie ustalenia robocze lub plany nadzoru określające realizację ich współpracy.

4. W przypadku transgranicznego zapewniania służb żeglugi powietrznej w przestrzeni powietrznej znajdującej się w obszarze odpowiedzialności innego państwa członkowskiego porozumienia, o których mowa w ust. 3, przewidują wzajemne uznawanie przez każde z państw członkowskich lub każdą z ich władz wykonywania zadań określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz wyników realizacji tych zadań. Wskazują one również, która państwowa władza nadzorująca jest odpowiedzialna za zadania określone w art. 5 ust. 1.

5. W przypadkach gdy jest to dozwolone przez prawo krajowe i z myślą o współpracy regionalnej, państwowe władze nadzorujące mogą również zawierać porozumienia odnoszące się do podziału odpowiedzialności dotyczącej zadań nadzorczych.

6. O porozumieniach, o których mowa w niniejszym artykule, zainteresowane państwa członkowskie powiadamiają Komisję.



ROZDZIAŁ III  
ZAPEWNIANIE SŁUŻB

Artykuł 7

**Zapewnianie służb przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej**

1. Bez uszczerbku dla art. 8, 10 i art. 11 ust. 6 niniejszego rozporządzenia podmiot spełniający wymogi ustanowione w art. 40 i 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz w aktach wykonawczych i delegowanych, o których mowa odpowiednio w art. 43 i 47 tego rozporządzenia, jest uprawniony do zapewniania użytkownikom przestrzeni powietrznej w obrębie Unii służb żeglugi powietrznej, na niedyskryminacyjnych warunkach.
2. Bez uszczerbku dla ustaleń krajowych wynikających z art. 4 ust. 5 i art. 5 ust. 1 akapit drugi niniejszego rozporządzenia państwowe władze nadzorujące państwa członkowskiego, którego właściwy organ krajowy jest odpowiedzialny za certyfikację, o której mowa w art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139, zgodnie z art. 62 tego rozporządzenia, są odpowiedzialne za zadania określone w niniejszym artykule w odniesieniu do oceny zgodności z zasadniczymi wymogami dotyczącymi stabilności finansowej, odpowiedzialności i ochrony ubezpieczeniowej oraz własności i struktury organizacyjnej wymienionymi w pkt 7 załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2018/1139.
3. Bez uszczerbku dla ustaleń krajowych wynikających z art. 4 ust. 5 i art. 5 ust. 1 akapit drugi niniejszego rozporządzenia, w celu ustalenia, czy podmiot spełnia zasadnicze wymogi dotyczące stabilności finansowej, odpowiedzialności i ochrony ubezpieczeniowej oraz własności i struktury organizacyjnej wymienione w pkt 7 załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymogi określone w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 43 tego rozporządzenia, państwowe władze nadzorujące:
  - a) oceniają spełnianie przez wnioskodawców ubiegających się o certyfikację, zgodnie z art. 41 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139, zasadniczych wymogów dotyczących stabilności finansowej, odpowiedzialności i ochrony ubezpieczeniowej oraz własności i struktury organizacyjnej wymienionych w pkt 7 załącznika VIII do tego rozporządzenia oraz wymogów określonych w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 43 tego rozporządzenia, oraz przedstawia swoją ocenę właściwemu organowi, o którym mowa w art. 62 tego rozporządzenia;
  - b) na podstawie art. 5 ust. 2 niniejszego rozporządzenia sprawują nadzór nad posiadaczami certyfikatu wydanego zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139 w odniesieniu do zgodności z zasadniczymi wymogami dotyczącymi stabilności finansowej, odpowiedzialności i ochrony ubezpieczeniowej oraz własności i struktury organizacyjnej wymienionymi w pkt 7 załącznika VIII do tego rozporządzenia oraz z wymogami określonymi w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 43 tego rozporządzenia.
4. Niezależnie od ust. 1 niniejszego rozporządzenia i z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 2 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139 państwa członkowskie mogą zezwolić na zapewnianie służb żeglugi powietrznej, o których mowa w art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (UE) 2018/1139, w całości lub części przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich obszarze odpowiedzialności, przez wojsko bez konieczności certyfikacji, jeżeli wojsko zapewnia takie służby przede wszystkim statkom powietrznym w ruchu innym niż ogólny ruch lotniczy. W takim przypadku dane państwo członkowskie informuje o swojej decyzji Komisję i pozostałe państwa członkowskie.

Artykuł 8

**Wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego**

1. Państwa członkowskie gwarantują zapewnianie służb ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich obszarze odpowiedzialności. W tym celu państwa członkowskie wyznaczają indywidualnie lub grupowo przynajmniej jedną instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego. Państwa członkowskie mają prawo swobodnego wyznaczania instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, pod warunkiem że instytucje te spełniają wymogi określone w niniejszym artykule bez uszczerbku dla art. 11 ust. 3.
2. Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego spełniają łącznie następujące warunki:
  - a) posiadają certyfikat zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub ważną deklarację zgodnie z art. 41 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139, bez uszczerbku dla art. 7 ust. 4 niniejszego rozporządzenia;
  - b) spełniają wymogi dotyczące bezpieczeństwa narodowego i obronności;
  - c) ich główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium państwa członkowskiego; oraz

d) państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 % udziałów w tych instytucjach oraz je skutecznie, bezpośrednio lub pośrednio, kontrolują za pośrednictwem co najmniej jednego przedsiębiorstwa pośredniczącego, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w umowie z państwem trzecim, której Unia jest stroną.

Na zasadzie odstępstwa od lit. c) i d) państwo członkowskie może wyznaczyć instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie trzecim lub która nie spełnia warunków dotyczących własności lub kontroli określonych w lit. d), do celów zapewniania służb ruchu lotniczego w ograniczonej części przestrzeni powietrznej znajdującej się w obszarze odpowiedzialności tego państwa członkowskiego, w przypadku gdy ta część przestrzeni powietrznej graniczy z przestrzenią powietrzną znajdującą się w obszarze odpowiedzialności tego państwa trzeciego.

3. Wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego nie uzależnia się od warunków nakładających na te instytucje wymóg, aby:

- a) stanowiły własność, bezpośrednią lub poprzez udziały większościowe, wyznaczającego państwa członkowskiego lub jego obywateli;
- b) posiadały główne miejsce prowadzenia działalności lub były zarejestrowane na terytorium wyznaczającego państwa członkowskiego; lub
- c) wykorzystywały wyłącznie infrastrukturę znajdującą się w wyznaczającym państwie członkowskim,

jeżeli stosowanie takiego warunku pociąga za sobą ograniczenie swobody świadczenia usług lub swobody przedsiębiorczości, które nie jest uzasadnione słusznym celem leżącym w interesie ogólnym, takim jak porządek publiczny lub bezpieczeństwo publiczne, i nie jest proporcjonalne do tego celu.

4. W stosownych przypadkach państwa członkowskie szczegółowo określają prawa i obowiązki, jakie mają spełnić instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego wyznaczone zgodnie z niniejszym artykułem. Obowiązki te mogą obejmować warunki dotyczące dostarczania na czas odpowiednich informacji umożliwiających identyfikację wszystkich przemieszczeń statków powietrznych w przestrzeni powietrznej znajdującej się w obszarze odpowiedzialności tych państw.

5. Państwa członkowskie dokonują oceny praw i obowiązków, o których mowa w ust. 4, oraz wypełniania obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia i rozporządzenia (UE) 2018/1139 okresowo lub za każdym razem, gdy stwierdzą istotne zmiany w zapewnianiu służb, oraz, w razie potrzeby, podejmują odpowiednie decyzje dotyczące wyznaczenia odnośnych instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, bez uszczerbku dla ciągłości zapewniania służby.

6. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o każdej decyzji podjętej na podstawie niniejszego artykułu, dotyczącej wyznaczenia instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich obszarze odpowiedzialności.

#### Artykuł 9

### Związki między instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej

1. Bez uszczerbku dla art. 7 ust. 4 niniejszego rozporządzenia instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą korzystać ze służb innych instytucji zapewniających służby, które uzyskały certyfikat lub które zadeklarowały swoją zdolność zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139. W stosownych przypadkach taka współpraca nawiązywana jest zgodnie z art. 11 niniejszego rozporządzenia.

W przypadku instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego wyznaczonych zgodnie z art. 8 oraz instytucji zapewniających MET wyznaczonych zgodnie z art. 10 współpraca taka wymaga zezwolenia zainteresowanych państw członkowskich.

2. Do celów ust. 1 instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej sformalizują swoje kontakty robocze poprzez zawarcie pisemnych porozumień lub odpowiednich ustaleń prawnych, określających konkretne obowiązki, w tym w stosownych przypadkach rozwiązania finansowe, i funkcje przyjęte przez każdą instytucję. O tych porozumieniach lub ustaleniach powiadamia się zainteresowane państwowe władze nadzorujące oraz właściwe organy krajowe.

#### Artykuł 10

### Wyznaczenie instytucji zapewniających MET

1. Państwa członkowskie mogą wyznaczyć, indywidualnie lub grupowo, instytucję zapewniającą MET na zasadzie wyłączności w odniesieniu do całości lub części przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich obszarze odpowiedzialności, mając na uwadze względy bezpieczeństwa.

2. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję i pozostałe państwa członkowskie o wszelkich decyzjach podjętych na podstawie niniejszego artykułu.

#### Artykuł 11

### Warunki dotyczące zapewniania CNS, AIS, ADS, MET i służb ruchu lotniczego związanych z kontrolą zbliżania i kontrolą lotniska

1. Bez uszczerbku dla dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE<sup>(20)</sup> i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE<sup>(21)</sup> wyznaczone instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego mogą, w stosownych przypadkach, podjąć decyzję o zakupie usług od służb CNS, AIS lub ADS lub służb MET w przypadkach, gdy państwa członkowskie nie wyznaczyły instytucji zapewniającej MET zgodnie z art. 10, na warunkach rynkowych, w tym w drodze zamówień publicznych, lub innych form porozumień w przypadkach, gdy dyrektywy te nie mają zastosowania, z uwzględnieniem szczególnych sytuacji, takich jak brak rozwiązań dostępnych na rynku oraz względy związane z interesem publicznym.

2. Państwa członkowskie mogą zezwolić operatorom portów lotniczych lub grupie operatorów portów lotniczych na zamawianie służb ruchu lotniczego związanych z kontrolą lotniska lub służb ruchu lotniczego związanych z kontrolą zbliżania na warunkach rynkowych. W tym celu państwa członkowskie mogą wymagać od operatorów portów lotniczych odpowiedniego uzasadnienia, że umożliwi to użytkownikom przestrzeni powietrznej czerpanie korzyści z poprawy jakości służb, a jednocześnie zachowa wymagany poziom bezpieczeństwa.

3. W przypadku gdy zamówienie, o którym mowa w ust. 2, jest dozwolone, właściwy operator portu lotniczego lub właściwa grupa operatorów portów lotniczych zapewniają, aby wymogi techniczne w specyfikacji istotnych warunków zamówienia zawierały wymogi dotyczące jakości służb. Państwa członkowskie wyznaczają instytucję zapewniającą służby wybraną w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia, o którym mowa w niniejszym ustępie.

4. W przypadku zamawiania służb żeglugi powietrznej na warunkach rynkowych postępowania o udzielenie zamówienia na zapewnianie służb żeglugi powietrznej przeprowadza się zgodnie z zasadami równego traktowania, niedyskryminacji i przejrzystości, a także z mającymi zastosowanie postanowieniami Traktatu oraz, w stosownych przypadkach, zgodnie z dyrektywami 2014/24/UE i 2014/25/UE.

5. Państwa członkowskie podejmują wszelkie niezbędne środki w celu zapewnienia, aby zapewnianie trasowych służb ruchu lotniczego spełniało wymóg dotyczący rozdziału ksiąg rachunkowych, o którym mowa w art. 36 ust. 3.

Ponadto w przypadku gdy instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej zamierza uczestniczyć w postępowaniach o udzielenie zamówienia na zapewnianie służb żeglugi powietrznej zgodnie z ust. 1 i 2, dane państwo członkowskie podejmuje odpowiednie środki w celu uniknięcia subsydiowania skróśnego z innymi służbami żeglugi powietrznej.

6. Instytucja zapewniająca CNS, AIS, ADS, MET lub służby ruchu lotniczego związane z kontrolą lotniska lub kontrolą zbliżania może zostać wybrana i, w odpowiednich przypadkach, wyznaczona do zapewniania tych służb w państwie członkowskim, wyłącznie w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia zgodnie z ust. 1, 2 lub 3, o ile spełnia łącznie następujące warunki:

- a) posiada certyfikat zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub ważną deklarację zgodnie z art. 41 ust. 5 rozporządzenia (UE) 2018/1139, bez uszczerbku dla art. 7 ust. 4 niniejszego rozporządzenia;
- b) jej główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium państwa członkowskiego;
- c) państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 % udziałów w tej instytucji oraz ją skutecznie, bezpośrednio lub pośrednio, kontrolują za pośrednictwem co najmniej jednego przedsiębiorstwa pośredniczącego, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w umowie z państwem trzecim, której Unia jest stroną; oraz
- d) spełnia wymogi dotyczące bezpieczeństwa narodowego i obronności.

<sup>(20)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

<sup>(21)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

Na zasadzie odstępstwa od niniejszego ustępu instytucja zapewniająca globalne służby satelitarne, której przyznano certyfikat zgodnie z art. 41 rozporządzenia (UE) 2018/1139 na zapewnianie służb w Unii przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, może zostać wybrana do zapewniania służb w Unii, nawet jeżeli nie spełnia warunków określonych w lit. b) i c).

7. Art. 23, 24, 25 i 27 oraz przepisy wykonawcze związane z tymi artykułami, o których mowa w art. 28, nie mają zastosowania do instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego wyznaczonych w wyniku postępowania o udzielenie zamówienia przeprowadzonego zgodnie z ust. 2 i 3 niniejszego artykułu. Zainteresowane instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego przekazują państwowej władzy nadzorującej dane dotyczące skuteczności działania służb żeglugi powietrznej w kluczowych obszarach działania, o których mowa w art. 21 ust. 3 lit. a), i w dziedzinie bezpieczeństwa. Państwowa władza nadzorująca niezwłocznie przekazuje te informacje Komisji.

8. Bez uszczerbku dla dyrektyw 2014/25/UE lub 2014/24/UE, w przypadku pierwszego w danym porcie lotniczym zamówienia dotyczącego służb ruchu lotniczego związanych z kontrolą zbliżania lub kontrolą lotniska zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu oraz gdy zasadnicze warunki wymagałyby zmiany specyfikacji istotnych warunków zamówienia, państwa członkowskie zapewniają weryfikację wymogów technicznych dotyczących jakości służb zawartych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia dla danej służby.

## Artykuł 12

### Świadczenie centralnych usług informacyjnych

1. W przypadku gdy świadczone są CIS, integralność i jakość udostępnianych danych muszą być wystarczające, aby umożliwić bezpieczne i pewne usługi zarządzania ruchem bezzałogowych statków powietrznych w sposób umożliwiający korzystanie z przestrzeni powietrznej wspólnie z załogowymi statkami powietrznymi.

2. Instytucja świadcząca CIS spełnia łącznie następujące wymogi:

a) spełnia wymogi dotyczące bezpieczeństwa narodowego i obronności;

b) jej główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium państwa członkowskiego; oraz

c) państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 % udziałów w tej instytucji oraz ją skutecznie, bezpośrednio lub pośrednio, kontrolują za pośrednictwem co najmniej jednego przedsiębiorstwa pośredniczącego, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w umowie z państwem trzecim, której Unia jest stroną.

3. W przypadku gdy CIS są świadczone przez wyłączną instytucję świadcząca CIS wyznaczoną przez państwo członkowskie w odniesieniu do konkretnej przestrzeni powietrznej U-space, cena tych usług opiera się na stałych i zmiennych kosztach świadczenia danej usługi i może, dodatkowo, obejmować marżę odzwierciedlającą odpowiedni kompromis między ryzykiem a zyskiem. W przypadku gdy CIS nie są świadczone przez wyłączną instytucję świadcząca CIS, poszczególne CIS są świadczone nieodpłatnie.

