



2024/2803

11.11.2024

REGULAMENTUL (UE) 2024/2803 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 23 octombrie 2024

privind punerea în aplicare a Cerului unic european

(reformare)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽²⁾,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾, Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾ și Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁵⁾ au fost modificate în mod substanțial. Întrucât se impun noi modificări, este necesar, din motive de claritate, să se procedeze la reformarea respectivelor regulamente.
- (2) Prin adoptarea de către Parlamentul European și de către Consiliu a primului pachet din legislația privind Cerul unic european, respectiv Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁶⁾, s-a stabilit o bază legală solidă pentru un sistem de management al traficului aerian (ATM) uniform, interoperabil și sigur. Odată cu adoptarea celui de al doilea pachet, respectiv Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁷⁾, inițiativa privind Cerul unic european a fost consolidată și mai mult, prin introducerea conceptelor de „sistem de performanță” și de „administrator de rețea” în vederea îmbunătățirii în continuare a performanței rețelei europene de management al traficului aerian. Regulamentul (CE) nr. 552/2004 a fost abrogat prin Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁸⁾, deoarece normele necesare pentru interoperabilitatea sistemelor, componentelor și procedurilor ATM au fost încorporate în Regulamentul (UE) 2018/1139.

⁽¹⁾ Avizul din 2 decembrie 2020 (JO C 56, 16.2.2021, p. 53).

⁽²⁾ Poziția Parlamentului European din 12 martie 2014 (JO C 378, 9.11.2017, p. 546) și poziția în primă lectură a Consiliului din 26 septembrie 2024 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Poziția Parlamentului European din 22 octombrie 2024 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (regulament-cadru) (JO L 96, 31.3.2004, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

⁽⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic European (regulament privind spațiul aerian) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

⁽⁶⁾ Regulamentul (CE) nr. 552/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind interoperabilitatea rețelei europene de gestionare a traficului aerian (regulament privind interoperabilitatea) (JO L 96, 31.3.2004, p. 26).

⁽⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004, (CE) nr. 551/2004 și (CE) nr. 552/2004 în vederea îmbunătățirii performanței și durabilității sistemului aviatic european (JO L 300, 14.11.2009, p. 34).

⁽⁸⁾ Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

- (3) Pentru a se ține seama de modificările introduse în Regulamentul (UE) 2018/1139, este necesară alinierea prezentului regulament la regulamentul respectiv și modificarea acestuia din urmă.
- (4) Normele detaliate privind utilizarea spațiului aerian, dispozițiile operaționale privind serviciile și procedurile de navigație aeriană și normele și procedurile pentru configurarea structurilor de spațiu aerian sunt reglementate de Regulamentul (UE) 2018/1139, în timp ce clasificarea spațiului aerian ar trebui să fie reglementată de prezentul regulament.
- (5) La articolul 1 din Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”), statele contractante recunosc că „fiecare stat are suveranitatea completă și exclusivă asupra spațiului aerian de deasupra teritoriului său”. În contextul acestei suveranități, statele membre ale Uniunii, sub rezerva respectării convențiilor internaționale în vigoare, își exercită competențele unei autorități publice în ceea ce privește controlul traficului aerian.
- (6) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere drepturilor și responsabilităților statelor membre prevăzute în Convenția de la Chicago.
- (7) Punerea în aplicare a politicii comune în domeniul transporturilor necesită un sistem eficient de transport aerian care să permită operarea în condiții de siguranță, în mod regulat și durabil a serviciilor de transport aerian, optimizând utilizarea spațiului aerian și capacitățile, contribuind la durabilitatea aviației și facilitând libera circulație a mărfurilor, a persoanelor și a serviciilor.
- (8) Încercarea de a realiza simultan atât obiectivul de a crește standardele de siguranță a traficului aerian, cât și pe cel de a îmbunătăți performanța generală a ATM și a serviciilor de navigație aeriană (ANS) pentru traficul aerian general în Europa necesită luarea în calcul a factorului uman. Prin urmare, statele membre ar trebui să respecte principiile „culturii juste”. Ar trebui să fie avute în vedere și luate în considerare avizele și recomandările Grupului de experți al Comisiei privind dimensiunea umană a Cerului unic european înființat prin Decizia (UE) 2023/2109 a Comisiei ⁽⁹⁾.
- (9) Îmbunătățirile la nivelul performanței climatice și de mediu a ATM contribuie, de asemenea, la realizarea obiectivelor Acordului de la Paris, ale Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁰⁾, ale Concluziilor Consiliului privind Strategia Comisiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă și ale Agendei digitale pentru Europa, îndeosebi prin reducerea emisiilor generate de sectorul aviației.
- (10) O utilizare mai eficientă a spațiului aerian, care să permită mai multe opțiuni în ceea ce privește traiectoriile optime de zbor, ar conduce la creșterea eficienței consumului de combustibil și la reducerea emisiilor. La optimizarea traiectoriilor de zbor și a profilurilor de zbor, ar trebui să se țină seama și de diverse elemente climatice și de mediu, în scopul reducerii emisiilor și a poluanților atmosferici. Ar trebui să fie elaborată o metodologie privind modul de luare în considerare a acestei diversități de elemente și a interdependențelor lor, în special în etapa de concepere a indicatorilor de performanță.
- (11) Spațiul aerian este o resursă comună pentru toate categoriile de utilizatori, care trebuie să fie utilizată în mod flexibil de către toți, asigurând echitatea și transparența și luând în considerare, totodată, nevoile în materie de securitate și de apărare ale statelor membre și angajamentele acestora în cadrul organizațiilor internaționale.
- (12) În 2004, statele membre au adoptat o declarație de ansamblu referitoare la problemele militare legate de Cerul unic european ⁽¹¹⁾, care a fost ulterior reiterată. Conform declarației respective, statele membre ar trebui, în special, să intensifice cooperarea civil-militară și, dacă este cazul și în măsura în care toate statele membre interesate consideră necesar acest lucru, să promoveze cooperarea dintre forțele lor armate cu privire la toate aspectele managementului traficului aerian.
- (13) Deciziile privind conținutul, sfera de cuprindere sau desfășurarea operațiilor și instruirii militare nu sunt de competența Uniunii în temeiul articolului 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

⁽⁹⁾ Decizia (UE) 2023/2109 a Comisiei din 10 octombrie 2023 de instituire a unui grup de experți al Comisiei privind dimensiunea umană a cerului unic european și de abrogare a Deciziei C(2017) 7518 (JO L, 2023/2109, 12.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2109/oj>).