4. Koszty, na których podstawie ustala się cenę CIS, przedstawia się odrębnie od rozliczeń dotyczących wszelkich innych rodzajów działalności danej instytucji świadczącej usługi i udostępnia się zainteresowanej państwowej władzy nadzorującej. Koszty te podaje się do wiadomości publicznej bez uszczerbku dla art. 52 ust. 3.

5. Cena ustalana przez instytucję świadcząca CIS podlega ocenie i zatwierdzeniu przez zainteresowaną państwową władzę nadzorującą. Cenę takich usług podaje się do wiadomości publicznej.

6. Dane niezbędne do eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej U-space udostępniane są przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej na niedyskryminacyjnych zasadach, bez uszczerbku dla interesów bezpieczeństwa narodowego, porządku publicznego i polityki obronnej. Instytucje świadczące CIS i instytucje świadczące usługi U-space wykorzystują te dane wyłącznie do celów operacyjnych związanych ze świadczonymi przez nie usługami.

Ceny za dostęp do tych danych opierają się na dodatkowych kosztach ich udostępniania oraz kosztach generowania danych, w przypadku gdy ten drugi rodzaj kosztów nie jest objęty art. 30 i o ile państwa członkowskie nie wykorzystują innych zasobów finansowych w celu pokrycia takich kosztów.



### Artykuł 13

#### Ustanowienie i rola Rady ds. Weryfikacji Skuteczności Działania

1. Niniejszym ustanawia się niezależną i bezstronną doradczą Radę ds. Weryfikacji Skuteczności Działania (PRB). PRB jest reprezentowana przez swojego przewodniczącego i wspierana przez sekretariat.
2. Rolą PRB jest wspomaganie Komisji w wykonywaniu zadań Komisji związanych ze szczegółowym funkcjonowaniem systemu skuteczności działania i systemu opłat ustanowionych, odpowiednio, w art. 21–27 i w art. 29–32, a także na mocy art. 34, oraz w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 28 i 33. W tym celu PRB przedstawia Komisji opinie, zalecenia, materiały zawierające wytyczne i sprawozdania, zgodnie z priorytetami określonymi przez Komisję.
3. PRB sporządza materiały zawierające wytyczne w celu wsparcia państwowych władz nadzorujących oraz, na wniosek, wspomaga te władze we wdrażaniu systemu skuteczności działania i systemu opłat.
4. Opinie, zalecenia, sprawozdania i materiały zawierające wytyczne przyjęte lub przedstawione przez PRB nie są wiążące. PRB pełni rolę czysto doradczą. Nie ma funkcji regulacyjnej ani innych uprawnień decyzyjnych, z wyjątkiem przyjmowania swoich opinii, zaleceń, materiałów zawierających wytyczne i sprawozdań.

### Artykuł 14

#### Skład PRB

1. PRB składa się z siedmiu członków, w tym jej przewodniczącego. Członkowie PRB to obywatele Unii lub obywatele państw trzecich, z którymi Unia zawarła umowy, na mocy których państwa te stosują odpowiednie przepisy prawa unijnego w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym oraz system skuteczności działania i system opłat. Nieodnawialna kadencja członków PRB wynosi pięć lat.
  2. Członkowie PRB, w tym jej przewodniczący, są mianowani na podstawie osiągnięć, umiejętności i doświadczenia istotnych w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym, służb żeglugi powietrznej lub regulacji ekonomicznej sektorów sieciowych, zgodnie z kryteriami wyboru i kwalifikowalności określonymi w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z art. 20. W procesie mianowania takich członków zapewnia się zrównoważoną reprezentację kompetencji i wiedzy fachowej, a także płci oraz pochodzenia geograficznego.
  3. W następstwie publicznego zaproszenia do wyrażenia zainteresowania Komisja tworzy listę kandydatów na członków oraz przewodniczącego PRB, którzy spełniają warunki określone w ust. 2.
- Z tej listy, po konsultacji z państwami członkowskimi i po przeprowadzeniu procedury wyboru ustanowionej na podstawie art. 20, Komisja mianuje członków i przewodniczącego PRB.
4. Komisja może sporządzić listę rezerwową na podstawie listy, o której mowa w ust. 3 akapit pierwszy.

Członek, który utraci zdolność wnoszenia należytego wkładu w prace PRB lub złoży rezygnację bądź przestaje spełniać warunki określone w niniejszym artykule, zostaje zastąpiony osobą z listy rezerwowej, mianowaną zgodnie z procedurą, o której mowa w ust. 3 akapit drugi, na okres pozostający do zakończenia kadencji tego członka.

5. Komisja informuje państwa członkowskie o wynikach zaproszeń do składania wniosków oraz o listach, o których mowa w ust. 3 i 4.

### Artykuł 15

#### Niezależność PRB

1. Bez uszczerbku dla art. 16 ust. 6 członkowie PRB nie zwracają się o instrukcje ani ich nie przyjmują od żadnego rządu, instytucji, osoby lub jednostki organizacyjnej. PRB jest w pełni niezależna przy przyjmowaniu swoich opinii, zaleceń, sprawozdań i materiałów zawierających wytyczne.
2. Członkowie PRB zachowują bezstronność i działają niezależnie od wszelkich wpływów zewnętrznych oraz w interesie publicznym.

W tym celu wykazują oni swoją niezależność i brak konfliktu interesów oraz podlegają obowiązkowi zachowania tajemnicy zawodowej, zgodnie z przepisami określonymi w akcie wykonawczym przyjętym zgodnie z art. 20.

#### Artykuł 16

### Procedury i funkcjonowanie PRB

1. PRB podejmuje decyzje zwykłą większością głosów swoich członków, dążąc przy tym do osiągnięcia konsensusu. Każdy członek, w tym przewodniczący, ma jeden głos.
2. PRB przyjmuje swój regulamin wewnętrzny i ustala organizację pracy, zgodnie z wewnętrznymi przepisami Komisji dotyczącymi grup ekspertów.
3. Komisja może uczestniczyć, bez prawa głosu, w posiedzeniach PRB, z wyjątkiem końcowych obrad PRB dotyczących przyjmowania jej opinii, zaleceń, sprawozdań i materiałów zawierających wytyczne. Odpowiednie zainteresowane strony, o których mowa w art. 49 ust. 3, mogą być zapraszane, bez prawa głosu i na zasadzie ad hoc, na posiedzenia PRB, z wyjątkiem końcowych obrad PRB dotyczących przyjmowania jej opinii, zaleceń, sprawozdań i materiałów zawierających wytyczne.
4. PRB prowadzi działania na podstawie rocznego programu prac, który ustanowiła z uwzględnieniem priorytetów Komisji. Ten program prac w pełni respektuje rolę PRB ustanowioną w art. 13 ust. 2 i zawiera wszystkie działania, w ramach dostępnego budżetu, niezbędne do wspomagania Komisji w wykonywaniu jej zadań, o których mowa w art. 13 ust. 2, w tym w celu umożliwienia Komisji przestrzegania wymaganych ram czasowych na realizację jej zadań. PRB przyjmuje program prac po konsultacji z Komisją. PRB przedstawia sprawozdanie roczne, które ma zostać opublikowane przez Komisję. Komisja przedstawia ten roczny program prac i to sprawozdanie roczne państwowemu członkowskim. Sprawozdanie roczne obejmuje wszystkie działania PRB i zawiera informacje na temat kosztów PRB.
5. Komisja udziela PRB dostęp do wszystkich informacji istotnych dla wykonywania jej funkcji doradczej.
6. Komisja monitoruje funkcjonowanie PRB i jego zgodność z niniejszym rozporządzeniem oraz regularnie informuje państwa członkowskie o postępach w pracach PRB.

#### Artykuł 17

### Sekretariat PRB

1. Komisja zapewnia sekretariat PRB, w tym niezbędne wsparcie analityczne, administracyjne i techniczne, z uwzględnieniem potrzeb wskazanych przez PRB.
2. Głównym zadaniem sekretariatu jest wnoszenie wkładu w niezależne wykonywanie zadań PRB. Do celów przygotowania treści i wskazówek ujętych w opiniach, zaleceniach, sprawozdaniach i materiałach zawierających wytyczne PRB sekretariat zapewnia PRB swoje wsparcie bez przyjmowania przy tym żadnych instrukcji, chyba że od PRB, aby umożliwić PRB wypełnianie jej roli. Sekretariat dysponuje odpowiednimi zasobami do wykonywania swoich zadań.

#### Artykuł 18

### Rada Współpracy Państwowych Władz Nadzorujących

1. Niniejszym ustanawia się Radę Współpracy Państwowych Władz Nadzorujących.
2. Rada Współpracy Państwowych Władz Nadzorujących:
  - a) wymienia informacje na temat prac państwowych władz nadzorujących i zasad podejmowania decyzji, najlepszych praktyk i procedur dotyczących wykonywania niniejszego rozporządzenia;
  - b) przedstawia zalecenia dla PRB w sprawie materiału zawierającego wytyczne i sprawozdań, które PRB ma sporządzać;
  - c) przedstawia zalecenia dla PRB w odniesieniu do uzupełniających punktów rocznego programu prac PRB.

3. Rada Współpracy Państwowych Władz Nadzorujących składa się z przedstawiciela i zastępcy z państwowej władzy nadzorującej każdego z państw członkowskich, przy czym obie te osoby są mianowane przez odpowiednią państwową władzę nadzorującą. Rada Współpracy Państwowych Władz Nadzorujących wybiera przewodniczącego i zastępcę przewodniczącego spośród swoich członków. Rada Współpracy Państwowych Władz Nadzorujących przyjmuje decyzje zwykłą większością głosów swoich członków. Komisja może uczestniczyć w posiedzeniach Rady Współpracy Państwowych Władz Nadzorujących bez prawa głosu. PRB może być zapraszana na te posiedzenia na zasadzie ad hoc i bez prawa głosu. Państwa trzecie mogą być zapraszane na te posiedzenia na zasadzie ad hoc i bez prawa głosu, z zastrzeżeniem wspólnej zgody członków Rady Współpracy Państwowych Władz Nadzorujących.

4. Sekretariat, o którym mowa w art. 17, zapewnia Radzie Współpracy Państwowych Władz Nadzorujących niezbędne wsparcie administracyjne i techniczne.

#### Artykuł 19

##### Finansowanie PRB

Koszty związane z sekretariatem, Radą ds. Weryfikacji Skuteczności Działania oraz Radą Współpracy Państwowych Władz Nadzorujących są finansowane z budżetu Unii.

#### Artykuł 20

##### Akty wykonawcze w sprawie PRB

Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe zasady dotyczące wykonania art. 13–19, w tym w sprawie:

- a) zadań i funkcjonowania PRB;
- b) procedury wyboru członków PRB, w tym przewodniczącego;
- c) zasad zapobiegających konfliktom interesów i chroniących niezależność PRB.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 48 ust. 2.

#### Artykuł 21

##### System skuteczności działania

1. W celu poprawy skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i zarządzania siecią w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i zarządzania siecią stosuje się zgodnie z niniejszym artykułem oraz art. 22–28.

2. Niniejszy artykuł i art. 22–28 nie mają zastosowania do terminalowych służb żeglugi powietrznej zapewnianych w portach lotniczych znajdujących się na terytorium państw członkowskich, do których ma zastosowanie Traktat, w których to portach wykonuje się mniej niż 80 000 operacji lotniczych IFR rocznie. Państwo członkowskie może jednak zdecydować, że takie terminalowe służby żeglugi powietrznej podlegają przepisom tych artykułów.

3. System skuteczności działania wdrażany jest w okresach odniesienia wynoszących co najmniej 3 lata i maksymalnie 5 lat. System skuteczności działania obejmuje:

- a) kluczowe obszary skuteczności działania dotyczące klimatu i środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej;
- b) ogólnounijne cele skuteczności działania w odniesieniu do trasowych służb żeglugi powietrznej w kluczowych obszarach skuteczności działania wymienionych w lit. a) na każdy okres odniesienia;
- c) plany skuteczności działania zawierające – na każdy okres odniesienia:
  - (i) wiążące cele skuteczności działania i, w stosownych przypadkach, systemy zachęt, dla trasowych służb żeglugi powietrznej w kluczowych obszarach skuteczności działania wymienionych w lit. a);
  - (ii) wiążące docelowe parametry skuteczności działania i, w stosownych przypadkach, systemy zachęt, dla terminalowych służb żeglugi powietrznej w kluczowych obszarach skuteczności dotyczących efektywności kosztowej i przepustowości; oraz

- (iii) w przypadku gdy Komisja przyjęła akt wykonawczy określający kluczowe wskaźniki skuteczności działania dla terminalowych służb żeglugi powietrznej w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym klimatu i środowiska na podstawie art. 28 lit. g), na warunkach w nim określonych – wiążące cele skuteczności działania dla terminalowych służb żeglugi powietrznej w tym kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym klimatu i środowiska oraz, w stosownych przypadkach, systemy zachęt;
- d) okresowy przegląd i monitorowanie skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania wymienionych w lit. a) oraz odpowiednich wskaźników bezpieczeństwa zdefiniowanych w koordynacji z Agencją.
4. Podstawą systemu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1 i 3, są:
- a) gromadzenie, weryfikację, badanie, ocena i udostępnianie odpowiednich danych dotyczących skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i zarządzania siecią udostępnionych przez wszystkie właściwe strony, w tym: instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorów lotnisk, państwowe władze nadzorujące, właściwe organy krajowe i inne organy krajowe, Agencję, menedżera sieci i Eurocontrol;
  - b) kluczowe wskaźniki skuteczności działania na potrzeby ustalania cele w kluczowych obszarach skuteczności działania, o których mowa w ust. 3 lit. a) niniejszego artykułu, bez uszczerbku dla ust. 3 lit. c) ppkt (iii) niniejszego artykułu oraz art. 28 lit. g);
  - c) wskaźniki do monitorowania skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania, o których mowa w ust. 3 lit. a), i odpowiednie wskaźniki bezpieczeństwa zdefiniowane w koordynacji z Agencją;
  - d) metodyka obliczania wartości cząstkowych;
  - e) procedury ustanawiania i korekty planów skuteczności działania i celów skuteczności działania służb żeglugi powietrznej oraz zarządzania siecią, a także wzory, zawartość i harmonogramy dotyczące takich planów;
  - f) ocena projektów planów skuteczności działania i celów dla służb żeglugi powietrznej i zarządzania siecią;
  - g) monitorowanie planów skuteczności działania, w tym odpowiednich mechanizmów ostrzegania dotyczących korekty planów skuteczności działania i celów oraz korekty ogólnounijnych celów skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia;
  - h) analiza porównawcza instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej wyznaczonych zgodnie z art. 8 i w stosownych przypadkach z art. 10;
  - i) systemy zachęt, obejmujące zarówno pozytywne, jak i zniechęcające zachęty finansowe;
  - j) mechanizmy podziału ryzyka w odniesieniu do ruchu i kosztów;
  - k) harmonogram ustalania celów, oceny planów skuteczności działania i celów, monitorowania i analizy porównawczej;
  - l) ustanowione przez Komisję ogólne zasady dotyczące proporcjonalnego podziału kosztów wspólnych dla trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej między te dwie kategorie służb;
  - m) mechanizmy mające na celu reagowanie na nieprzewidywalne i znaczące zdarzenia, które mają istotny wpływ na wdrażanie systemu skuteczności działania i systemu opłat.

Pozytywne i zniechęcające zachęty finansowe, o których mowa w lit. i), są proporcjonalne do wielkości odchylenia osiągniętej skuteczności działania od celów. Uwzględniają one wpływ na sieć oraz zakres, w jakim instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej dysponuje racjonalnymi środkami, by złagodzić wpływ czynników zewnętrznych. Pozytywne i zniechęcające zachęty finansowe ustala się na poziomie, który skutecznie sprzyja zapewnianiu jakości usług; nie mogą one osłabiać zdolności instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej do wypełniania jej obowiązków wynikających z rozporządzenia (UE) 2018/1139, w tym w zakresie stabilności finansowej.

Aby ustanowić ogólne zasady, o których mowa w lit. l), Komisja dokonuje przeglądu istniejących krajowych kryteriów podziału kosztów wspólnych dla trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej oraz przeprowadza konsultacje z państwowymi władzami nadzorującymi i zainteresowanymi stronami. Na podstawie tego przeglądu Komisja ustanawia lub, stosownie do przypadku, aktualizuje te ogólne zasady nie później niż 12 miesięcy przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia.