⁽¹⁰⁾ Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1).

⁽¹¹⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 9.

- (14) Articolul 9a din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 a prevăzut înființarea de către statele membre a unor blocuri funcționale de spațiu aerian în vederea consolidării cooperării dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană pentru a îmbunătăți performanța și a crea sinergii și a reglementat aceste blocuri de spațiu aerian. Statele membre pot menține cooperarea și coordonarea în cadrul unor astfel de blocuri de spațiu aerian anterior înființate, în vederea stimulării performanței rețelei de management al traficului aerian în cadrul Cerului unic european, în special prin prezentarea unor planuri de performanță comune, cu condiția, mai ales, ca acest lucru să nu afecteze punerea în aplicare eficientă a prezentului regulament.
- (15) Statele membre ar trebui să numească o autoritate națională de supraveghere care să își asume sarcinile atribuite unei astfel de autorități prin prezentul regulament. Pentru a asigura supravegherea coerentă și corespunzătoare a furnizării de servicii la nivel european, autorităților naționale de supraveghere ar trebui să li se garanteze suficientă independență și suficiente resurse. În special, finanțarea acestor autorități ar trebui să le garanteze independența și să le permită să funcționeze conform principiilor echității, transparenței, nediscriminării și proporționalității. Acest lucru nu ar trebui să împiedice o autoritate națională de supraveghere să fie unită cu o altă autoritate de reglementare, cum ar fi autoritatea națională competentă sau autoritatea națională de concurență, dacă autoritatea comună îndeplinește cerințele de independență și cu condiția ca deciziile legate de sarcinile atribuite autorității naționale de supraveghere în temeiul prezentului regulament să fie luate independent de celelalte sarcini atribuite autorității comune.
- (16) Un set de proceduri adecvate de numire a personalului autorităților naționale de supraveghere ar trebui să contribuie la garantarea independenței autorităților respective. Personalul autorităților naționale de supraveghere ar trebui să acționeze independent, îndeosebi evitând conflictele de interese dintre furnizarea de servicii de navigație aeriană și executarea sarcinilor sale. Normele privind conflictele de interese în cazul personalului și al persoanelor care iau decizii ca urmare a exercitării competențelor definite în prezentul regulament ar trebui, de asemenea, să prevină eventualele conflicte de interese care decurg din ocuparea de către aceștia a unei poziții active în cadrul unei autorități naționale de supraveghere în contextul preluării unei noi poziții într-o entitate reglementată în perioada imediat următoare încheierii poziției lor în cadrul autorității naționale de supraveghere respective.
- (17) Ar trebui să fie instituite proceduri pentru a asigura cooperarea și schimbul de informații între autoritatea națională de supraveghere și autoritatea națională competentă în vederea asigurării aplicării corespunzătoare a prezentului regulament.
- (18) Cerințele pentru acordarea unei certificări privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională au o legătură strânsă cu cerințele de siguranță și de securitate pentru furnizarea de servicii și cu supravegherea operațională și tehnică pe care trebuie să o efectueze o autoritate națională competentă. În ceea ce privește activitățile de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii, activități care sunt legate de cerințele privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională enumerate la punctul 7 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139, statele membre ar trebui să își organizeze procedurile administrative în conformitate cu dispozițiile lor naționale pentru a asigura executarea corespunzătoare și eficientă a sarcinilor care le revin autorităților naționale competente și autorităților naționale de supraveghere.
- (19) Autoritățile naționale de supraveghere au un rol cheie în punerea în aplicare a Cerului unic european și, prin urmare, ar trebui să coopereze unele cu altele pentru a permite schimbul de informații cu privire la activitatea lor și la principiile pe care le aplică în procesul de luare a deciziilor, de bune practici și de proceduri, precum și de informații cu privire la aplicarea prezentului regulament și pentru a dezvolta o abordare comună, inclusiv prin intensificarea cooperării la nivel regional. Această cooperare ar trebui să aibă loc în mod regulat în cadrul Consiliului de cooperare al autorităților naționale de supraveghere.
- (20) Cooperarea dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană este un instrument important pentru îmbunătățirea performanței globale a sistemului european de management al traficului aerian și ar trebui să fie încurajată.
- (21) Un furnizor de servicii de navigație aeriană ar trebui să poată oferi servicii în Uniune în condiții nediscriminatorii în cazul în care deține un certificat sau o declarație în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139.
- (22) În conformitate cu articolul 2 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139 și sub rezerva condițiilor stabilite la articolul respectiv, statele membre ar trebui să poată permite furnizarea serviciilor de navigație aeriană menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/1139 aflată sub responsabilitatea lor de către forțele militare, fără certificare, în cazul în care forțele militare oferă astfel de servicii în principal altor mișcări ale aeronavelor decât traficul aerian general. În astfel de cazuri, statul membru în cauză ar trebui să informeze Comisia și celelalte state membre cu privire la decizia sa.
- (23) Prezentul regulament nu prevede obligația certificării semnalelor furnizate de sistemele globale de navigație prin satelit (GNSS).

- (24) Ar trebui să nu se facă discriminare între utilizatorii spațiului aerian în ceea ce privește furnizarea de servicii de navigație aeriană echivalente.
- (25) Serviciile de trafic aerian ar trebui să fie furnizate pe bază de exclusivitate. Furnizorii unor astfel de servicii ar trebui să facă obiectul desemnării și al unor cerințe de interes public. În acest sens, ar trebui să fie luat în considerare faptul că furnizarea de servicii de trafic aerian care au legătură cu exercitarea competențelor unei autorități publice și nu sunt de natură economică nu este supusă aplicării normelor din tratat privind concurența.
- (26) Procesul de desemnare ar trebui să țină seama de nevoia de asigurare a continuității serviciilor și de planificare a investițiilor pe termen lung de către furnizorii de servicii de trafic aerian. Cu toate acestea, evoluția rapidă a contextului în care se află navigația aeriană impune ca monitorizarea drepturilor și obligațiilor furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați să fie efectuată astfel încât să se asigure că drepturile și obligațiile respective rămân pe deplin aplicabile și că obligațiile sunt îndeplinite. Atunci când statele membre apreciază că este necesar să lanseze un nou proces de desemnare în contextul monitorizării pe care o efectuează, acestea ar trebui să poată desemna același furnizor de servicii de trafic aerian, în conformitate cu dreptul intern.
- (27) Statele membre ar trebui să se asigure că desemnarea unui furnizor de servicii de trafic aerian nu este împiedicată de dreptul lor intern în special pentru motivul că furnizorul de servicii în cauză are sediul principal de activitate în alt stat membru sau este deținut de resortisanți ai respectivului stat membru în cazul în care aplicarea unei astfel de dispoziții de drept intern conduce la o restricționare nejustificată a libertății de a presta servicii sau a libertății de stabilire, care ar trebui să fie evaluate de la caz la caz ținând seama de toate circumstanțele relevante.
- (28) Furnizorii de servicii de trafic aerian pot achiziționa servicii de comunicații, navigație și supraveghere (CNS), servicii de informare aeronautică (AIS), servicii de date de trafic aerian (ADS) sau servicii meteorologice (MET) în cazurile în care statele membre nu au desemnat un furnizor de servicii MET, în condiții de piață sau, atunci când Directivele 2014/24/UE ⁽¹²⁾ și 2014/25/UE ⁽¹³⁾ ale Parlamentului European și ale Consiliului nu se aplică, în temeiul altor forme de acorduri, ținând seama de situații specifice, cum ar fi lipsa unor soluții disponibile pe piață și considerente legate de interesul public. Statele membre pot permite operatorilor aeroportuari sau unui grup de operatori aeroportuari să achiziționeze servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom sau servicii de trafic aerian pentru controlul de apropiere, în condiții de piață.
- (29) În cazul în care se achiziționează servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom și controlul de apropiere, acestea nu ar trebui să facă obiectul stabilirii de ținte de performanță conform prevederilor prezentului regulament. Cu toate acestea, furnizorii de servicii ar trebui să pună la dispoziție date privind performanța serviciilor de navigație aeriană. În cazul în care se achiziționează servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom și controlul de apropiere, cerințele tehnice din caietul de sarcini ar trebui să includă cerințe privind calitatea serviciilor.
- (30) Furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să țină evidențe contabile separate pentru fiecare serviciu de navigație aeriană, la fel cum ar trebui să procedeze dacă serviciile respective ar fi executate de întreprinderi separate, în vederea evitării discriminării, a subvenționării încrucișate și a denaturării concurenței.
- (31) Atunci când este cazul, achiziția de servicii de navigație aeriană ar trebui să fie efectuată în conformitate cu Directiva 2014/24/UE, cu Directiva 2014/25/UE și cu principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței, precum și cu dispozițiile aplicabile ale tratatului, în special normele din tratat privind libertatea de a presta servicii și libertatea de stabilire. Procedurile de atribuire pentru achiziția de servicii ar trebui să fie concepute astfel încât să permită participarea efectivă a furnizorilor concurenți la aceste proceduri, inclusiv prin reluarea periodică a procedurii de atribuire.
- (32) Managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord necesită disponibilitatea unor servicii de informații comune (CIS). Atunci când serviciile CIS sunt furnizate de un singur furnizor de servicii CIS desemnat de statul membru pentru un anumit spațiu aerian U-space, prețurile serviciilor CIS ar trebui să fie reglementate pentru a limita costurile unei astfel de management al traficului. Prin urmare, prețurile serviciilor CIS ar trebui să se bazeze pe costuri și pe o marjă de profit rezonabilă și ar trebui să facă obiectul aprobării de către autoritățile naționale de supraveghere. În cazul în care serviciile CIS nu sunt furnizate de un singur furnizor de servicii CIS, serviciile CIS individuale ar trebui să fie furnizate gratuit. Pentru ca serviciul să poată fi furnizat, ar trebui ca furnizorilor de servicii CIS să li se acorde accesul la datele operaționale relevante, în condiții echitabile, rezonabile și nediscriminatorii.