5. Przy ustalaniu celów skuteczności działania zawartych w planach skuteczności działania, przy przygotowywaniu i ocenie projektów planów skuteczności działania oraz przy monitorowaniu i analizie porównawczej skuteczności działania służb żeglugi powietrznej i zarządzania siecią uwzględnia się wpływ uwarunkowań lokalnych, a także, w stosownych przypadkach, czynniki zewnętrzne, których wpływu instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej nie może złagodzić racjonalnymi środkami będącymi w jej dyspozycji.

Wpływ uwarunkowań lokalnych już uwzględniony przy ustalaniu ogólnounijnych celów skuteczności działania, zgodnie z art. 22 ust. 2 lit. d), oraz przy ustalaniu wartości cząstkowych ustanowionych na podstawie art. 22 ust. 1, nie jest w związku z tym uwzględniany przy dokonywaniu oceny spójności celów skuteczności działania zawartych w projekcie planu skuteczności działania z ogólnounijnymi celami skuteczności działania w celu uzasadnienia odchylenia celów zawartych w projekcie planu od celów ogólnounijnych. Wpływ uwarunkowań lokalnych już uwzględniony przy ustalaniu celów skuteczności działania zawartych w projekcie planu skuteczności działania nie jest uwzględniany zatem przy monitorowaniu stopnia osiągnięcia tych celów.

6. Poziom celów skuteczności działania, o których mowa w ust. 3 lit. c) ppkt (iii), ustala się z uwzględnieniem uwarunkowań lokalnych, w szczególności wymogów lokalnej polityki ochrony środowiska.

7. Na potrzeby wdrożenia systemu skuteczności działania ustanowionego na mocy niniejszego rozporządzenia uwzględnia się fakt, że trasowe służby żeglugi powietrznej, terminalowe służby żeglugi powietrznej i funkcje sieciowe różnią się od siebie, a zatem należy je traktować w odpowiedni dla nich sposób, w tym w razie potrzeby do celów pomiaru skuteczności działania.

## Artykuł 22

### Ustanowienie ogólnounijnych celów skuteczności działania

1. Zgodnie z ust. 2–3 niniejszego artykułu Komisja przyjmuje akty wykonawcze określające ogólnounijne cele skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej w kluczowych obszarach skuteczności działania, o których mowa w art. 21 ust. 3 lit. a), na każdy okres odniesienia, i określa czas trwania takiego okresu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

W związku z tymi ogólnounijnymi celami skuteczności działania Komisja może przyjmować akty wykonawcze określające uzupełniające wartości bazowe, progi alarmowe, wartości cząstkowe i grupy porównawcze. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

2. Ogólnounijne cele skuteczności działania, o których mowa w ust. 1, i cele skuteczności działania dla trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej zdefiniowane przez państwa członkowskie na szczeblu krajowym, o których mowa w art. 21 ust. 3 lit. c), są definiowane na podstawie następujących podstawowych kryteriów:

- a) powinny dążyć do osiągnięcia stopniowej poprawy skuteczności działania służb żeglugi powietrznej w wymiarze klimatu i środowiska, operacyjnym i gospodarczym;
- b) powinny być realistyczne i osiągalne w danym okresie odniesienia i umożliwiać skuteczne, zrównoważone i odporne zapewnianie służb żeglugi powietrznej, a jednocześnie powinny wspierać długoterminowe zmiany technologiczne;
- c) powinny uwzględniać kontekst gospodarczy i operacyjny okresu odniesienia, w tym prognozy ruchu i dane operacyjne, a także współzależności między kluczowymi obszarami skuteczności działania, o których mowa w art. 21 ust. 3 lit. a) i c), i potrzebę zapewnienia zgodności z celami rozporządzenia (UE) 2021/1119;
- d) powinny uwzględniać uwarunkowania lokalne państw członkowskich;
- e) powinny uwzględniać wskaźniki bezpieczeństwa, o których mowa w art. 21 ust. 3 lit. d).

3. Do celów przygotowania decyzji w sprawie ogólnounijnych celów skuteczności działania oraz – o ile jest to zdefiniowane w ramach stosowania art. 22 ust. 1 – decyzji w sprawie uzupełniających wartości bazowych i wartości cząstkowych lub grup porównawczych, Komisja konsultuje się z organami krajowymi, Eurocontrole, menedżerem sieci i stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną i zbiera od nich wszelkie niezbędne informacje.

## Artykuł 23

**Plany skuteczności działania i cele skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej**

1. Zgodnie z niniejszym artykułem państwa członkowskie przyjmują projekt planu skuteczności działania na każdy okres odniesienia.
2. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wyznaczone na mocy art. 8 i 10 – na każdy okres odniesienia oraz w odniesieniu do służb żeglugi powietrznej, które te instytucje zapewniają, i, w stosownych przypadkach, zamawiają u innych instytucji – przygotowują wkłady do projektu planu skuteczności działania i przedkładają je państwowej władzy nadzorującej.

Państwowa władza nadzorująca może zażądać, by te wkłady miały postać projektu planu skuteczności działania.

Takie wkłady są przygotowywane przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wyznaczone na mocy art. 8 i 10 po określeniu ogólnounijnych celów skuteczności działania, w odpowiednim czasie, by umożliwić państwowej władzy nadzorującej dotrzymanie terminu określonego w ust. 5 niniejszego artykułu.

3. W przypadku gdy instytucje zapewniające MET są wyznaczone na mocy art. 10, również przekazują one państwowej władzy nadzorującej wkłady na temat swojej podstawy kosztowej.

4. Wkłady, które są przekazywane przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wyznaczone na mocy art. 8 i 10, zgodnie z ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, dotyczące podziału kosztów zawartego w planach skuteczności działania opierają się na ogólnych zasadach, o których mowa w art. 21 ust. 4 lit. l).

5. Państwowa władza nadzorująca dokonuje przeglądu informacji przekazanych przez poszczególne instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wyznaczone na mocy art. 8 i 10, zgodnie z ust. 2, 3 i 4 niniejszego artykułu, i zatwierdza je lub, w stosownych przypadkach, wprowadza niezbędne zmiany. Następnie, w oparciu o te informacje oraz, w stosownych przypadkach, o wkłady od innych państwowych władz, odnośna państwowa władza nadzorująca przygotowuje jeden krajowy projekt planu skuteczności działania. Ten krajowy projekt planu skuteczności działania jest przyjmowany przez odnośne państwo członkowskie

Państwowa władza nadzorująca przygotowuje projekt planu skuteczności działania przed rozpoczęciem danego okresu odniesienia.

6. Państwowe władze nadzorujące zapewniają, by przy przygotowywaniu planów skuteczności działania podział kosztów zawarty w projekcie takiego planu był zgodny z ogólnymi zasadami, o których mowa w art. 21 ust. 4 lit. l).

7. Aby poprawić poziom skuteczności zarządzania ruchem lotniczym, kilka państw członkowskich może opracować wspólny plan skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej oraz, w stosownych przypadkach, terminalowych służb żeglugi powietrznej. Plan ten obejmuje co najmniej czas trwania jednego okresu odniesienia, zawiera co najmniej jeden wspólny cel skuteczności działania i przewiduje współpracę transgraniczną. Współpraca transgraniczna może obejmować wspólne zamówienia z myślą o poprawie interoperacyjności i wspólnym zarządzaniu w celu optymalizacji wykorzystania przestrzeni powietrznej.

8. Projekt planu skuteczności działania, o którym mowa w ust. 1, zawiera istotne informacje, w szczególności prognozy ruchu i dane operacyjne, przekazane przez Eurocontrol i menedżera sieci lub, w stosownych przypadkach, inne prognozy ruchu, o ile będzie to uzasadnione oraz po konsultacji z zainteresowanymi użytkownikami przestrzeni powietrznej i instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej.

Przygotowując projekt planu skuteczności działania, państwowa władza nadzorująca konsultuje się z przedstawicielami użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, w stosownych przypadkach, z władzami wojskowymi, operatorami portów lotniczych, koordynatorami portów lotniczych, a także z właściwym organem krajowym, bez uszczerbku dla ustaleń krajowych wynikających z art. 4 ust. 5 niniejszego rozporządzenia. Weryfikuje się zgodność z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.

9. Projekt planu skuteczności działania zawiera, w stosownych przypadkach, cele skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej w kluczowych obszarach skuteczności działania, o których mowa w art. 21 ust. 3 lit. a), spójne z ogólnounijnymi celami skuteczności działania, a także docelowe parametry skuteczności działania dla terminalowych służb żeglugi powietrznej w kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących efektywności kosztowej i przepustowości oraz, z zastrzeżeniem warunków określonych w art. 21 ust. 3 lit. c) ppkt (iii), w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym klimatu i środowiska. Projekty planów skuteczności działania zawierają opis sposobu stosowania ogólnych zasad, o których mowa w art. 21 ust. 4 lit. l), dotyczących podziału takich wspólnych kosztów.

Projekty planów skuteczności działania uwzględniają centralny plan zarządzania europejskim ruchem lotniczym, współzależności między kluczowymi obszarami skuteczności działania, o których mowa w art. 21 ust. 3 lit. a), oraz uwarunkowania lokalne.

10. Bez uszczerbku dla art. 52 ust. 3 przyjęte projekty planów skuteczności działania podaje się do wiadomości publicznej.
11. Przyjęte projekty planów skuteczności działania przedkłada się Komisji do oceny i zatwierdzenia zgodnie z art. 24.

#### Artykuł 24

### Ocena planów skuteczności działania

1. Komisja ocenia przyjęte projekty planów skuteczności działania, o których mowa w art. 23, w tym spójność celów skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej z ogólnounijnymi celami skuteczności działania, zgodnie z kryteriami i warunkami określonymi w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 28 lit. b), oraz podział wspólnych kosztów między trasowe a terminalowe służby żeglugi powietrznej zgodnie z ogólnymi zasadami, o których mowa w art. 21 ust. 4 lit. l). Ocena spójności celów skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej z ogólnounijnymi celami skuteczności działania uwzględnia następującą z czasem poprawę skuteczności działania. Komisja dokonuje przeglądu celów skuteczności działania dla terminalowych służb żeglugi powietrznej w świetle elementów określonych w akcie wykonawczym, o którym mowa w art. 28 lit. b).

2. Przy ocenie spójności celów skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej z ogólnounijnymi celami skuteczności działania Komisja należy uwzględnić uwarunkowania lokalne i współzależności między kluczowymi obszarami skuteczności działania, o których mowa w art. 21 ust. 3 lit. a).

Komisja może zezwolić na odchylenie celów skuteczności działania dla trasowych służb żeglugi powietrznej od ogólnounijnych celów skuteczności działania w odniesieniu do kluczowego obszaru skuteczności działania, jeżeli uznaje się, że jest to konieczne i proporcjonalne w kontekście zapewnienia spójności celów skuteczności działania dla tych służb z ogólnounijnymi celami skuteczności działania w odniesieniu do innych kluczowych obszarów skuteczności działania.

3. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że przyjęty projekt planu skuteczności działania spełnia kryteria i warunki, o których mowa w art. 24 ust. 1, i określone w aktach wykonawczych, o których mowa w art. 28 lit. b), w związku z ust. 2 niniejszego artykułu, przyjmuje akt wykonawczy służący zatwierdzeniu tego projektu planu. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 48 ust. 2.

4. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że istnieją wątpliwości co do tego, czy przyjęty projekt planu skuteczności działania spełnia te kryteria i warunki, w związku z ust. 2 niniejszego artykułu, wszczyna szczegółową analizę tego projektu planu skuteczności działania i w razie potrzeby zwraca się do zainteresowanego państwa członkowskiego o dodatkowe informacje.

5. W przypadku gdy po przeprowadzeniu szczegółowej analizy Komisja stwierdzi, że przyjęty projekt planu skuteczności działania spełnia te kryteria i warunki, w związku z ust. 2 niniejszego artykułu, przyjmuje akt wykonawczy służący zatwierdzeniu tego projektu planu. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 48 ust. 2.

W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że przyjęty projekt planu skuteczności działania nie spełnia tych kryteriów i warunków, przyjmuje akt wykonawczy w postaci decyzji, w której zwraca się do zainteresowanego państwa członkowskiego o przedstawienie skorygowanego projektu planu skuteczności działania spełniającego te kryteria i warunki oraz, w stosownych przypadkach, określa środki naprawcze, jakie to państwo członkowskie ma podjąć. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

Zainteresowane państwo członkowskie informuje Komisję o środkach, jakie podjęło na podstawie tej decyzji, a także przekazuje informacje wskazujące, że środki te są zgodne z tą decyzją.

W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że środki te są wystarczające do zapewnienia zgodności z jej decyzją, powiadamia o tym zainteresowane państwo członkowskie i przyjmuje akt wykonawczy służący zatwierdzeniu odnośnego projektu planu skuteczności działania. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 48 ust. 2.

W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że środki te nie są wystarczające do zapewnienia zgodności z jej decyzją, powiadamia o tym zainteresowane państwo członkowskie.

W stosownych przypadkach Komisja podejmuje działania w celu zaradzenia tej niezgodności, m.in. poprzez działania przewidziane w art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

6. Projekty planów skuteczności działania zatwierdzone przez Komisję zgodnie z niniejszym artykułem są przyjmowane przez państwa członkowskie jako plany ostateczne i podawane do wiadomości publicznej, bez uszczerbku dla art. 52 ust. 3.

#### Artykuł 25

### Monitorowanie skuteczności działania

1. Państwowa władza nadzorująca we współpracy z właściwym organem krajowym, bez uszczerbku dla ustaleń krajowych wynikających z art. 4 ust. 5, ocenia, czy służby żeglugi powietrznej zapewniane w przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich obszarze odpowiedzialności spełniają cele skuteczności działania zawarte w planach skuteczności działania zatwierdzonych zgodnie z art. 24 i czy plany te zostały prawidłowo wdrożone, oraz wprowadza systemy zachęt, o których mowa w art. 21 ust. 4 lit. i).

2. Państwowa władza nadzorująca regularnie sporządza sprawozdania z monitorowania skuteczności działania służb żeglugi powietrznej zapewnianych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wyznaczone na mocy art. 8 i 10 i udostępnia te sprawozdania Komisji. Wyniki tych ocen podaje się do wiadomości publicznej bez uszczerbku dla art. 52 ust. 3.

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wyznaczone na mocy art. 8 i 10 przekazują państwowej władzy nadzorującej informacje i dane niezbędne do celów takiego monitorowania. Obejmują one informacje i dane związane z rzeczywistymi kosztami służb, które zostały zapewnione i zamówione, oraz powiązane przychody.

3. W zakresie, w jakim instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dysponują racjonalnymi środkami, by złagodzić wpływ czynników zewnętrznych, w przypadku gdy cele skuteczności działania zawarte w planach skuteczności działania nie zostały osiągnięte lub gdy plan skuteczności działania nie jest prawidłowo wdrażany, państwowa władza nadzorująca wymaga, by zainteresowane instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wdrożyły środki naprawcze. Te środki naprawcze muszą być odpowiednie, by poprawić skuteczność działania, i proporcjonalne, w szczególności w kontekście współzależności pod kątem bezpieczeństwa oraz między poszczególnymi obszarami skuteczności działania, a także w kontekście wpływu na sieć.

W przypadku gdy nałożone środki naprawcze nie są prawidłowo stosowane, zainteresowane państwo członkowskie podejmuje odpowiednie środki i informuje o tym Komisję. W przypadku przedłużającej się sytuacji niedostatecznej skuteczności działania Komisja może podjąć działania zgodnie z art. 34 ust. 2 i 3.

4. Komisja monitoruje skuteczność działania w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych na podstawie sprawozdań państwowych władz nadzorujących i analizy otrzymanych danych oraz przeprowadza regularne oceny ogólnego osiągnięcia ogólnounijnych celów skuteczności działania i przedstawia wyniki ocen komitetowi, o którym mowa w art. 48 ust. 1.

#### Artykuł 26

### Plan skuteczności działania sieci

1. Menedżer sieci sporządza na każdy okres odniesienia, w drodze wspólnego procesu decyzyjnego, o którym mowa w art. 38 ust. 11, projekt planu skuteczności działania sieci.

Projekt planu skuteczności działania sieci sporządza się po ustaleniu ogólnounijnych celów skuteczności działania i przed rozpoczęciem danego okresu odniesienia. Zawiera on cele skuteczności działania w kluczowych obszarach skuteczności działania, o których mowa w art. 21 ust. 3 lit. a).

2. Projekt planu skuteczności działania sieci przedkłada się Komisji do oceny i przyjęcia.

3. Komisja ocenia projekt planu skuteczności działania sieci w oparciu o następujące kryteria podstawowe:

a) analiza następującej z czasem poprawy skuteczności działania podczas okresu odniesienia objętego planem skuteczności działania oraz w przedziale czasowym obejmującym zarówno poprzedni okres odniesienia, jak i okres odniesienia objęty planem skuteczności działania, a także wkład w osiągnięcie ogólnounijnych celów skuteczności działania;

b) kompletność i spójność projektu planu skuteczności działania sieci pod względem danych i materiałów pomocniczych, w tym głównych przyjętych założeń i prognoz ruchu.

4. W przypadku gdy Komisja stwierdzi, że projekt planu skuteczności działania sieci jest kompletny i przewiduje odpowiednią poprawę skuteczności działania, przyjmuje projekt planu skuteczności działania sieci jako plan ostateczny. W przeciwnym razie Komisja zwraca się do menedżera sieci o przedłożenie skorygowanego projektu planu skuteczności działania sieci.



### Artykuł 27

#### Korekta celów skuteczności działania i planów skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia

1. W przypadku gdy w trakcie okresu odniesienia ogólnounijne cele skuteczności działania przestają być adekwatne z powodu znaczącej zmiany okoliczności lub ze względów bezpieczeństwa i korekta jednego lub kilku celów jest konieczna i proporcjonalna, Komisja dokonuje korekty przedmiotowych ogólnounijnych celów skuteczności działania. Do takiej decyzji zastosowanie ma art. 22.

W przypadku gdy po takiej korekcie cele skuteczności działania zawarte w planach skuteczności działania przyjętych na podstawie art. 24 ust. 6 nie są już spójne z ogólnounijnymi celami skuteczności działania, państwowe władze nadzorujące dokonują korekty tych planów względem odnośnych celów skuteczności działania. Do korekty tych planów stosuje się art. 23, 24 i 25. Do celów niniejszego akapitu konsultacje, o których mowa w art. 23 ust. 8, mogą ograniczać się do tych celów skuteczności działania i tych części projektów planów skuteczności działania, na które korekta ta ma bezpośredni lub pośredni wpływ.

Po dokonaniu korekty, o której mowa w akapicie pierwszym, państwowe władze nadzorujące przygotowują nowe projekty planów skuteczności działania, do których zastosowanie mają art. 23, 24 i 25. Menedżer sieci sporządza nowy projekt planu skuteczności działania sieci, do którego zastosowanie ma art. 26.

2. Decyzja w sprawie skorygowanych ogólnounijnych celów skuteczności działania, o której mowa w ust. 1, zawiera przepisy przejściowe na okres do rozpoczęcia stosowania ostatecznych skorygowanych planów skuteczności działania. Skorygowane ogólnounijne cele skuteczności działania i przepisy przejściowe nie są stosowane z mocą wsteczną.

3. W przypadku sytuacji kryzysowych sieci, takich jak konflikty geopolityczne, kryzysy zdrowotne lub klęski żywiołowe, które to sytuacje uniemożliwiają sporządzenie wiarygodnych prognoz ruchu, przepisy przejściowe przyjęte przez Komisję zgodnie z ust. 2 mogą obejmować zawieszenie lub dostosowanie systemu skuteczności działania do czasu, gdy zakończy się dana sytuacja kryzysowa sieci i dostępne będą nowe wiarygodne prognozy. W takim przypadku w decyzji, o której mowa w ust. 1, Komisja określa odpowiednie warunki, obejmujące niezbędne zmiany mających zastosowanie opłat.

4. Państwa członkowskie mogą, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez Komisję, dokonać korekty jednego lub kilku celów skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia, jeżeli osiągnięte zostaną prognozy alarmowe lub gdy zostanie wykazane, że pierwotne dane, założenia i przesłanki użyte do ustalenia celów skuteczności działania w znacznym stopniu i w sposób trwały przestały być odpowiednie z powodu okoliczności, których nie można było przewidzieć w momencie przyjmowania planów skuteczności działania. Komisja zatwierdza tę korektę, jeżeli stwierdzi, że jest ona konieczna i proporcjonalna oraz że skorygowane cele skuteczności działania są spójne z ogólnounijnymi celami skuteczności działania.

W takim przypadku państwa członkowskie korygują plany skuteczności działania względem odnośnych celów zgodnie z procedurami określonymi w art. 23 i 24. Do celów niniejszego ustępu konsultacje, o których mowa w art. 23 ust. 8, mogą ograniczać się do tych celów skuteczności działania i tych części planów skuteczności działania, na które korekta ta ma bezpośredni lub pośredni wpływ.

### Artykuł 28

#### Wdrożenie systemu skuteczności działania

Na potrzeby wdrożenia systemu skuteczności działania Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe wymogi i procedury w odniesieniu do art. 21 ust. 4, art. 22–27, w szczególności dotyczące:

- a) przygotowania, opracowania, oceny, zatwierdzenia i korekty planów skuteczności działania;
- b) określenia celów skuteczności działania, kryteriów i warunków ich oceny, w tym oceny spójności celów dla trasowych służb żeglugi powietrznej z ogólnounijnymi celami skuteczności działania, oraz metodykę definiowania wartości cząstkowych;
- c) ogólnych zasad podziału wspólnych kosztów między trasowe i terminalowe służby żeglugi powietrznej, zgodnie z art. 21 ust. 4 lit. l);
- d) monitorowania planów skuteczności działania, skuteczności działania funkcji sieciowych, mechanizmów ostrzegania dotyczących korekty planów skuteczności działania i celów oraz korekty ogólnounijnych celów skuteczności działania w trakcie okresu odniesienia i nakładania środków naprawczych, zgodnie z art. 21 ust. 4 oraz art. 23, 24, 25 i 27;
- e) harmonogramów dla wszystkich procedur;

- f) mechanizmu reagowania na zdarzenia, o których mowa w art. 21 ust. 4 lit. m);
- g) określenia kluczowych wskaźników skuteczności działania i wskaźników monitorowania. Komisja ma prawo określić kluczowe wskaźniki skuteczności działania dla terminalowych służb żeglugi powietrznej w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym klimatu i środowiska w momencie, gdy możliwe jest ustanowienie wskaźników, które są uzasadnione, wiarygodne i możliwe do zmierzenia. Te wskaźniki muszą umożliwiać co najmniej wykazanie i pomiar skutków w tym obszarze, na który instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą mieć bezpośredni wpływ;
- h) metodyki do celów analizy porównawczej;
- i) systemów zachęt;
- j) warunków tworzenia wspólnych planów skuteczności działania.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

#### Artykuł 29

### Zasady dotyczące systemu opłat

1. Bez uszczerbku dla możliwości finansowania przez państwa członkowskie zapewniania służb żeglugi powietrznej objętych niniejszym artykułem ze środków publicznych w zakresie zgodnym z zasadami Traktatu dotyczącymi konkurencji w stosownych przypadkach, opłaty za służby żeglugi powietrznej są ustalane, nakładane na użytkowników przestrzeni powietrznej i od nich egzekwowane.

System opłat ustanowiony na mocy niniejszego artykułu i art. 30–32 jest spójny z art. 15 konwencji chicagowskiej. W odniesieniu do opłat trasowych system opłat ustanowiony na mocy niniejszego rozporządzenia i aktów wykonawczych, o których mowa w art. 33, jest spójny z systemem opłat trasowych Eurocontrolu.

2. Przepisy art. 29–36 nie mają zastosowania do terminalowych służb żeglugi powietrznej zapewnianych w portach lotniczych znajdujących się na terytorium państw członkowskich, do których ma zastosowanie Traktat, w których wykonuje się mniej niż 80 000 operacji lotniczych IFR rocznie. Państwo członkowskie może jednak zdecydować, że takie terminalowe służby żeglugi powietrznej podlegają przepisom tych artykułów.

3. Opłaty oparte są na kosztach ponoszonych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wyznaczone na mocy art. 8 i 10 w odniesieniu do służb i funkcji zapewnianych na rzecz użytkowników przestrzeni powietrznej w stałych okresach odniesienia określonych w art. 21 ust. 3. Koszty te mogą obejmować uzasadniony zwrot z aktywów.

4. Opłaty przyczyniają się do bezpiecznego, skutecznego, efektywnego i zrównoważonego zapewniania służb żeglugi powietrznej, służącego osiągnięciu wysokiego poziomu bezpieczeństwa i efektywności kosztowej, przy jednoczesnym zmniejszeniu oddziaływania lotnictwa na środowisko.

5. Przychodów instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej wyznaczonej na mocy art. 8 i 10 z tytułu opłat nakładanych na użytkowników przestrzeni powietrznej zgodnie z niniejszym artykułem nie można wykorzystywać do finansowania usług, które ta instytucja świadczy na warunkach rynkowych zgodnie z art. 11, ani do finansowania jakiegokolwiek innej działalności komercyjnej wykonywanej przez tę instytucję.

6. Dane finansowe dotyczące kosztów ustalonych i kosztów rzeczywistych oraz powiązanych przychodów wyznaczonych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej zgłasza się państwowym władzom nadzorującym. Aby umożliwić Komisji wykonywanie jej zadań na mocy niniejszego rozporządzenia, państwowe władze nadzorujące zgłaszają Komisji te dane na warunkach określonych w akcie wykonawczym, o którym mowa w art. 33. Dane finansowe dotyczące kosztów ustalonych i kosztów rzeczywistych oraz powiązanych przychodów udostępnia się użytkownikom przestrzeni powietrznej i publikuje zgodnie z art. 52 ust. 3.

#### Artykuł 30

### Podstawy kosztowe opłat

1. Podstawy kosztowe opłat za służby żeglugi powietrznej składają się z kosztów ustalonych, które określono w planach skuteczności działania przyjętych zgodnie z art. 24 ust. 6 i które są związane z zapewnianiem tych służb w danej strefie pobierania opłat trasowych i danej strefie pobierania opłat terminalowych.

2. Koszty ustalone, o których mowa w ust. 1, obejmują koszty odpowiednich obiektów i służb, koszty kapitału i z tytułu amortyzacji aktywów, jak również koszty utrzymania, eksploatacji, zarządzania i administracji, w tym koszty dotyczące personelu.
3. Koszty ustalone, o których mowa w ust. 1, obejmują również następujące koszty:
  - a) koszty w związku z nadzorem nad służbami żeglugi powietrznej ponoszone przez państwowe władze nadzorujące, właściwe organy krajowe i inne organy krajowe, którym państwa członkowskie powierzyły zadania związane z niniejszym rozporządzeniem i rozporządzeniem (UE) 2018/1139, jeżeli państwo członkowskie tak postanowi;
  - b) koszty ponoszone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wyznaczone na mocy art. 8 i 10, w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych;
  - c) koszty wynikające z Międzynarodowej konwencji Eurocontrolu z dnia 13 grudnia 1960 r. o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, z najnowszymi zmianami, jeżeli państwo członkowskie tak postanowi.
4. Koszty ustalone nie obejmują kosztów kar nałożonych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 53.
5. Koszty powiązane zarówno z terminalowymi służbami żeglugi powietrznej, jak i trasowymi służbami żeglugi powietrznej dzieli się zgodnie z ogólnymi zasadami, o których mowa w art. 21 ust. 4 lit. l). Nie zezwala się na subsydiowanie skrośne między trasowymi służbami żeglugi powietrznej i terminalowymi służbami żeglugi powietrznej. Na subsydiowanie skrośne między różnymi służbami żeglugi powietrznej w obrębie każdej z dwóch powyższych kategorii zezwala się wyłącznie w przypadkach, gdy jest to uzasadnione obiektywnymi przyczynami i przejrzystość określone zgodnie z art. 36 ust. 3.
6. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wyznaczone na mocy art. 8 i 10 przekazują państwowej władzy nadzorującej szczegółowe informacje na temat swojej podstawy kosztowej. W tym celu koszty przedstawia się w podziale na koszty personelu, koszty operacyjne inne niż koszty personelu, koszty amortyzacji, koszt kapitału, koszty nadzwyczajne i koszty, o których mowa w art. 30 ust. 3. Aby umożliwić Komisji wykonywanie jej zadań na mocy niniejszego rozporządzenia, państwowa władza nadzorująca przekazuje Komisji te informacje na warunkach określonych w akcie wykonawczym, o którym mowa w art. 33.

### Artykuł 31

#### Strefy pobierania opłat i stawki jednostkowe

1. Stawki jednostkowe ustala się na rok kalendarzowy i dla każdej strefy pobierania opłat na podstawie kosztów ustalonych i prognoz ruchu określonych w planach skuteczności działania, a także mających zastosowanie korekt wynikających z poprzednich lat i innych przychodów, w szczególności środków publicznych, w tym wsparcia finansowego z unijnych programów pomocy.
2. Bez uszczerbku dla art. 30 ust. 5 państwa członkowskie określają, przed rozpoczęciem okresu odniesienia, strefy pobierania opłat dla służb żeglugi powietrznej i określają instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego objęte zakresem poszczególnych stref pobierania opłat. Komisja przyjmuje akt wykonawczy celem określenia warunków, na jakich państwa członkowskie mogą zmienić lub ustanowić nową strefę pobierania opłat terminalowych w okresie odniesienia. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.
3. Stawki jednostkowe ustalane są przez państwa członkowskie i podlegają sprawdzeniu przez Komisję pod kątem zgodności z art. 29, art. 30 i z niniejszym artykułem.

W przypadku stwierdzenia przez Komisję, że stawka jednostkowa nie spełnia tych wymogów, zainteresowane państwo członkowskie dokonuje weryfikacji stawki jednostkowej i odpowiednio ją koryguje, tak by stawka spełniała te wymogi.

Stawki jednostkowe są publikowane.

4. Państwa członkowskie mogą określić wspólne strefy pobierania opłat i w takich przypadkach ustalają wspólne stawki jednostkowe dla tych stref.

### Artykuł 32

#### Ustalanie opłat

1. Opłaty nakładane są – na niedyskryminacyjnych warunkach – na użytkowników przestrzeni powietrznej za zapewnianie służb żeglugi powietrznej, z uwzględnieniem relatywnej zdolności eksploatacyjnej poszczególnych typów statków powietrznych. Przy nakładaniu opłat na różnych użytkowników przestrzeni powietrznej za korzystanie z tej samej służby nie wprowadza się rozróżnienia ze względu na narodowość ani kategorie użytkowników.
2. Opłatę trasową za służby żeglugi powietrznej za dany lot w danej strefie pobierania opłat trasowych oblicza się na podstawie stawki jednostkowej ustalonej dla danej strefy pobierania opłat trasowych oraz liczby trasowych jednostek usługowych dla tego lotu.
3. Opłatę terminalową za służby żeglugi powietrznej za dany lot w danej strefie pobierania opłat terminalowych oblicza się na podstawie stawki jednostkowej ustalonej dla tej strefy pobierania opłat terminalowych oraz liczby terminalowych jednostek usługowych dla tego lotu. Do celów obliczania opłat terminalowych podejście i odlot danego lotu liczy się jako jeden lot.
4. Niektórzy użytkownicy przestrzeni powietrznej lub niektóre loty, w szczególności te wykorzystujące lekkie statki powietrzne i państwowe statki powietrzne lub wykonywane przez operatorów takich statków, mogą zostać zwolnieni z opłat za służby żeglugi powietrznej, pod warunkiem że koszt tego zwolnienia pokrywa się z innych zasobów i że nie przenosi się go na innych użytkowników przestrzeni powietrznej.
5. Komisja, w porozumieniu z państwami członkowskimi, instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego i użytkownikami przestrzeni powietrznej, przeprowadza analizę wpływu modulacji opłat w kontekście osiągnięcia celów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej określonych w art. 1 ust. 1 niniejszego rozporządzenia i celów rozporządzenia (UE) 2021/1119. W analizie tej ocenia się również wykonalność tej modulacji opłat i jej wpływ na ruch lotniczy, zapewnianie służb, koszty administracyjne i zainteresowane strony.
6. Na podstawie wyników analizy, o której mowa w ust. 5 niniejszego artykułu, Komisja uzyska istotne informacje umożliwiające jej stwierdzenie, czy należy przyjąć akt wykonawczy zgodnie z art. 48 ust. 3 w celu zapewnienia jednolitego stosowania modulacji opłat trasowych, aby zachęcić użytkowników przestrzeni powietrznej do wspierania poprawy efektywności klimatycznej i środowiskowej, np. poprzez stosowanie najbardziej paliwooszczędnego przebiegu tras, zwiększenie wykorzystania alternatywnych czystych technologii napędu, w tym zrównoważonych paliw alternatywnych, przy jednoczesnym utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa.
7. Modulacja, o której mowa w ust. 6, polega na korzyściach lub dodatkowych obciążeniach finansowych i jest neutralna pod względem przychodów instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego.
8. Oprócz modulacji, o której mowa w ust. 6, państwa członkowskie mogą modulować opłaty, aby zachęcić instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego i użytkowników przestrzeni powietrznej do wspierania poprawy jakości usług, np. poprzez zwiększenie przepustowości, ograniczenie opóźnień i zrównoważony rozwój.