⁽¹²⁾ Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

⁽¹³⁾ Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

- (33) Disponibilitatea datelor operaționale relevante în ceea ce privește traficul aerian general este esențială pentru a face posibilă furnizarea flexibilă a serviciilor de date de trafic aerian, la nivel transfrontalier și la nivelul Uniunii. Prin urmare, astfel de date ar trebui să fie puse la dispoziția părților interesate relevante, inclusiv a entităților cu un interes dovedit în luarea în considerare a furnizării de servicii de navigație aeriană, în condiții echitabile, rezonabile și nediscriminatorii. Precizia informațiilor, inclusiv cu privire la statutul spațiului aerian și la situațiile specifice de trafic aerian, precum și diseminarea în timp util a acestor informații către controlorii civili și militari au un impact direct asupra siguranței și eficienței operațiunilor, inclusiv a eficienței de mediu a zborurilor. Accesul în timp util la informații actualizate despre statutul spațiului aerian este esențial pentru toate părțile care doresc să beneficieze de structurile de spațiu aerian disponibile la înregistrarea sau reînregistrarea planurilor lor de zbor.
- (34) Sistemele de performanță și de tarificare nu ar trebui să se aplice serviciilor de navigație aeriană terminală furnizate în aeroporturi cu mai puțin de 80 000 de mișcări de transport aerian pe an efectuate conform regulilor de zbor instrumental (IFR). Stabilirea unor ținte de performanță pentru astfel de servicii ar avea o valoare adăugată redusă, deoarece aceste ținte ar fi, în majoritatea cazurilor, aproape de zero. În plus, aplicarea în cazul serviciilor respective a sistemelor de performanță și de tarificare instituite prin prezentul regulament ar conduce la o sarcină administrativă și financiară disproporționată în comparație cu beneficiile preconizate în ceea ce privește îmbunătățirea performanței și a calității serviciilor. Cu toate acestea, statele membre pot decide ca aceste servicii de navigație aeriană terminală să facă obiectul sistemelor de performanță și de tarificare.
- (35) Forțele militare care furnizează servicii de navigație aeriană în principal mișcărilor aeronavelor, altele decât traficul aerian general, inclusiv finanțarea acestora, nu ar trebui să facă obiectul sistemelor de performanță și de tarificare instituite prin prezentul regulament. Prin urmare, costurile serviciilor lor nu ar trebui să fie considerate drept costuri determinate în temeiul prezentului regulament. Cu toate acestea, statele membre pot decide ca aceste sisteme să se aplice forțelor militare care furnizează astfel de servicii. Sistemele de performanță și de tarificare ar trebui să se aplice forțelor militare care furnizează servicii de navigație aeriană în principal traficului aerian general.
- (36) Sistemele de performanță și de tarificare ar trebui să asigure funcționarea eficientă, durabilă și continuă a sistemului ATM european și sunt, de asemenea, menite să facă mai eficiente din punctul de vedere al costurilor serviciile de navigație aeriană furnizate în alte condiții decât condițiile de piață și să promoveze o calitate mai bună a serviciilor. În acest scop, ar trebui să includă stimulente relevante și adecvate. Având în vedere acest obiectiv, sistemul de performanță ar trebui să nu vizeze serviciile furnizate în condiții de piață. Sistemul de performanță ar trebui să cuprindă toate serviciile de navigație aeriană pe care un furnizor de servicii de trafic aerian desemnat le furnizează sau le achiziționează de la alți furnizori de servicii, inclusiv atunci când furnizorul respectiv de servicii furnizează servicii de navigație aeriană și servicii de trafic aerian.
- (37) Statele membre pot să elaboreze planuri de performanță comune pentru serviciile de navigație aeriană, care să acopere cel puțin durata perioadei de referință, cu scopul de a îmbunătăți nivelul de performanță al managementului traficului aerian dincolo de nivelul care ar putea fi atins de statele membre în mod individual; statele membre ar trebui să includă în aceste planuri comune cel puțin un obiectiv comun și inițiative privind cooperarea transfrontalieră, având în vedere, totodată, valoarea adăugată generată de stabilirea unor obiective comune suplimentare, de desfășurarea de achiziții publice comune și de stabilirea unei guvernante comune.
- (38) Atunci când adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili sisteme de stimulente, Comisia ar trebui să definească aplicabilitatea unor astfel de sisteme în situațiile în care furnizorii de servicii de navigație aeriană depășesc sau nu îndeplinesc țintele de performanță obligatorii relevante pentru serviciile de navigație aeriană în cursul perioadei de referință. Fără a aduce atingere măsurilor care trebuie să fie puse în aplicare de către furnizorul de servicii de trafic aerian pentru a atenua impactul unor astfel de evenimente, criteriile de aplicabilitate ar trebui să țină seama în mod corespunzător de evenimentele neprevăzute și semnificative asupra cărora furnizorul de servicii de trafic aerian nu deține controlul. Pentru a promova o mai bună calitate a serviciilor, sistemele de performanță și de tarificare respective ar trebui să includă stimulente relevante și adecvate. Stimulentele financiare ar trebui să fie stabilite în vederea încurajării în mod echilibrat a îmbunătățirii performanței serviciilor de navigație aeriană, prin recompensarea sau penalizarea performanțelor reale în raport cu țintele de performanță obligatorii.
- (39) Veniturile din tarifele impuse utilizatorilor spațiului aerian ar putea ocaziona excedente sau pierderi financiare furnizorilor de servicii de navigație aeriană ca urmare a aplicării sistemelor de stimulente și a mecanismelor de partajare a riscurilor.
- (40) Ar trebui să se instituie un consiliu de evaluare a performanței (PRB) care să ofere consiliere și asistență Comisiei în ceea ce privește punerea în aplicare a sistemelor de performanță și de tarificare. PRB ar trebui să fie conceput în așa fel încât să se garanteze faptul că sarcinile sale sunt îndeplinite cu expertiza necesară și în mod independent față de interesele publice sau private și că PRB se poate baza pe resurse specifice. PRB ar trebui să înlocuiască Organismul de evaluare a performanței instituit în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și să îi succedă acestuia.

- (41) PRB ar trebui să fie sprijinit de un secretariat asigurat de către Comisie. În scopul pregătirii conținutului și orientărilor avizelor, recomandărilor, rapoartelor și materialelor de îndrumare ale PRB, secretariatul nu ar trebui, în desfășurarea activității sale, să primească alte directive în afara celor din partea PRB însuși, pentru a i se permite PRB să își îndeplinească rolul consultativ și pentru a se asigura independența acestuia. Principala sarcină a secretariatului ar trebui să fie aceea de a contribui la executarea independentă a sarcinilor PRB.
- (42) Normele privind secretul profesional și conflictele de interese cuprinse în Statutul funcționarilor Uniunii Europene și Regimul aplicabil celorlalți agenți ai Uniunii stabilite în Regulamentul (CEE, Euratom, CECO) nr. 259/68 ⁽¹⁴⁾ se aplică personalului secretariatului, asigurându-se astfel independența acestora. Procesul de selecție și criteriile de eligibilitate ar trebui să fie detaliate într-un act de punere în aplicare, care nu ar trebui să includă numirea unor membri specifici ai PRB sau să supună în vreun fel această numire aprobării de către statele membre.
- (43) Date fiind dimensiunile transfrontaliere și de rețea inerente furnizării de servicii de navigație aeriană, performanța de rută ar trebui să fie evaluată în raport cu țintele de performanță la nivelul Uniunii.
- (44) Țintele naționale pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană terminală ar trebui să conducă la o îmbunătățire în timp a performanței acestor servicii și să permită o abordare „gate-to-gate” (de la poartă la poartă) în ceea ce privește reglementarea serviciilor de navigație aeriană.
- (45) Statele membre, autoritățile naționale de supraveghere și Comisia ar trebui să aibă sarcini clar definite în cadrul sistemelor de performanță și de tarifare, în special în ceea ce privește pregătirea planurilor de performanță, aprobarea acestor planuri și monitorizarea performanței furnizorilor de servicii de navigație aeriană.
- (46) Domeniul-cheie de performanță al climei și mediului ar trebui să abordeze impactul aviației asupra climei și a mediului care poate fi influențat de furnizorii de servicii de navigație aeriană, îndeosebi emisiile de CO₂. Planurile de performanță ar trebui să conțină, pentru fiecare perioadă de referință, ținte de performanță de rută coerente cu țintele de performanță la nivelul Uniunii în domeniile-cheie de performanță ale climei și mediului, capacității și rentabilității, precum și ținte de performanță terminală în domeniile-cheie de performanță ale capacității și rentabilității. La data adoptării prezentului regulament, datele disponibile existente nu permit stabilirea, în domeniul-cheie de performanță al climei și mediului, a unor indicatori-cheie de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală care să fie valabili, fiabili, măsurabili și capabili să măsoare impactul în acest domeniu care poate fi influențat în mod direct de furnizorii de servicii de navigație aeriană. Prin urmare, statele membre ar trebui să aibă obligația de a include în planurile de performanță ținte obligatorii pentru serviciile de navigație aeriană terminală în domeniul-cheie de performanță al climei și mediului numai după ce Comisia a fost în măsură să stabilească, printr-un act de punere în aplicare, indicatorii-cheie de performanță care îndeplinesc condițiile menționate. Stabilirea unor ținte de performanță obligatorii pentru serviciile de navigație aeriană terminală incluse în planul de performanță ar trebui să țină seama de circumstanțele locale, în special de cerințele locale în materie de politică de mediu.
- (47) Îndeplinirea funcțiilor de rețea ar trebui să facă obiectul unor criterii specifice acestor funcții, având în vedere natura particulară a acestora. Funcțiile de rețea respective ar trebui să facă obiectul unor ținte de performanță în domeniile-cheie de performanță ale climei și mediului, capacității și rentabilității.
- (48) Sistemul de tarifare instituit prin prezentul regulament ar trebui să respecte, printre altele, articolul 15 din Convenția de la Chicago. Acest sistem nu ar trebui să aducă atingere posibilității statelor membre de a finanța din fonduri publice furnizarea de servicii de navigație aeriană care intră sub incidența prezentului regulament, în măsura în care acest lucru este în conformitate cu normele din tratat privind concurența, după caz.
- (49) Sistemul de tarifare ar trebui să se bazeze pe principiul că utilizatorii spațiului aerian ar trebui să suporte costurile ocazionate în legătură cu serviciile și funcțiile care sunt în folosul acestora și care nu sunt acoperite în alt mod. Costurile ocazionate în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană de către autoritățile naționale ale statelor membre, inclusiv autoritățile naționale competente și autoritățile naționale de supraveghere, precum și EUROCONTROL și administratorul de rețea ar putea fi incluse în costurile determinate eligibile pentru a fi imputate utilizatorilor spațiului aerian. Tarifele ar trebui să încurajeze furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea atingerii unui înalt nivel de siguranță și de rentabilitate și a îndeplinirii țăntelor de performanță și ar trebui să sprijine reducerea impactului aviației asupra mediului.

⁽¹⁴⁾ Regulamentul (CEE, Euratom, CECO) nr. 259/68 al Consiliului din 29 februarie 1968 de stabilire a Statutului funcționarilor Comunităților Europene, precum și a Regimului aplicabil celorlalți agenți ai acestor comunități și de instituire a unor măsuri speciale tranzitorii aplicabile funcționarilor Comisiei (JO L 56, 4.3.1968, p. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/1968/259\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/1968/259(1)/oj)).

- (50) Costurile care decurg din Convenția internațională a EUROCONTROL din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene, astfel cum a fost modificată ultima dată, ar putea fi incluse în costurile determinate, având în vedere că toate activitățile reglementate de convenția respectivă la momentul adoptării prezentului regulament sunt considerate ca fiind legate de serviciile de navigație aeriană.
- (51) Comisia ar trebui să desfășoare un studiu de fezabilitate privind impactul modulării tarifelor asupra traficului aerian, a furnizării de servicii, a costurilor administrative și a părților interesate, precum și privind contribuția acestei modulări la îndeplinirea obiectivelor Cerului unic european. Pe baza studiului respectiv, Comisia ar trebui să stabilească dacă să adopte un act de punere în aplicare în vederea asigurării aplicării uniforme a modulării tarifelor pentru a încuraja utilizatorii spațiului aerian să sprijine îmbunătățirile la nivelul performanței climatice și de mediu, în special prin utilizarea celei mai eficiente rute disponibile din punctul de vedere al consumului de combustibil, prin utilizarea sporită a tehnologiilor alternative de propulsie curată, inclusiv a combustibililor alternativi durabili, menținând în același timp un nivel optim de siguranță. Chiar dacă Comisia nu adoptă un astfel de act de punere în aplicare, statele membre ar trebui să aibă dreptul de a modula tarifele pentru a încuraja furnizorii de servicii de trafic aerian și utilizatorii spațiului aerian să sprijine îmbunătățirea calității serviciilor, cum ar fi creșterea capacității, reducerea întârzierilor și dezvoltarea durabilă.
- (52) În cazul unei crize de rețea, cum ar fi un conflict geopolitic, o criză sanitară sau un dezastru natural, care împiedică furnizarea de previziuni fiabile în materie de trafic, Comisia ar trebui să poată adopta dispoziții tranzitorii, inclusiv o suspendare temporară sau o adaptare a sistemului de performanță până la încheierea crizei de rețea și până când devin disponibile noi previziuni fiabile.
- (53) Fără a aduce atingere procedurii prevăzute la articolul 258 din TFUE, Comisia ar trebui să evalueze periodic respectarea prezentului regulament de către statele membre. Atunci când efectuează această evaluare, Comisia ar trebui să aprecieze dacă statele membre asigură respectarea de către furnizorii de servicii de navigație aeriană a obligațiilor care le revin.
- (54) Ar trebui să se prevadă dispoziții referitoare la transparența situației contabile a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ca mijloc de prevenire a subvenționării încrucișate și a denaturărilor rezultante.
- (55) Funcțiile rețelei ATM ar trebui să contribuie la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și să sprijine atingerea țintelor de performanță la nivelul Uniunii. Ele ar trebui să conducă la o utilizare durabilă, eficientă și optimă pentru mediu a spațiului aerian și a resurselor limitate, să țină cont de nevoile operaționale la instalarea infrastructurii rețelei europene de management al traficului aerian și să ofere suport în cazul crizelor de rețea.
- (56) O serie de funcții de rețea, cum ar fi managementul fluxului de trafic aerian, trebuie să fie coordonate la nivel central de către un singur organism în sprijinul acțiunilor întreprinse de statele membre și de părțile operaționale interesate relevante. Prin urmare, o serie de sarcini care contribuie la executarea acestor funcții ar trebui să fie îndeplinite de un administrator de rețea, ale cărui acțiuni ar trebui să implice toate părțile operaționale interesate în cauză. Sarcinile specifice ale administratorului de rețea ar trebui să fie stabilite în prezentul regulament. Administratorul de rețea ar trebui să fie numit de Comisie.
- (57) În 2011 și în 2019, Comisia a numit EUROCONTROL drept administrator de rețea. Pentru a se asigura continuitatea activității în ceea ce privește îndeplinirea funcțiilor rețelei ATM, mandatul respectiv ar putea fi reînnoit în condițiile prevăzute în prezentul regulament.
- (58) În cazul în care administratorul de rețea face parte dintr-o altă entitate, ar trebui să existe o separare funcțională și ierarhică, precum și o contabilitate separată de entitatea respectivă.
- (59) Părțile operaționale interesate, care trebuie să pună în aplicare funcțiile de rețea la nivel local și operațional, precum și statele membre ar trebui să fie implicate pe deplin în punerea în aplicare a acestor funcții și în procesul decizional. În consecință, administratorul de rețea ar trebui să ia măsuri în cadrul unui proces decizional în colaborare, bazat în principal pe consultarea părților operaționale interesate și a statelor membre și pe modalități de lucru și procese operaționale detaliate. În cadrul unui astfel de proces decizional în colaborare, părțile ar trebui să acționeze, în măsura maximă posibilă, în direcția îmbunătățirii funcționării și performanței rețelei, inclusiv în ceea ce privește realizarea țintelor de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al climei și mediului, și interesele rețelei ar trebui să prevaleze, fără a aduce atingere nevoilor în materie de securitate și apărare, iar procesul decizional în colaborare respectiv ar trebui să fie de așa natură încât să se rezolve problemele și să se ajungă la un consens ori de câte ori este posibil. În contextul procesului decizional în colaborare pentru executarea funcțiilor de rețea, statele membre ar trebui să asigure o coordonare adecvată la nivel național cu părțile operaționale interesate civile și militare. De asemenea, pentru a se asigura o guvernare adecvată în ceea ce privește executarea funcțiilor de rețea, ar trebui să fie instituit un consiliu de administrare a rețelei, care să asigure o reprezentare adecvată a intereselor tuturor părților, în special ale părților operaționale interesate, implicate în punerea în aplicare a acestor