### Artykuł 33

#### Wdrażanie systemu opłat

Na potrzeby wdrożenia systemu opłat Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe wymogi i procedury w odniesieniu do art. 29–32, w szczególności dotyczące podstaw kosztowych i kosztów ustalonych, ustalania stawek jednostkowych, mechanizmów podziału ryzyka i modulacji opłat, oraz warunków przekazywania Komisji danych przez państwowe władze nadzorujące. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

### Artykuł 34

#### Przegląd zgodności z systemem skuteczności działania i systemem opłat

1. Komisja regularnie przeprowadza przegląd tego, czy państwa członkowskie, przestrzegają art. 21–27 i 29–32 oraz aktów wykonawczych, o których mowa w art. 28 i 33. Przy przeprowadzaniu tego przeglądu Komisja ocenia, czy państwa członkowskie zapewniają – zgodnie z ciążącym na nich obowiązkiem lojalnej współpracy – by instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wypełniały ich obowiązki wynikające z tych artykułów. Komisja działa w porozumieniu z PRB oraz z państwowymi władzami nadzorującymi.



2. W przypadku istnienia przesłanek niezastosowania się do przepisów, o których mowa w ust. 1, Komisja może wszcząć dochodzenie. Komisja kończy dochodzenie w terminie czterech miesięcy, wysłuchawszy zainteresowanego państwa członkowskiego i zainteresowanej państwowej władzy nadzorującej.

3. Bez uszczerbku dla art. 52 ust. 1 Komisja udostępni wyniki dochodzenia zainteresowanemu państwu członkowskiemu i, w stosownych przypadkach, zainteresowanym instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej wyznaczonym na mocy art. 8 i 10 oraz może wydać opinię, w której stwierdza, czy to państwo członkowskie zastosowało się do art. 21–27 i 29–32 oraz aktów wykonawczych, o których mowa w art. 28 i 33. Komisja przekazuje tę opinię zainteresowanemu państwu członkowskiemu.

#### Artykuł 35

### Stosowanie systemu skuteczności działania i systemu opłat do podmiotów wojskowych

1. Art. 21–34 nie mają zastosowania do podmiotów wojskowych, które zapewniają służby żeglugi powietrznej przede wszystkim statkom powietrznym w ruchu innym niż ogólny ruch lotniczy.

Państwa członkowskie mogą jednak podjąć decyzję o stosowaniu tych artykułów do podmiotów wojskowych, które zapewniają służby żeglugi powietrznej przede wszystkim statkom powietrznym w ruchu innym niż ogólny ruch lotniczy.

W przypadku gdy przepisy art. 21–34 nie mają zastosowania do podmiotów wojskowych, które zapewniają służby żeglugi powietrznej, koszty związanych z tym służbami nie są częścią kosztów ustalonych, o których mowa w art. 30 ust. 1.

2. Art. 21–34 mają zastosowanie do podmiotów wojskowych, które zapewniają służby żeglugi powietrznej przede wszystkim w ramach ogólnego ruchu lotniczego, w odniesieniu do służb zapewnianych w ramach ogólnego ruchu lotniczego.

#### Artykuł 36

### Przejrzystość ksiąg rachunkowych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej

1. Niezależnie od ich systemu własności lub struktury prawnej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej co roku sporządzają i publikują swoje sprawozdania finansowe. Sprawozdania te są zgodne z międzynarodowymi standardami rachunkowości przyjętymi przez Unię.

W przypadku braku pełnej zgodności z międzynarodowymi standardami rachunkowości wynikającego ze statusu prawnego instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej instytucja ta osiąga tę zgodność w maksymalnym możliwym zakresie. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej publikuje raport roczny i jest regularnie poddawana niezależnemu audytowi w odniesieniu do sprawozdań finansowych, o których mowa w niniejszym ustępie.

2. Państwowe władze nadzorujące mają prawo dostępu do ksiąg rachunkowych nadzorowanych przez siebie instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o przyznaniu dostępu do tych ksiąg rachunkowych państwowym władzom nadzorującym innych państw członkowskich. W przypadkach gdy jest to potrzebne, aby umożliwić Komisji wykonywanie jej zadań na mocy niniejszego rozporządzenia, państwowe władze nadzorujące przekazują Komisji te informacje.

3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w swoich księgach rachunkowych prowadzą odrębne zapisy księgowe w odniesieniu do każdej służby żeglugi powietrznej, tak jak byłoby od nich wymagane w przypadku, gdyby przedmiotowe służby były zapewniane przez odrębne przedsiębiorstwa, w celu uniknięcia dyskryminacji, subsydiowania skrośnego i zakłóceń konkurencji. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej prowadzi również odrębne zapisy księgowe w odniesieniu do każdego rodzaju działalności, w przypadku gdy:

- a) zapewnia służby żeglugi powietrznej zamówione zgodnie z art. 11 ust. 1 i 2 oraz służby żeglugi powietrznej nieobjęte tym przepisem;
- b) zapewnia służby żeglugi powietrznej i prowadzi inną działalność jakiegokolwiek rodzaju, w tym świadczy CIS;
- c) zapewnia służby żeglugi powietrznej w Unii i w państwach trzecich.

Koszty ustalone i rzeczywiste z tytułu służb żeglugi powietrznej dzieli się na kategorie kosztów zgodnie z art. 30 ust. 6 i podaje do wiadomości publicznej, bez uszczerbku dla art. 52 ust. 3.

4. Dane finansowe zgłaszane zgodnie z art. 29 ust. 6 oraz inne informacje istotne do obliczania stawek jednostkowych są badane lub weryfikowane przez państwową władzę nadzorującą lub podmiot niezależny od danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej i zatwierdzone przez państwową władzę nadzorującą. Wnioski z tego audytu podaje się do wiadomości publicznej bez uszczerbku dla art. 52 ust. 3.

#### ROZDZIAŁ IV

### ZARZĄDZANIE SIECIĄ

#### Artykuł 37

### Funkcje sieciowe

1. Funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym służą zrównoważonemu i wydajnemu wykorzystaniu przestrzeni powietrznej i ograniczonych zasobów. Zapewniają one również użytkownikom przestrzeni powietrznej poruszanie się po zoptymalizowanych pod względem środowiska i klimatu trajektoriach i profilach lotu, jednocześnie umożliwiając sprawiedliwy i uzasadniony dostęp do przestrzeni powietrznej i służb żeglugi powietrznej i minimalizując zwiększenie natężenia ruchu. Funkcje sieciowe określone w ust. 2 niniejszego artykułu wspierają niezakłócony dostęp użytkowników przestrzeni powietrznej do służb żeglugi powietrznej, a także w osiąganiu ogólnounijnych celów skuteczności działania, o których mowa w art. 21 ust. 3 lit. b), i muszą opierać się na wymogach operacyjnych. Wdrażanie tych funkcji sieciowych przebiega zgodnie z przepisami art. 1 i jest bez uszczerbku dla zwierzchnictwa państw członkowskich nad ich przestrzenią powietrzną i dla ich wymogów związanych z porządkiem publicznym, bezpieczeństwem publicznym i kwestiami obronności.

2. Funkcje sieciowe, o których mowa w ust. 1, są następujące:

- a) projektowanie i wykorzystywanie struktur przestrzeni powietrznej w całej Unii w celu zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa, przepustowości, elastyczności, zdolności reagowania i efektywności środowiskowej, z należytym uwzględnieniem potrzeb w zakresie bezpieczeństwa i obronności i bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich dotyczących tras i struktur przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich obszarze odpowiedzialności;
- b) ATFM;
- c) koordynowanie ograniczonych zasobów w ramach pasm częstotliwości lotniczych stosowanych przez ogólny ruch lotniczy, w szczególności w zakresie częstotliwości radiowych oraz koordynacji kodów transponderów radarowych;
- d) ułatwianie delegowania zapewniania służb ruchu lotniczego dzięki współpracy z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego i organami państw członkowskich;
- e) udostępnianie przepustowości kontroli ruchu lotniczego w sieci, zgodnie z zobowiązaniami określonymi w NOP, z myślą o wypełnieniu wymogów dotyczących operacyjnej skuteczności działania sieci i przestrzeganiu lokalnych wartości odniesienia;
- f) zarządzanie w przypadku sytuacji kryzysowych sieci;
- g) przypisywanie opóźnień ATFM;
- h) zarządzanie planowaniem, monitorowaniem i koordynacją działań w zakresie wdrażania infrastruktury w europejskiej sieci ATM, zgodnie z centralnym planem zarządzania europejskim ruchem lotniczym, z uwzględnieniem potrzeb operacyjnych i związanych z nimi procedur operacyjnych;
- i) monitorowanie funkcjonowania infrastruktury europejskiej sieci ATM.

3. Państwa członkowskie i wszystkie odpowiednie zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną wykonują funkcje sieciowe, co jest umożliwiające przez menedżera sieci zgodnie z art. 38 ust. 6 i aktem wykonawczym, o którym mowa w art. 38 ust. 10.

4. Funkcje określone w ust. 2 nie obejmują przyjmowania wiążących środków o charakterze ogólnym lub podejmowania działań mających charakter decyzji politycznych. Wykonywane są we współpracy z władzami cywilnymi i wojskowymi, w szczególności zgodnie z ustalonymi procedurami dotyczącymi elastycznego wykorzystywania przestrzeni powietrznej. Środki podejmowane w celu wykonania funkcji wymienionych w ust. 2 mają charakter wyłącznie operacyjny lub techniczny i nie uwzględniają specyfiki państw członkowskich.

5. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania przepisów, o których mowa w niniejszym artykule, Komisja – mając na względzie osiągnięcie celów określonych w art. 1 – przyjmuje, zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3, akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące wykonywania funkcji sieciowych, w tym w zakresie zarządzania kryzysowego.

#### Artykuł 38

#### Menedżer sieci

1. Aby osiągnąć cele, o których mowa w art. 37 ust. 1 niniejszego rozporządzenia, Komisja, wspierana przez Agencję zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139, zapewnia, aby menedżer sieci umożliwił wykonywanie funkcji sieciowych określonych w art. 37 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, realizując zadania, o których mowa w ust. 6 niniejszego artykułu. Komisja nadzoruje właściwe wykonywanie zadań przez menedżera sieci.

2. Komisja wyznacza niezależną, bezstronną i kompetentną organizację do realizacji zadań menedżera sieci.

3. W tym celu Komisja przyjmuje akt wykonawczy zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

Ta decyzja o wyznaczeniu reguluje warunki wyznaczenia, w tym warunki finansowania menedżera sieci.

4. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania przepisów, o których mowa w ust. 2, Komisja – mając na względzie osiągnięcie celów określonych w art. 1 – przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

- a) wymogów i procedur wyznaczenia;
- b) wymogów niezależności;
- c) wymogów dotyczących wiedzy fachowej;
- d) finansowania;
- e) nadzoru Komisji nad wykonywaniem zadań przez menedżera sieci;
- f) wymogów dotyczących pomiaru skuteczności działania menedżera sieci.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

5. Menedżer sieci wykonuje swoje zadania w sposób bezstronny i racjonalny pod względem kosztów, podlegając zasadom odpowiedniego zarządzania i zachowując niezależność. W przypadku gdy właściwy organ wyznaczony jako menedżer sieci pełni również funkcje regulacyjne, zapewnia się organizacyjne oddzielenie takich funkcji. W ramach wykonywania swoich zadań menedżer sieci uwzględnia potrzeby całej sieci ATM przy jednoczesnym zabezpieczeniu zdolności obronnych i pełnym udziale wszystkich zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną.

6. Po zastosowaniu aktu wykonawczego, o którym mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, menedżer sieci umożliwia – w granicach określonych w art. 37 ust. 4 – wykonywanie funkcji sieciowych, realizując następujące zadania:

- a) ustanowienie planu operacyjnego sieci i przygotowanie planu strategicznego sieci;
- b) wspieranie projektowania i koordynacji wykorzystywania struktur przestrzeni powietrznej;
- c) ułatwianie delegowania zapewniania służb ruchu lotniczego, jeżeli zostało to zatwierdzone przez zainteresowane państwo członkowskie, poprzez wspieranie zainteresowanych państw członkowskich i instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, z uwzględnieniem niezbędnych umów dotyczących koordynacji ogólnego i operacyjnego ruchu lotniczego oraz potrzeby utrzymania odpowiedniej koordynacji w odpowiednich strukturach przestrzeni powietrznej;
- d) koordynacja i wsparcie w udostępnianiu przepustowości kontroli ruchu lotniczego w sieci, zgodnie z zobowiązaniami określonymi w NOP, z myślą o wypełnieniu wymogów dotyczących operacyjnej skuteczności działania sieci i przestrzeganiu lokalnych wartości odniesienia;

- e) koordynacja i wsparcie w zarządzaniu sytuacjami kryzysowymi w sieci;
- f) koordynowanie ograniczonych zasobów w ramach pasm częstotliwości lotniczych stosowanych przez ogólny ruch lotniczy, w szczególności w zakresie częstotliwości radiowych oraz koordynowanie kodów transponderów radarowych;
- g) koordynowanie ATFM oraz zapewnianie funkcjonowania, organizacja prac i obsługa centralnej jednostki ATFM;
- h) opracowanie procedur i organizacja procesów przypisywania opóźnień ATFM w drodze wspólnego procesu decyzyjnego;
- i) koordynowanie, monitorowanie i wspieranie w działaniach w zakresie planowania i wdrażania infrastruktury w europejskiej sieci ATM, w partnerstwie ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną w celu zapewnienia ich aktywnego udziału zarządzaniu i administrowaniu;
- j) monitorowanie skuteczności działania infrastruktury europejskiej sieci ATM;
- k) koordynacja z ICAO i regionami ICAO w związku z wykonywaniem funkcji sieciowych;
- l) ustanowienie programu prac i budżetu menedżera sieci;
- m) przekazywanie danych na temat planów lotu w związku z rozporządzeniem (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(22)</sup> lub z innymi środkami bezpieczeństwa i ochrony oraz w ramach wszelkich innych zadań niezbędnych do celów umożliwiania przez menedżera sieci wykonywania funkcji sieciowych i nierozdzielnie związane z tym umożliwianiem, zgodnie z aktami wykonawczymi, o których mowa w ust. 10.

7. Menedżer sieci umożliwia wykonywanie funkcji sieciowych, wykorzystując środki wsparcia służące bezpiecznemu i efektywnemu planowaniu i działaniom zainteresowanych stron w ramach sieci w warunkach normalnych i w warunkach sytuacji kryzysowych sieci, a także środki służące ciągłej poprawie funkcjonowania sieci w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz ogólnej skuteczności działania sieci, w szczególności w odniesieniu do wdrażania systemu skuteczności działania, w tym pod względem klimatu i środowiska. Działania podejmowane przez menedżera sieci uwzględniają potrzebę pełnej integracji portów lotniczych z siecią i mają na celu zapewnienie zgodności z planami skuteczności działania i celami skuteczności działania wyznaczonych instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego.