funcții. Fără a aduce atingere consultării Consiliului de administrare a rețelei cu privire la decizii de reglementare sau strategice precum aprobarea planului strategic al rețelei, măsurile adoptate în cadrul procesului decizional în colaborare și de către Consiliul de administrare a rețelei ar trebui să fie de natură tehnică sau operațională, asigurând funcționarea zilnică a rețelei în conformitate cu obiectivele prezentului regulament.

- (60) Pentru a spori orientarea către clienți a furnizorilor de servicii de trafic aerian, ar trebui ca părțile interesate relevante să fie consultate în ceea ce privește deciziile operaționale majore ale acestor furnizori.
- (61) Furnizarea de informații aeronautice complete, de înaltă calitate și în timp util are un impact important asupra siguranței, facilitând accesul la spațiul aerian al Uniunii și posibilitățile de a circula în cadrul acestuia. Prin urmare, accesul la aceste date ar trebui să fie înlesnit cu ajutorul unei infrastructuri informaționale corespunzătoare.
- (62) Utilizarea în condiții de siguranță și eficiență a spațiului aerian se poate realiza numai printr-o cooperare strânsă între utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, care se bazează, în practică, în principal pe conceptul de utilizare flexibilă a spațiului aerian și pe o coordonare civil-militară eficace, astfel cum a fost stabilită de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI). În vederea asigurării aplicării uniforme a acestui concept, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte de punere în aplicare, în limitele politicii comune în domeniul transporturilor și fără a aduce atingere responsabilităților statelor membre față de spațiul lor aerian.
- (63) Proiectul de cercetare privind ATM în contextul Cerului unic european (SESAR) urmărește să facă posibilă dezvoltarea sigură, eficientă și durabilă din punctul de vedere al mediului a transportului aerian, prin modernizarea sistemului ATM european și mondial. Pentru a contribui la eficacitatea deplină a acestui proiect, ar trebui să fie asigurată o coordonare adecvată între fazele sale. Planul general european pentru ATM ar trebui să fie rezultatul fazei de definire a SESAR și ar trebui să contribuie la realizarea țintelor de performanță la nivelul Uniunii. Pentru perioada 2022-2027, Comisia Europeană și Parteneriatul pentru implementarea și infrastructura SESAR (SDIP) – un consorțiu cuprinzând 20 de utilizatori europeni principali ai spațiului aerian, furnizori de servicii de navigație aeriană și operatori aeroportuari, precum și EUROCONTROL în calitate de administrator de rețea – au semnat un acord-cadru de parteneriat pe termen lung, pentru ca SDIP să îndeplinească sarcini legate de punerea în aplicare în timp util și sincronizată a proiectelor comune [Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116 al Comisiei⁽¹⁵⁾] și de monitorizare prin coordonarea și sprijinirea părților interesate în cauză.
- (64) Conceptul de proiecte comune ar trebui să urmărească punerea în aplicare, în timp util și în mod coordonat și sincronizat, a modificărilor operaționale esențiale identificate în Planul general european pentru ATM, care au impact asupra întregii rețele și care au ajuns la o maturitate suficientă pentru a putea fi puse în aplicare. În special, proiectele comune ar trebui să promoveze și să accelereze adoptarea noilor tehnologii digitale. Comisia ar trebui să fie însărcinată cu efectuarea unei analize cost-beneficiu cu privire la finanțarea punerii în aplicare a proiectelor comune, în vederea accelerării implementării proiectului SESAR.
- (65) Respectarea cerințelor privind sistemele și componentele ATM instituite prin Regulamentul (UE) 2018/1139 ar trebui să asigure interoperabilitatea respectivelor sisteme și componente, în beneficiul Cerului unic european.
- (66) Ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei pentru a se asigura condiții uniforme de punere în aplicare a prezentului regulament, îndeosebi în ceea ce privește PRB, punerea în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifare, inclusiv cu privire la stabilirea țăintelor de performanță la nivelul Uniunii și a valorilor de referință complementare, a pragurilor de alertă, a valorilor obținute prin defalcare și a grupurilor-standard, stabilirea țăintelor de performanță, precum și a criteriilor și a condițiilor pentru evaluarea acestora, elaborarea, evaluarea, aprobarea și revizuirea planurilor de performanță, inclusiv ale planurilor de performanță comune și ale țăintelor de performanță, monitorizarea performanței, inclusiv a performanței funcțiilor de rețea, alocarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală, stabilirea indicatorilor-cheie de performanță și a indicatorilor de monitorizare, metodologia de evaluare comparativă, sistemele de stimulente, normele privind modificarea unei zone tarifare terminale, normele privind furnizarea de informații referitoare la costuri și tarife, elementele constitutive ale bazei de cost a tarifelor și stabilirea acesteia, precum și stabilirea ratelor unitare pentru serviciile de navigație aeriană, mecanismele de stimulente și mecanismele de partajare a riscurilor, modularea tarifelor, normele privind modalitățile pentru transmiterea datelor către Comisie de către autoritățile naționale de supraveghere, un mecanism de gestionare a evenimentelor neprevăzute și semnificative cu un impact însemnat asupra punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifare, normele privind executarea funcțiilor de rețea,

⁽¹⁵⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116 al Comisiei din 1 februarie 2021 privind instituirea primului proiect comun care sprijină punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 409/2013 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 al Comisiei (JO L 36, 2.2.2021, p. 10).

privind numirea administratorului de rețea și termenele și condițiile numirii sale, precum și sarcinile și funcționarea administratorului de rețea, privind Consiliul de administrare a rețelei, privind procesul decizional în colaborare și mecanismele de guvernare a rețelei, cerințele privind disponibilitatea datelor operaționale, aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, stabilirea proiectelor comune și mecanismele de guvernare aplicabile acestora, precum și punerea în aplicare a clasificării OACI a spațiului aerian. Respectivul competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁶⁾. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu ar trebui să adopte proiectul de act de punere în aplicare.

- (67) Organizațiile de personal sociale și, respectiv, profesionale ar trebui să fie consultate cu privire la toate măsurile propuse care au importante implicații sociale, tehnologice și legate de dimensiunea umană sau de performanță. La nivelul Uniunii, ar trebui să fie consultate, de asemenea, Comitetul de dialog sectorial, instituit prin Decizia 98/500/CE a Comisiei⁽¹⁷⁾, și Grupul de experți al Comisiei privind dimensiunea umană a Cerului unic european.
- (68) Sancțiunile prevăzute în legătură cu încălcarea prezentului regulament ar trebui să fie efective, proporționale și disuasive, fără să diminueze siguranța.
- (69) Prezentul regulament nu ar trebui să împiedice aplicarea de către statele membre a măsurilor necesare pentru salvagardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare. Mai mult, nu afectează competența statelor membre de a adopta dispoziții privind organizarea forțelor lor armate. În temeiul acestei competențe, statele membre pot decide adoptarea unor măsuri care să asigure că forțele lor armate dispun de suficient spațiu aerian pentru desfășurarea adecvată a unor activități de formare și instruire. În consecință, ar trebui să fie prevăzută o clauză de salvagardare pentru a permite exercitarea acestei competențe.
- (70) Este oportun să se integreze în Regulamentul (UE) 2018/1139 cerințele legate de certificarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană care erau prevăzute anterior în Regulamentul (CE) nr. 550/2004, astfel încât să se permită un cadru de reglementare simplificat pentru certificare și un proces unic de certificare. În special, este oportun să se prevadă că, pentru a fi certificați, furnizorii de servicii de management al traficului aerian și de navigație aeriană (ATM/ANS) ar trebui să demonstreze o soliditate financiară suficientă și să obțină o acoperire a răspunderii și o acoperire prin asigurare adecvate, să respecte cerințele aplicabile cu privire la regimul de proprietate și structura organizațională și să gestioneze riscurile de securitate. Ar trebui să fie specificate, de asemenea, condițiile care pot fi aplicate certificatelor eliberate.
- (71) În plus, cerințele esențiale aplicabile ATM/ANS și controlorilor de trafic aerian ar trebui să fie completate referitor la cerințele aplicabile serviciilor de date de trafic aerian.
- (72) În scopul îndeplinirii sarcinilor lor de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii în ceea ce privește cerințele esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională, autoritatea competentă ar trebui să se bazeze pe evaluările efectuate de autoritatea națională de supraveghere, cu excepția cazului în care autoritatea națională competentă în cauză este responsabilă de toate sarcinile legate de certificare.
- (73) Având în vedere faptul că Regulamentele (CE) nr. 549/2004, nr. 550/2004 și nr. 551/2004 se înlocuiesc și se abrogă prin prezentul regulament, este oportun să se actualizeze trimiterile din Regulamentul (UE) 2018/1139 la Regulamentele (CE) nr. 549/2004, nr. 550/2004 și nr. 551/2004.
- (74) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a Regulamentului (UE) 2018/1139, în special în legătură cu condițiile aplicabile certificatelor furnizorilor de ATM/ANS și în ceea ce privește normele și procedurile pentru evaluarea și supravegherea, de către autoritatea națională de supraveghere, a respectării de către furnizorii respectivi a cerințelor esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare. Respectivul competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.
- (75) Prin urmare, Regulamentul (UE) 2018/1139 ar trebui să fie modificat în consecință.
- (76) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume punerea în aplicare a Cerului unic european, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere anvergura transnațională a acestei acțiuni, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității

⁽¹⁶⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

⁽¹⁷⁾ Decizia 98/500/CE a Comisiei din 20 mai 1998 privind constituirea comitetelor de dialog sectorial, menite să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel european (JO L 225, 12.8.1998, p. 27).

astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului respectiv,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