8. Menedżer sieci ściśle współpracuje z Komisją w celu zapewnienia odpowiedniego odzwierciedlenia celów skuteczności działania, o których mowa w art. 21, w planowaniu ogólnej przepustowości, a także przepustowości, jaką mają udostępnić poszczególne instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, uzgodnionej między menedżerem sieci a tymi instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego w NOP.

9. Menedżer sieci:

- a) w drodze wspólnego procesu decyzyjnego określa działania operacyjne i proponuje środki naprawcze, które mają zostać podjęte przez zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną z myślą o przyczynieniu się do osiągnięcia ogólnounijnych celów skuteczności działania, z należytym uwzględnieniem uwarunkowań regionalnych i lokalnych, oraz z myślą o wdrożeniu wymogów dotyczących operacyjnej skuteczności działania sieci i przestrzeganiu lokalnych wartości odniesienia, zgodnie z NOP, a także doradza w kwestii trajektorii lotu zoptymalizowanych pod względem środowiska i klimatu; zainteresowane strony zaangażowane w działalność operacyjną mogą zdecydować o tym, czy mają zostać wdrożone jakiegokolwiek proponowane środki naprawcze, i informują Radę ds. Zarządzania Siecią o przyczynach ich niewdrażania;
- b) w koordynacji z odpowiednimi stronami doradza Komisji w kwestii wdrożenia infrastruktury sieci ATM zgodnie z centralnym planem zarządzania europejskim ruchem lotniczym, w szczególności w celu określenia inwestycji niezbędnych do wdrożenia sieci, i przekazuje odnośne informacje PRB.

10. Aby zapewnić jednolite wdrażanie przepisów, o których mowa w ust. 6–9 niniejszego artykułu, Komisja – mając na względzie osiągnięcie celów określonych w art. 1 – przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące wykonywania zadań menedżera sieci określonych w tych ustępach.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

<sup>(22)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15).



11. Wykonując swoje zadania, menedżer sieci podejmuje działania w drodze wspólnego procesu decyzyjnego. Strony wspólnego procesu decyzyjnego dokładają wszelkich starań, aby poprawić funkcjonowanie i skuteczność działania sieci, m. in. w celu osiągnięcia ogólnounijnych celów skuteczności działania w kluczowym obszarze skuteczności działania dotyczącym klimatu i środowiska. W ramach wspólnego procesu decyzyjnego wspiera się interesy sieci, z uwzględnieniem podstawowych interesów bezpieczeństwa i obrony oraz innych warunków lokalnych lub regionalnych, takich jak warunki geograficzne, topograficzne i meteorologiczne.

Państwa członkowskie są w pełni zaangażowane w podejmowanie decyzji o znaczeniu strategicznym, w szczególności przy opracowywaniu planu strategicznego sieci.

12. Wspólny proces decyzyjny, o którym mowa w ust. 11, opiera się w szczególności na procesie konsultacji z zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, koordynatorami przydziałów czasu na start lub lądowanie, państwami członkowskimi oraz, w stosownych przypadkach, Agencją i Komisją, na ustaleniach roboczych i procedurach operacyjnych oraz na mechanizmach rozstrzygania sporów, w razie potrzeby przy udziale Rady ds. Zarządzania Siecią.

W kwestiach dotyczących zwierzchnictwa danego państwa członkowskiego nad jego przestrzenią powietrzną wymagana jest zgoda tego państwa członkowskiego.

13. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania przepisów, o których mowa w ust. 11 i 12, Komisja – mając na względzie osiągnięcie celów określonych w art. 1 – przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące wspólnego procesu decyzyjnego, w tym:

- a) procesu konsultacji ze stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, koordynatorami przydziałów czasu na start lub lądowanie, państwami członkowskimi oraz, w stosownych przypadkach, z Agencją i Komisją;
- b) ustaleń roboczych i procedur operacyjnych;
- c) udziału władz państw członkowskich w razie potrzeby;
- d) mechanizmów rozstrzygania sporów, w razie potrzeby przy udziale Rady ds. Zarządzania Siecią;
- e) wszelkich innych środków niezbędnych w kontekście procesu decyzyjnego.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

14. Ustanawia się Radę ds. Zarządzania Siecią w celu zapewnienia odpowiedniego zarządzania w odniesieniu do wykonywania funkcji sieciowych.

Rada ds. Zarządzania Siecią jest odpowiedzialna za:

- a) zatwierdzanie lub aprobowanie środków podjętych lub proponowanych przez menedżera sieci zgodnie z aktem wykonawczym, o którym mowa w ust. 15;
- b) zatwierdzanie specyfikacji konsultacji i szczegółowych ustaleń roboczych, o których mowa w ust. 12 i 13;
- c) zatwierdzanie NOP;
- d) aprobowanie NSP, po konsultacji z państwami członkowskimi i z uwzględnieniem ich opinii oraz przed zatwierdzeniem tego planu przez Komisję;
- e) monitorowanie wykonywania funkcji sieciowych i wydawanie opinii lub zaleceń dotyczących konkretnych kwestii; oraz
- f) wszelkie inne środki niezbędne do wdrożenia mechanizmów zarządzania.

Komisja zatwierdza NSP w drodze aktu wykonawczego. Ten akt wykonawczy przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

W skład Rady ds. Zarządzania Siecią wchodzi członkowie z prawem głosu i członkowie bez prawa głosu. Składa się ona z przedstawicieli zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną, przedstawicieli Komisji, przedstawicieli menedżera sieci i przedstawicieli Eurocontrolu.

15. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania przepisów, o których mowa w ust. 14 niniejszego artykułu, Komisja – mając na względzie osiągnięcie celów określonych w art. 1 – przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące Rady ds. Zarządzania Siecią, a w szczególności:

- a) składu Rady ds. Zarządzania Siecią;
- b) funkcjonowania i obowiązków Rady ds. Zarządzania Siecią określonych w ust. 14;
- c) mechanizmów zarządzania siecią.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

16. Bez uszczerbku dla art. 37 ust. 2 lit. a) niniejszego rozporządzenia oraz art. 44 i 46 rozporządzenia (UE) 2018/1139 i aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na podstawie tego rozporządzenia, państwa członkowskie mają pełną kompetencję w zakresie opracowywania, zatwierdzania i ustanawiania tras i struktur przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich obszarze odpowiedzialności. Państwa członkowskie uwzględniają przy tym potrzeby ruchu lotniczego, sezonowość i złożoność ruchu lotniczego oraz planów skuteczności działania. Przed podjęciem decyzji w tych kwestiach państwa członkowskie uwzględniają należycie potrzeby zainteresowanych użytkowników przestrzeni powietrznej lub grup reprezentujących takich użytkowników przestrzeni powietrznej oraz, w stosownych przypadkach, władz wojskowych.

#### Artykuł 39

##### **Przejrzystość ksiąg rachunkowych menedżera sieci**

1. Sprawozdania finansowe menedżera sieci są sporządzane i publikowane co roku. Sprawozdania te są zgodne z międzynarodowymi standardami rachunkowości przyjętymi przez Unię. W przypadku braku pełnej zgodności z międzynarodowymi standardami rachunkowości, wynikającym ze statusu prawnego menedżera sieci, menedżer sieci osiąga tę zgodność w maksymalnym możliwym zakresie.
2. Menedżer sieci publikuje sprawozdanie roczne ze swojej działalności i jest regularnie poddawany niezależnemu audytowi.

#### Artykuł 40

##### **Stosunki z zainteresowanymi stronami**

Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego ustanawiają mechanizmy konsultacji służące prowadzeniu konsultacji z odpowiednimi użytkownikami przestrzeni powietrznej, operatorami lotnisk i władzami wojskowymi dotyczących wszelkich najważniejszych kwestii związanych z zapewnianymi służbami, w tym istotnych zmian w konfiguracji przestrzeni powietrznej lub znaczących inwestycji strategicznych, które mają znaczący wpływ na zarządzanie ruchem lotniczym oraz zapewnianie służb żeglugi powietrznej lub na opłaty. W szczególności stanowiska tych podmiotów są brane pod uwagę na wczesnym etapie procesu opracowywania długoterminowych strategicznych planów inwestycyjnych, zwłaszcza w odniesieniu do aspektów wymagających synchronizacji rozmieszczania sprzętu powietrznego i naziemnego.

#### Artykuł 41

##### **Stosunki z władzami wojskowymi**

W kontekście wspólnej polityki transportowej państwa członkowskie zapewniają, aby zawarto lub przedłużono odpowiednie pisemne porozumienia lub równoważne ustalenia prawne pomiędzy władzami cywilnymi a wojskowymi dotyczące zarządzania określonymi blokami przestrzeni powietrznej, oraz informują o tym Komisję.

#### Artykuł 42

##### **Dostępność danych operacyjnych dotyczących ogólnego ruchu lotniczego i dostęp do tych danych**

1. W odniesieniu do ogólnego ruchu lotniczego odpowiednie dane operacyjne są udostępniane w czasie rzeczywistym w formacie zapewniającym interoperacyjność, w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny i bez uszczerbku dla interesów bezpieczeństwa narodowego, porządku publicznego i polityki obronnej, przez wszystkie instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, porty lotnicze i menedżera sieci, w tym w wymiarze transgranicznym i ogólnounijnym. Dostępność tę zapewnia się z korzyścią dla instytucji zapewniających służby żeglugi

powietrznej, które uzyskały certyfikat lub złożyły deklarację, podmiotów, które poważnie rozważają zajęcie się zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, podmiotów wojskowych odpowiedzialnych za działania w zakresie bezpieczeństwa i obrony, wojskowych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, portów lotniczych, a także menedżera sieci. Dane te są wykorzystywane jedynie do celów operacyjnych.

2. Cena usługi, o której mowa w ust. 1, opiera się na ogólnych zasadach i wspólnych przepisach w sprawie ustalania cen, które to zasady i przepisy mają zostać ustanowione w akcie wykonawczym, o którym mowa w ust. 4.

3. Dostępu do odpowiednich danych operacyjnych, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, udziela się bezpłatnie organom odpowiedzialnym za nadzór nad bezpieczeństwem, skutecznością działania i siecią, bezpieczeństwo, porządek publiczny i obronę, w tym Agencji, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139.

4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe wymogi dotyczące dostępności i dostępu do danych zgodnie z ust. 1 i 3 niniejszego artykułu, w tym do odnośnych konkretnych danych operacyjnych, ogólne zasady i wspólne przepisy w sprawie ustalania cen, o których mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, oraz wymogi dotyczące identyfikowania podmiotów, które poważnie rozważają zajęcie się zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

## ROZDZIAŁ V

### PRZESTRZEŃ POWIETRZNA, INTEROPERACYJNOŚĆ I INNOWACJE TECHNOLOGICZNE

#### Artykuł 43

#### **Elektroniczna informacja lotnicza**

Bez uszczerbku dla publikacji przez państwa członkowskie informacji lotniczej i w sposób spójny z tą publikacją menedżer sieci, po zastosowaniu decyzji wykonawczej, o której mowa w art. 38 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, tworzy ogólnounijną infrastrukturę informacji lotniczej zwiększającą dostępność elektronicznej informacji lotniczej o wysokiej jakości, prezentowanej w łatwo dostępny sposób i spełniającej wymagania wszystkich użytkowników co do jakości i aktualności danych. W ten sposób udostępniane są wyłącznie informacje lotnicze spełniające zasadnicze wymogi określone w pkt 2.1 załącznika VIII do rozporządzenia (UE) 2018/1139.

#### Artykuł 44

#### **Klasyfikacja przestrzeni powietrznej**

Komisja zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3, przyjmuje odpowiednie przepisy w celu zapewnienia jednolitego wdrażania klasyfikacji przestrzeni powietrznej ICAO z właściwymi dostosowaniami, aby zapewnić płynne zapewnianie bezpiecznych i skutecznych służb ruchu lotniczego w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

#### Artykuł 45

#### **Elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej**

1. Biorąc pod uwagę cechy i charakter działalności wojskowej w każdym państwie członkowskim, a także organizację kwestii wojskowych, za które są odpowiedzialne, państwa członkowskie zapewniają stosowanie w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej w celu ułatwienia zarządzania przestrzenią powietrzną i zarządzania ruchem lotniczym w kontekście wspólnej polityki transportowej i, w stosownych przypadkach, zgodnie z centralnym planem zarządzania europejskim ruchem lotniczym.

2. Państwa członkowskie przedstawiają Komisji roczne raporty dotyczące zastosowania, w kontekście wspólnej polityki transportowej, koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej znajdującej się w ich obszarze odpowiedzialności.

3. Jeżeli w szczególności w świetle raportów przedłożonych przez państwa członkowskie niezbędne okażą się jednolite warunki zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, Komisja w granicach wspólnej polityki transportowej i bez uszczerbku dla art. 1 ust. 2 przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające takie jednolite warunki. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

4. W przypadku wystąpienia znaczących trudności operacyjnych podczas stosowania niniejszego artykułu uniemożliwiających zagwarantowanie podstawowych interesów bezpieczeństwa i polityki obronnej państwa członkowskie mogą tymczasowo zawiesić jego stosowanie, pod warunkiem że niezwłocznie poinformują o tym fakcie Komisję i pozostałe państwa członkowskie. W następstwie wprowadzenia tymczasowego zawieszenia istnieje możliwość wypracowania dostosowań do przepisów przyjętych na podstawie ust. 3, dotyczących przestrzeni powietrznej znajdującej się w obszarze odpowiedzialności zainteresowanych państw członkowskich. Tymczasowe zawieszenie oraz wszelkie takie dostosowania wycofuje się, gdy ustąpią trudności operacyjne.

#### Artykuł 46

### Koordinacja SESAR

Podmioty odpowiedzialne za zadania określone w prawie Unii w obszarach koordynowanych odpowiednio w ramach fazy planowania SESAR, fazy rozwoju SESAR i fazy wdrożenia SESAR powinny zapewnić skuteczną koordynację tych trzech faz, a w rezultacie płynne i terminowe przechodzenie do kolejnej, ze zwróceniem szczególnej uwagi na fazę industrializacji.

Wszystkie zainteresowane podmioty cywilne i wojskowe angażuje się w najszerszym zakresie.

#### Artykuł 47

### Wspólne projekty

1. Komisja może ustanowić wspólne projekty w zależności od potrzeb zainteresowanych stron w zakresie synchronizacji, dotyczące wdrożenia zasadniczych zmian operacyjnych wskazanych w centralnym planie zarządzania europejskim ruchem lotniczym, mających wpływ na całą sieć i charakteryzujących się odpowiednim stopniem zaawansowania pod kątem realizacji, w celu zapewnienia zdolności interoperacyjnych we wszystkich państwach członkowskich z myślą o poprawie skuteczności działania jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

2. Komisja może również ustanowić mechanizmy zarządzania wspólnymi projektami i ich realizacją. Wszystkie zainteresowane podmioty cywilne i wojskowe są angażowane w jak najszerszym zakresie w te mechanizmy i, o ile to możliwe i stosowne, odgrywają w nich kluczową rolę.

3. Wspólne projekty mogą kwalifikować się do finansowania unijnego w kontekście wieloletnich ram finansowych. W tym celu, bez uszczerbku dla kompetencji 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. 49, analizując ustalenie priorytetów i wszelkie odpowiednie sposoby finansowania realizacji tych projektów.

4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające wspólne projekty i mechanizmy zarządzania, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 48 ust. 3.

## ROZDZIAŁ VI

### PRZEPISY KOŃCOWE

#### Artykuł 48

### Procedura komitetowa

1. Komisję wspiera Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej, zwany dalej „komitetem”, w którego skład wchodzi po dwóch przedstawicieli każdego państwa członkowskiego i którym kieruje Komisja. Komitet zapewnia odpowiednie uwzględnienie interesów wszystkich kategorii użytkowników. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

4. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

*Artykuł 49***Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

1. Państwa członkowskie, państwowe władze nadzorujące, PRB i menedżer sieci oraz Agencja w odniesieniu do jej zadań, o których mowa w art. 21 ust. 3 i 4 i art. 38 ust. 1, ustanawiają mechanizmy konsultacji na potrzeby odpowiednich konsultacji z zainteresowanymi stronami.
2. Komisja ustanawia mechanizm na poziomie Unii w celu konsultowania z odpowiednimi zainteresowanymi stronami kwestii związanych z wdrażaniem niniejszego rozporządzenia.

W konsultacji uczestniczy Komitet Dialogu Sektorowego powołany na mocy decyzji 98/500/WE. Do celów ust. 3 lit. e) niniejszego artykułu, jeżeli wymagana jest konsultacja dotycząca kwestii wojskowych, Komisja zasięga opinii nie tylko państw członkowskich, ale i Europejskiej Agencji Obrony oraz krajowych władz wojskowych.

3. Do celów ust. 1 i 2 zasięga się opinii, w stosownych przypadkach, przynajmniej następujących zainteresowanych stron zaangażowanych i niezaangażowanych w działalność operacyjną:
  - a) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej lub reprezentujące je grupy;
  - b) menedżer sieci;
  - c) operatorzy portów lotniczych lub odpowiednie reprezentujące ich grupy;
  - d) użytkownicy przestrzeni powietrznej lub odpowiednie reprezentujące ich grupy;
  - e) podmioty wojskowe;
  - f) sektor produkcji;
  - g) organizacje zawodowe reprezentujące personel;
  - h) właściwe władze krajowe;
  - i) koordynatorzy przydziałów czasu na start lub lądowanie;
  - j) organizacje pozarządowe, których obszarem zainteresowania są lotnictwo lub ATM.

*Artykuł 50***Stosunki z państwami trzecimi**

Unia 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 w szczególności na obszarze Eurocontrol lub w regionie ICAO EUR w celu rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej o te państwa. Dążą też do współpracy z tymi państwami albo w kontekście umów w sprawie zapewniania transgranicznych służb z państwami trzecimi, w sprawie współpracy w zakresie modernizacji ATM, w sprawie funkcji sieciowych, albo w ramach umowy między Unią a Eurocontrollem ustanawiającej ogólne ramy ściślejszej współpracy, które służą wzmocnieniu paneuropejskiego wymiaru ATM.

Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla decyzji państw członkowskich o tym, czy należy rozszerzyć jednolitą europejską przestrzeń powietrzną o kraje i terytoria zamorskie lub inne terytoria autonomiczne w innych regionach ICAO.

*Artykuł 51***Wsparcie ze strony innych organów**

Komisja może występować do innych organów o wsparcie przy realizacji jej zadań wynikających z niniejszego rozporządzenia, w tym do Eurocontrolu w ramach umowy między Unią a Eurocontrollem ustanawiającej ogólne ramy ściślejszej współpracy.



*Artykuł 52***Poufność**

1. Ani państwowe władze nadzorujące, działające zgodnie z obowiązującym je ustawodawstwem krajowym, ani właściwe organy krajowe, ani Komisja, ani PRB, ani menedżer sieci, ani Agencja nie ujawniają informacji o charakterze poufnym, a w szczególności informacji o instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej, ich powiązaniach biznesowych lub składnikach kosztów i dochodów.
2. Przepisy ust. 1 nie pozostają bez uszczerbku prawa państwowych władz nadzorujących i Komisji do ujawniania informacji w sytuacjach, gdy jest to istotne dla wypełniania ich obowiązków. W takim przypadku ujawnienie takie musi być proporcjonalne i uwzględniać uzasadnione interesy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, użytkowników przestrzeni powietrznej, portów lotniczych lub innych odpowiednich zainteresowanych stron w zakresie ochrony ich szczególnie chronionych informacji handlowych.
3. Informacje i dane udostępniane na podstawie art. 12 ust. 4, art. 23 ust. 10, art. 24 ust. 6, art. 25 ust. 2, art. 36 ust. 3 i 4 lub zgłoszone zgodnie z art. 29 ust. 6, w szczególności dotyczące kosztów ustalonych i kosztów rzeczywistych wyznaczonych instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, są podawane do wiadomości publicznej, z zastrzeżeniem ochrony bezpieczeństwa publicznego, obrony i kwestii wojskowych lub interesów handlowych osób fizycznych lub prawnych, w tym własności intelektualnej, chyba że za ujawnieniem przemawia nadrzędny interes publiczny.

*Artykuł 53***Kary**

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące kar mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia oraz aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie, w szczególności naruszeń dokonanych przez użytkowników przestrzeni powietrznej, operatorów portów lotniczych i przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, oraz wprowadzają wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić ich wdrożenie. Przewidziane kary muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

*Artykuł 54***Ocena**

1. Komisja przeprowadzi ocenę prawnych, społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków niniejszego rozporządzenia i jego wartości dodanej zarówno na poziomie krajowym, jak i na poziomie europejskim po zakończeniu piątego okresu odniesienia, a najpóźniej 3 lata po zakończeniu tego okresu. Jeżeli jest to uzasadnione, Komisja może zwrócić się do państw członkowskich, w tym do władz wojskowych, o dostarczenie w tym celu informacji istotnych z punktu widzenia stosowania niniejszego rozporządzenia.
2. Komisja przedkłada swoje ustalenia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Ustalenia z oceny, o której mowa w ust. 1, podawane są do wiadomości publicznej.

*Artykuł 55***Środki bezpieczeństwa**

Niniejsze rozporządzenie nie wyklucza zastosowania przez państwo członkowskie środków, które są niezbędne do zagwarantowania podstawowych interesów bezpieczeństwa i polityki obronnej. Są to w szczególności takie środki, które są nieodzowne:

- a) do nadzorowania przestrzeni powietrznej znajdującej się w jego obszarze odpowiedzialności zgodnie z regionalnymi porozumieniami żeglugi powietrznej ICAO, włącznie z możliwościami wykrywania, identyfikacji i oceny wszystkich statków powietrznych korzystających z takiej przestrzeni powietrznej, w celu dążenia do zagwarantowania bezpieczeństwa lotów oraz podejmowania działań dla zaspokojenia potrzeb w zakresie bezpieczeństwa i obrony;
- b) na wypadek poważnych zakłóceń wewnętrznych mających wpływ na utrzymanie porządku publicznego;
- c) na wypadek wojny lub poważnych napięć międzynarodowych stanowiących zagrożenie wojenne;
- d) do spełnienia międzynarodowych zobowiązań państw członkowskich na rzecz utrzymania pokoju i bezpieczeństwa międzynarodowego;

e) w celu realizacji szkolenia i działań wojskowych, włącznie z koniecznymi możliwościami ćwiczeń.

#### Artykuł 56

#### **Uchylenie**

Rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004 i (WE) nr 551/2004 tracą moc, bez uszczerbku dla art. 58 niniejszego rozporządzenia.

Odesłania do uchylonych rozporządzeń traktuje się jako odesłania do niniejszego rozporządzenia zgodnie z tabelą korelacji znajdującą się w załączniku II.

#### Artykuł 57

#### **Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/1139**

W rozporządzeniu (UE) 2018/1139 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) projektowania struktur przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, bez uszczerbku dla rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 (\*) oraz bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich w odniesieniu do jednolitej przestrzeni powietrznej podlegającej ich jurysdykcji.

(\*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/2803 z dnia 23 października 2024 r. w sprawie wdrożenia jednolitej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>).”;

b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Bez uszczerbku dla wymogów bezpieczeństwa narodowego i obrony narodowej oraz dla art. 1 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2024/2803 państwa członkowskie zapewniają, aby:

a) obiekty, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. b) niniejszego artykułu, które są obiektami użytku publicznego; oraz

b) ATM/ANS, o których mowa w ust. 3 akapit pierwszy lit. c) niniejszego artykułu, zapewniane dla ruchu lotniczego, do którego ma zastosowanie rozporządzenie (UE) 2024/2803,

oferowały poziom bezpieczeństwa i interoperacyjności z systemami cywilnymi, który jest równie skuteczny jak poziom bezpieczeństwa i interoperacyjności wynikający z zastosowania zasadniczych wymogów określonych w załącznikach VII i VIII do niniejszego rozporządzenia.”;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 5) otrzymuje brzmienie:

„5) »ATM/ANS« oznacza zarządzanie ruchem lotniczym zdefiniowane w art. 2 pkt 9 rozporządzenia (UE) 2024/2803 i służby żeglugi powietrznej zdefiniowane w art. 2 pkt 5 tego rozporządzenia, a także funkcje sieciowe, o których mowa w art. 37 tego rozporządzenia, oraz usługi polegające na pozyskiwaniu i przetwarzaniu danych oraz formatowaniu i przekazywaniu danych na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego do celów żeglugi powietrznej;”;

b) pkt 33) i 34) otrzymują brzmienie:

„33) »jednolita europejska przestrzeń powietrzna« oznacza przestrzeń powietrzną nad terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty, a także każdą inną przestrzeń powietrzną, do której państwa członkowskie stosują rozporządzenie (UE) 2024/2803 zgodnie z art. 1 ust. 4 tego rozporządzenia;

34) »właściwy organ krajowy« oznacza jeden lub większą liczbę podmiotów wyznaczonych przez państwo członkowskie i posiadających niezbędne uprawnienia oraz przydzielone obowiązki dotyczące realizacji zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów zgodnie z niniejszym rozporządzeniem oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.»;

3) w art. 41 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Certyfikat, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, może podlegać obiektywnie uzasadnionym, niedyskryminującym, proporcjonalnym i przejrzystym warunkom. Te warunki mogą w stosownych przypadkach dotyczyć:

- a) wyodrębnienia działań służb innych niż te związane z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej lub ograniczenia tych działań;
- b) umów, porozumień lub innych ustaleń pomiędzy instytucją zapewniającą ATM/ANS a stroną trzecią dotyczących służb;
- c) zapewniania informacji zasadnie wymaganych do weryfikacji wymogów certyfikatu, o którym mowa w niniejszym artykule; oraz
- d) wszelkich innych uwarunkowań prawnych, które nie są charakterystyczne dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, takich jak uwarunkowania dotyczące zawieszenia bądź cofnięcia certyfikatu.»;

4) art. 43 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 43

**Akty wykonawcze dotyczące instytucji zapewniających ATM/ANS oraz organizacji uczestniczących w projektowaniu, produkcji lub obsłudze technicznej systemów ATM/ANS i części składowych ATM/ANS**

1. W celu zapewnienia jednolitego wdrażania i przestrzegania zasadniczych wymogów, o których mowa w art. 40, w odniesieniu do zapewniania ATM/ANS, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. g), Komisja, na podstawie zasad określonych w art. 4 oraz z myślą o realizacji celów określonych w art. 1, przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące:

- a) szczegółowych zasad i procedur zapewniania ATM/ANS zgodnie z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40, w tym ustanowienia i wdrożenia planu awaryjnego zgodnie z załącznikiem VIII pkt 5.1 lit. f);
- b) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 41 ust. 1;
- bb) warunków, o których mowa w art. 41 ust. 3a;
- c) zasad i procedur składania przez instytucje zapewniające służby informacji powietrznej deklaracji, o których mowa w art. 41 ust. 5, oraz dotyczących sytuacji, w których dopuszcza się takie deklaracje;
- d) zasad i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów, o których mowa w art. 42 ust. 1 lit. b), oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich certyfikatów;
- e) zasad i procedur składania deklaracji przez organizacje, o czym mowa w art. 42 ust. 1 lit. a), oraz dotyczących sytuacji, w których wymaga się takich deklaracji;
- f) przywilejów i obowiązków posiadaczy certyfikatów, o których mowa w art. 41 ust. 1 i art. 42 ust. 1 lit. b), oraz przywilejów i obowiązków organizacji, które składają deklaracje zgodnie z art. 41 ust. 5 i art. 42 ust. 1 lit. a).

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 127 ust. 3.

2. W zasadach, o których mowa w ust. 1, należy uwzględnić się centralny plan ATM.

3. Przyjmując te akty wykonawcze, Komisja zapewnia zgodność z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 40 niniejszego rozporządzenia, oraz należyście uwzględnić międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, w szczególności określone w załącznikach 2-4, 10, 11 i 15 do konwencji chicagowskiej.”;

5) w art. 62 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„2a. Bez uszczerbku dla art. 5 ust. 1 akapit drugi rozporządzenia (UE) 2024/2803, do celów wykonywania zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów w odniesieniu do zasadniczych wymogów wymienionych w pkt 7 załącznika VIII niniejszego rozporządzenia, podczas wykonywania zadań na podstawie art. 7 ust. 3 tego rozporządzenia właściwe organy opierają się na ocenach przeprowadzonych przez państwowe władze nadzorujące, o których mowa w art. 4 tego rozporządzenia.”;

b) ust. 14 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) zasad i procedur przeprowadzania certyfikacji oraz prowadzenia dochodzeń, inspekcji, audytów i innych działań monitorujących niezbędnych do zapewnienia sprawowania skutecznego nadzoru przez właściwy organ krajowy nad osobami fizycznymi i prawnymi, wyrobami, częściami, wyposażeniem, systemami ATM/ANS i częściami składowymi ATM/ANS, szkoleniowymi urządzeniami symulacji lotu oraz lotniskami podlegającymi niniejszemu rozporządzeniu, a także zasad i procedur oceny i nadzoru w zakresie zachowywania przez instytucje zapewniające ATM/ANS zgodności z zasadniczymi wymogami wymienionymi w pkt 7 załącznika VIII niniejszego rozporządzenia, prowadzonych przez państwowe władze nadzorujące, o których mowa w art. 4 rozporządzenia (UE) 2024/2803, bez uszczerbku dla art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia.”;

6) art. 93 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 93

#### **Wdrażanie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej**

W przypadku gdy Agencja dysponuje odpowiednią wiedzą fachową, udziela ona, na wniosek, pomocy technicznej Komisji we wdrażaniu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności poprzez:

a) prowadzenie inspekcji technicznych, dochodzeń technicznych i badań;

b) udział – w kwestiach objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz we współpracy z Radą ds. Weryfikacji Skuteczności Działania (PRB), o której mowa w art. 13 rozporządzenia (UE) 2024/2803 – we wdrażaniu systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych;

c) udział we wdrożeniu centralnego planu ATM, w tym w opracowaniu i wdrożeniu projektu SESAR.”;

7) w załączniku VIII wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się punkt w brzmieniu:

„2.3a. Usługi dostarczania danych o ruchu lotniczym

2.3a.1. Zebrane dane o ruchu lotniczym muszą być wystarczająco dobrej jakości, kompletne, aktualne, muszą pochodzić z wiarygodnego źródła i być przekazywane na czas.

2.3a.2. Usługi dostarczania danych o ruchu lotniczym muszą osiągać i utrzymywać wystarczający poziom skuteczności w odniesieniu do ich dostępności, rzetelności, ciągłości i terminowości, aby zaspokajać potrzeby użytkowników.

2.3a.3. Systemy i narzędzia zapewniające dane o ruchu lotniczym muszą być odpowiednio projektowane, produkowane i utrzymywane w celu zapewnienia, aby działały zgodnie z przeznaczeniem.

2.3a.4. Takie dane muszą być rozpowszechniane natychmiast, za pomocą wystarczająco niezawodnych i szybkich środków łączności zabezpieczonych przed umyślnym lub nieumyślnym zakłóceniem lub uszkodzeniem.”;

b) pkt 2.8 otrzymuje brzmienie:

„2.8. Zarządzanie przestrzenią powietrzną

Wyznaczenie określonych rejonów przestrzeni powietrznej do określonego wykorzystania musi być monitorowane, koordynowane i ogłaszane w sposób terminowy, aby zmniejszyć ryzyko utraty separacji między statkami powietrznymi we wszystkich okolicznościach. Biorąc pod uwagę organizację działań wojskowych i związanych z nimi aspektów w ramach odpowiedzialności państw członkowskich, zarządzanie przestrzenią powietrzną musi służyć również wspomaganie jednolitego stosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, jak to zostało opisane przez ICAO i wdrożone na mocy rozporządzenia (UE) 2024/2803, w celu ułatwienia zarządzania przestrzenią powietrzną oraz zarządzania ruchem lotniczym w kontekście wspólnej polityki transportowej.”;

c) pkt 5.1 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) odpowiednio do rodzaju działalności i wielkości organizacji, instytucja zapewniająca służby wdraża i utrzymuje system zarządzania zapewniający zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku, zarządza ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa i ochrony i dąży do stałego doskonalenia takiego systemu;”;

d) dodaje się punkt w brzmieniu:

„7. WYMOGI DOTYCZĄCE STABILNOŚCI FINANSOWEJ, ODPOWIEDZIALNOŚCI, OCHRONY UBEZPIECZENIOWEJ, WŁASNOŚCI I STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ

W celu zagwarantowania bezpiecznego i stałego zapewniania usług instytucje zapewniające ATM/ANS muszą:

- a) wykazać wystarczającą stabilność finansową;
- b) zapewnić pokrycie zobowiązań wynikających z odpowiedzialności i ochronę ubezpieczeniową, z uwzględnieniem ich statusu prawnego oraz poziomu dostępnej komercyjnej ochrony ubezpieczeniowej; oraz
- c) przestrzegać mających zastosowanie wymogów dotyczących własności i struktury organizacyjnej w celu zapobiegania konfliktom interesów, tak by zapewniać niedyskryminacyjne zapewnianie usług.”.

#### Artykuł 58

#### Przepisy przejściowe

1. Art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 i art. 12 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 stosuje się do dnia 2 grudnia 2026 r.
2. Organ weryfikujący skuteczność działania wyznaczony na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 wykonuje swoje zadania do dnia 2 czerwca 2025 r.
3. Art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, z wyjątkiem art. 2 tego artykułu, i art. 15 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz akty wykonawcze przyjęte na ich podstawie mają nadal zastosowanie do celów wdrożenia systemu skuteczności działania i systemu opłat odnoszących się do trzeciego i czwartego okresu odniesienia.
4. Decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2019/709<sup>(23)</sup> stosuje się do końca czwartego okresu odniesienia lub do dnia przyjęcia aktu wykonawczego zgodnie z art. 38 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, w zależności od tego, która z tych dat jest wcześniejsza.
5. Art. 9 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 stosuje się do dnia 2 grudnia 2026 r.

#### Artykuł 59

#### Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

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

Jednak art. 4 ust. 3 i 5 i art. 36 ust. 3 stosuje się od dnia 2 grudnia 2026 r.

<sup>(23)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/709 z dnia 6 maja 2019 r. w sprawie wyznaczenia menedżera sieci ds. funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 120 z 8.5.2019, s. 27).



Stosowanie art. 13–16 rozpoczyna się po 6 miesiącach od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Stosowanie art. 21–34 rozpoczyna się po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia do celów wdrożenia systemu skuteczności działania i systemu opłat odnoszących się do piątego okresu odniesienia i kolejnych okresów odniesienia.

Art. 53 stosuje się od dnia 2 grudnia 2026 r.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 23 października 2024 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

*Przewodnicząca*

R. METSOLA

*W imieniu Rady*

*Przewodniczący*

ZSIGMOND B. P.

## ZAŁĄCZNIK I

## Uchylone rozporządzenia wraz ze zmianami

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1).	
Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10).	
Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20).	
Rozporządzenie (WE) nr 1070/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34).	Tylko artykuły 1, 2 i 3

## ZAŁĄCZNIK II

## Tabela korelacji

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004	Rozporządzenie (WE) nr 550/2004	Rozporządzenie (WE) nr 551/2004	Niniejsze rozporządzenie
art. 1 ust. 1–3			art. 1 ust. 1–3
—			art. 1 ust. 4
art. 1 ust. 4			—
art. 2 pkt 1 lit. a) i b)			art. 2 pkt 6 lit. a) i b)
—			art. 2 pkt 7
art. 2 pkt 2			art. 2 pkt 1
art. 2 pkt 3			art. 2 pkt 2
—			art. 2 pkt 3
art. 2 pkt 4			art. 2 pkt 5
art. 2 pkt 5			art. 2 pkt 4
art. 2 pkt 6			art. 2 pkt 11
art. 2 pkt 7			art. 2 pkt 12
—			art. 2 pkt 13
art. 2 pkt 8			art. 2 pkt 14
art. 2 pkt 9			art. 2 pkt 8
art. 2 pkt 10			art. 2 pkt 9
art. 2 pkt 11			art. 2 pkt 10
art. 2 pkt 12			art. 2 pkt 17
—			art. 2 pkt 18–20
art. 2 pkt 13			art. 2 pkt 16
art. 2 pkt 13a			art. 2 pkt 36
art. 2 pkt 14			—
art. 2 pkt 15			art. 2 pkt 21
—			art. 2 pkt 22–25
art. 2 pkt 16			art. 2 pkt 26
art. 2 pkt 17			art. 2 pkt 35
art. 2 pkt 18			—
art. 2 pkt 19			art. 2 pkt 27
—			art. 2 pkt 28 i 29
art. 2 pkt 20			art. 2 pkt 34
art. 2 pkt 22			art. 2 pkt 37
art. 2 pkt 23			—
art. 2 pkt 23a			art. 2 pkt 38
—			art. 2 pkt 39
art. 2 pkt 23b			art. 2 pkt 15
art. 2 pkt 24 i 25			—
art. 2 pkt 26			art. 2 pkt 40

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004	Rozporządzenie (WE) nr 550/2004	Rozporządzenie (WE) nr 551/2004	Niniejsze rozporządzenie
—			art. 2 pkt 41 i 42
art. 2 pkt 27			—
art. 2 pkt 28			art. 2 pkt 43
art. 2 pkt 29			art. 2 pkt 44
—			art. 2 pkt 45 i 46
art. 2 pkt 30			art. 2 pkt 47
—			art. 2 pkt 48–52
art. 2 pkt 31			art. 2 pkt 53
—			art. 2 pkt 54 i 55
art. 2 pkt 32			—
art. 2 pkt 33			art. 2 pkt 56
art. 2 pkt 34			art. 2 pkt 57
—			art. 2 pkt 58–62
art. 2 pkt 35 i 36			—
art. 2 pkt 38			art. 2 pkt 63
art. 2 pkt 39			art. 2 pkt 64
—			art. 2 pkt 65
art. 2 pkt 40			art. 2 pkt 66
—			art. 2 pkt 67 i art. 3
art. 2 pkt 41			art. 2 pkt 30
—			art. 2 pkt 31–33
art. 3			—
art. 4 ust. 1			art. 4 ust. 1
art. 4 ust. 2			art. 4 ust. 3 i 4
art. 4 ust. 3 zdanie pierwsze			art. 4 ust. 2
art. 4 ust. 3 zdanie drugie			art. 4 ust. 5
—			art. 4 ust. 6
art. 4 ust. 4			art. 4 ust. 7
art. 4 ust. 5			art. 4 ust. 8
—			art. 5–12
art. 5 ust. 1			art. 48 ust. 1
art. 5 ust. 2			art. 48 ust. 2
art. 5 ust. 3			art. 48 ust. 3
—			art. 48 ust. 4
art. 5 ust. 4 i 5 oraz art. 6			—
art. 7			art. 50
art. 8 ust. 1			art. 51
—			art. 52
art. 8 ust. 2			—
art. 9			art. 53

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004	Rozporządzenie (WE) nr 550/2004	Rozporządzenie (WE) nr 551/2004	Niniejsze rozporządzenie
art. 10 ust. 1			art. 49 ust. 1
art. 10 ust. 2			art. 49 ust. 2
art. 10 ust. 3			art. 49 ust. 3
art. 11 ust. 1 zdanie pierwsze			art. 21 ust. 1
—			art. 21 ust. 2
art. 11 ust. 1 lit. a)–c)			art. 21 ust. 3 lit. a)–d)
art. 11 ust. 2			art. 13
—			art. 14–20
art. 11 ust. 3 lit. a)			art. 22
art. 11 ust. 3 lit. b)			art. 21 ust. 3 lit. c), art. 23
art. 11 ust. 3 lit. c)			art. 24
—			art. 25 ust. 1 i 2
art. 11 ust. 3 lit. d) zdanie pierwsze i trzecie			art. 21 ust. 3 zdanie pierwsze
art. 11 ust. 3 lit. d) zdanie drugie			art. 25 ust. 3
art. 11 ust. 3 lit. e)			art. 25 ust. 4
—			art. 26 i 27
art. 11 ust. 4 lit. a)			art. 21 ust. 4 lit. a)
—			art. 21 ust. 4 lit. b)–e)
art. 11 ust. 4 lit. b) i c)			—
art. 11 ust. 4 lit. d)			art. 21 ust. 4 lit. f)
art. 11 ust. 4 lit. e)			art. 21 ust. 4 lit. g)
—			art. 21 ust. 4 akapit pierwszy lit. h)–m) oraz akapity drugi i trzeci, art. 21 ust. 5 i 6
art. 11 ust. 4 akapit drugi			art. 28
art. 11 ust. 5			art. 21 ust. 7
art. 11 ust. 6			art. 28
—			art. 29–47
art. 12 ust. 1, art. 12 ust. 2 zdanie pierwsze do wyrazów „w art. 3,” oraz ostatnie zdanie			art. 54 ust. 1
art. 12 ust. 2, część zdania pierwszego rozpoczynająca się od wyrazów „oraz przekazuje pierwsze sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu”			art. 54 ust. 2
art. 12 ust. 3 i 4			—
art. 13			art. 55
—			art. 56–58
art. 13a			—



Rozporządzenie (WE) nr 549/2004	Rozporządzenie (WE) nr 550/2004	Rozporządzenie (WE) nr 551/2004	Niniejsze rozporządzenie
art. 14	art. 1 — — art. 2 ust. 1 art. 2 ust. 2 — — art. 2 ust. 3 art. 2 ust. 4 art. 2 ust. 5 art. 2 ust. 6 — art. 3–6 art. 7 ust. 1, art. 7 ust. 3 zdanie pierwsze, art. 7 ust. 4 zdanie pierwsze oraz art. 7 ust. 6 i 8 art. 7 ust. 2 art. 7 ust. 3 zdania drugie i trzecie art. 7 ust. 4 zdania drugie i trzecie — art. 7 ust. 5 art. 7 ust. 7 — art. 7 ust. 9 art. 8 ust. 1 do wyrazów „instytucję zapewniającą służbę ruchu lotniczego” art. 8 ust. 1 zdanie drugie, od wyrazów „posiadającą ważny certyfikat” — art. 8 ust. 2 art. 8 ust. 3 — art. 8 ust. 4 art. 8 ust. 5 art. 8 ust. 6 art. 9 art. 9a —		art. 59 art. 1 ust. 1 art. 1 ust. 2–4 art. 2 art. 5 ust. 1 art. 5 ust. 2 art. 5 ust. 3 art. 6 ust. 1 art. 6 ust. 3 art. 6 ust. 2 art. 6 ust. 4 art. 6 ust. 5 art. 6 ust. 6 — art. 7 ust. 1, art. 57 pkt 7 lit. c) i d) art. 7 ust. 2 — art. 57 pkt 3 i 4 — art. 57 pkt 5 i 6 oraz pkt 7 lit. a) i b) art. 7 ust. 4 art. 5 ust. 2 akapit drugi, art. 7 ust. 3 — art. 8 ust. 1 zdania pierwsze i drugie art. 8 ust. 2 akapit pierwszy lit. a) — art. 8 ust. 2 akapit pierwszy lit. b)–d) oraz akapit drugi art. 8 ust. 3 art. 8 ust. 4 art. 8 ust. 5 art. 8 ust. 1 zdanie trzecie — art. 8 ust. 6 art. 10 art. 3 art. 4

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004	Rozporządzenie (WE) nr 550/2004	Rozporządzenie (WE) nr 551/2004	Niniejsze rozporządzenie
	art. 9b		—
	art. 10		art. 9
	—		art. 11–28
	art. 11		art. 41
	art. 12 ust. 1		art. 36 ust. 1
	art. 12 ust. 2		art. 36 ust. 1
	art. 12 ust. 3		art. 36 ust. 3
	—		art. 36 ust. 4
	—		art. 37–40
	art. 12 ust. 4		art. 36 ust. 2
	art. 12 ust. 5		—
	art. 13 ust. 1		art. 42 ust. 1
	art. 13 ust. 2		art. 42 ust. 1 i 3
	—		art. 42 ust. 2
	art. 13 ust. 3		art. 42 ust. 4
	—		art. 43–46
	art. 14		art. 29 ust. 1 i 4
	—		art. 29 ust. 2
	art. 15 ust. 1		art. 29 ust. 3
	—		art. 29 ust. 5
	art. 15 ust. 2 lit. a)		art. 30 ust. 1 i 2
	art. 15 ust. 2 lit. b) zdanie pierwsze		art. 30 ust. 2
	art. 15 ust. 2 lit. b) zdanie drugie		art. 30 ust. 3
	art. 15 ust. 2 lit. b) zdanie trzecie		art. 30 ust. 4
	art. 15 ust. 2 lit. c)		—
	art. 15 ust. 2 lit. d)		art. 30 ust. 6
	art. 15 ust. 2 lit. e)		art. 30 ust. 5
	art. 15 ust. 2 lit. f)		art. 29 ust. 6 i 33
	art. 15 ust. 3 lit. a)		art. 32 ust. 1
	—		art. 32 ust. 2 i 3
	art. 15 ust. 3 lit. b)		art. 32 ust. 4
	art. 15 ust. 3 lit. c)		art. 31 ust. 1
	—		art. 31 ust. 2, 3 i 4
	art. 15 ust. 3 lit. d)		art. 29 ust. 3 zdanie drugie
	art. 15 ust. 3 lit. e)		art. 29 ust. 3 zdanie pierwsze, art. 30 ust. 2 i art. 32 ust. 1
	art. 15 ust. 3 lit. f) zdanie pierwsze		art. 29 ust. 4

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004	Rozporządzenie (WE) nr 550/2004	Rozporządzenie (WE) nr 551/2004	Niniejsze rozporządzenie
	art. 15 ust. 3 lit. f) zdanie drugie		art. 32 ust. 5–8
	art. 15 ust. 4		art. 33
	art. 15a ust. 1 i 3 zdanie pierwsze		art. 47 ust. 1 i 4
	art. 15a ust. 2		art. 47 ust. 2 i 4
	—		art. 48–51
	art. 15a ust. 3 zdanie drugie i trzecie		art. 47 ust. 3
	art. 15a ust. 3 zdanie czwarte		—
	art. 16 ust. 1		art. 34 ust. 1
	art. 16 ust. 2 i 3 zdanie pierwsze		art. 34 ust. 2 i 3
	—		art. 35
	art. 16 ust. 3, zdania drugie i trzecie		—
	art. 17		—
	art. 18 ust. 1		art. 52 ust. 1
	art. 18 ust. 2		art. 52 ust. 2
	art. 18 ust. 3		art. 52 ust. 3
	—		art. 53 do art. 57 pkt 2
	art. 18a		—
	art. 19		art. 59
	załącznik I		—
	załącznik II		art. 57 pkt 3
	—		art. 57 pkt 4–7 i art. 58
		art. 1 ust. 1	art. 1 ust. 1
		art. 1 ust. 2	art. 1 ust. 1
		—	art. 1 ust. 2 i 3
		art. 1 ust. 3	art. 1 ust. 4
		—	art. 2–36
		art. 1 ust. 4 i art. 3	—
		art. 3a	art. 43
		art. 4, lit. a)	—
		art. 4, lit. b)	art. 44
		art. 6 ust. 1	art. 37 ust. 1
		art. 6 ust. 2 akapit pierwszy	art. 37 ust. 2
		—	art. 37 ust. 3
		art. 6 ust. 2 akapit drugi	art. 37 ust. 4

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004	Rozporządzenie (WE) nr 550/2004	Rozporządzenie (WE) nr 551/2004	Niniejsze rozporządzenie
		art. 6 ust. 2 akapit trzeci zdanie pierwsze	art. 38 ust. 2–4
		art. 6 ust. 2, akapit trzeci zdania drugie i trzecie	art. 38 ust. 5
		—	art. 38 ust. 6–9
		art. 6 ust. 3	—
		art. 6 ust. 4	art. 37 ust. 5, art. 38 ust. 10 i 13
		—	art. 38 ust. 1, 11 i 12, 14 i 15
		art. 6 ust. 5	art. 38 ust. 16
		—	art. 39–42
		art. 6 ust. 6	art. 37 ust. 2 lit. b)
		art. 6 ust. 7 i 8	art. 37 ust. 5 i art. 38 ust. 10
		art. 6 ust. 9	—
		art. 7 ust. 1	art. 45 ust. 1
		art. 7 ust. 2	art. 45 ust. 2
		art. 7 ust. 3	art. 45 ust. 3
		art. 8	art. 45 ust. 4
		—	art. 46–58
		art. 10	—
		art. 11	art. 59