- (1) Prezentul regulament stabilește norme pentru crearea și funcționarea eficientă a Cerului unic european cu scopul de a consolida standardele de siguranță a traficului aerian, de a contribui la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și de a îmbunătăți performanța generală a managementului traficului aerian și a serviciilor de navigație aeriană pentru traficul aerian general în Europa, în vederea îndeplinirii cerințelor tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Cerul unic european cuprinde o rețea paneuropeană coerentă, un spațiu aerian tot mai integrat, sisteme de management al rețelei și de management al traficului aerian bazate pe siguranță, eficiență, interoperabilitate și modernizare tehnologică, în folosul tuturor utilizatorilor spațiului aerian, al cetățenilor și al mediului.
- (2) Aplicarea prezentului regulament nu aduce atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și nici cerințelor statelor membre referitoare la ordinea publică, siguranța publică și obiectivele din domeniul apărării, prevăzute la articolul 55. Prezentul regulament nu vizează operațiile militare și instruirea militară. Se asigură coordonarea cu autoritățile militare pentru a identifica și a aborda impactul potențial al aplicării prezentului regulament asupra activităților militare.
- (3) Aplicarea prezentului regulament nu aduce atingere drepturilor și obligațiilor statelor membre prevăzute în Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”). În acest context, prezentul regulament urmărește, în domeniile pe care le reglementează, să sprijine statele membre în îndeplinirea obligațiilor lor care decurg din Convenția de la Chicago, prin crearea unei baze comune de interpretare și aplicare unitară a dispozițiilor acestei convenții, precum și prin asigurarea faptului că respectivele dispoziții sunt luate în considerare în mod corespunzător în prezentul regulament și în normele elaborate pentru punerea în aplicare a acestuia.
- (4) Prezentul regulament se aplică spațiului aerian din regiunea OACI EUR, în care statele membre sunt responsabile pentru furnizarea de servicii de trafic aerian. De asemenea, statele membre pot aplica prezentul regulament în spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni OACI, cu condiția să informeze Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „serviciu de control de aerodrom” înseamnă un serviciu de control al traficului aerian (ATC) pentru traficul de aerodrom;
2. „serviciu de informare aeronautică” sau „AIS” înseamnă un serviciu, stabilit în cadrul unei zone de acoperire definită, responsabil cu furnizarea informațiilor și a datelor aeronautice necesare pentru siguranța, regularitatea și eficiența navigației aeriene;
3. „agenție” înseamnă Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației instituită prin Regulamentul (UE) 2018/1139;
4. „furnizor de servicii de navigație aeriană” înseamnă o entitate de drept public sau privat care furnizează unul sau mai multe servicii de navigație aeriană pentru traficul aerian general;
5. „servicii de navigație aeriană” sau „ANS” înseamnă servicii de trafic aerian, servicii de comunicații, navigație și supraveghere (CNS), inclusiv servicii care amplifică semnalele emise de sateliții din constelațiile principale ale GNSS în scopul navigației aeriene, servicii meteorologice aeronautice (MET), servicii de informare aeronautică (AIS) și servicii de date de trafic aerian (ADS);

6. „serviciu de control al traficului aerian” sau „serviciu ATC” înseamnă un serviciu furnizat în scopul:
- (a) de a preveni coliziunile:
 - (i) între aeronave;
 - (ii) pe suprafața de manevră, între aeronave și obstacole;
 - (b) de a fluidiza și menține un flux ordonat al traficului aerian;
7. „servicii de date de trafic aerian” sau „ADS” înseamnă servicii care constau în colectarea, agregarea și integrarea datelor operaționale provenite de la furnizorii de servicii de supraveghere, de la furnizorii de MET și AIS și de funcții de rețea, precum și de la alte entități relevante care generează date operaționale, și în furnizarea de date prelucrate în scopuri legate de controlul traficului aerian și de managementul traficului aerian;
8. „management al fluxului de trafic aerian” sau „ATFM” înseamnă o funcție stabilită cu scopul de a contribui la un flux de trafic aerian sigur, ordonat și rapid care acoperă întreaga traiectorie de zbor, asigurând utilizarea la maximum a capacității ATC și compatibilitatea dintre volumul traficului și capacitățile declarate de către furnizorii de servicii de trafic aerian corespunzător;
9. „management al traficului aerian” sau „ATM” înseamnă ansamblul funcțiilor și serviciilor de la bordul aeronavelor și de la sol, și anume servicii de trafic aerian, managementul spațiului aerian și managementul fluxului de trafic aerian, inclusiv proiectarea procedurilor de zbor, necesare pentru a asigura mișcarea sigură și eficientă a aeronavelor în toate fazele lor de operare;
10. „servicii de trafic aerian” înseamnă diferitele servicii de informare a zborurilor, servicii de alarmare și servicii consultative de trafic aerian, precum și servicii ATC, și anume servicii de control regional, de apropiere și de aerodrom;
11. „bloc de spațiu aerian” înseamnă un spațiu aerian cu dimensiuni definite în spațiu și timp, constând în una sau mai multe structuri de spațiu aerian, în interiorul căruia sunt furnizate servicii de navigație aeriană;
12. „management al spațiului aerian” înseamnă o funcție de planificare și de monitorizare cu obiectivul primar de a optimiza utilizarea spațiului aerian disponibil prin repartizarea dinamică a timpului și, uneori, prin segregarea spațiului aerian între diferitele categorii de utilizatori ai spațiului aerian, pe baza cerințelor pe termen scurt;
13. „structură de spațiu aerian” înseamnă un volum specific de spațiu aerian definit în scopul de a asigura operarea optimă și în condiții de siguranță a aeronavelor;
14. „utilizatori ai spațiului aerian” înseamnă operatori de aeronave operate conform normelor de trafic aerian general;
15. „serviciu de alarmare” înseamnă un serviciu furnizat pentru înștiințarea organizațiilor relevante cu privire la aeronavele care necesită acțiuni de căutare și salvare și pentru asistarea respectivelor organizații conform necesităților;
16. „serviciu de control de apropiere” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate care sosesc sau pleacă;
17. „serviciu de control regional” înseamnă un serviciu ATC pentru zborurile controlate în regiuni de control;
18. „valoare de referință” înseamnă o valoare definită în scopul de a stabili țintele de performanță și estimată pe baza costurilor reale sau a costurilor unitare reale din cursul anului care a precedat începutul perioadei de referință relevante;
19. „grup de referință” înseamnă un grup de furnizori de servicii de trafic aerian cu un mediu economic și operațional similar;
20. „valoare obținută prin defalcare” înseamnă valoarea care se obține, pentru un anumit furnizor de servicii de trafic aerian, prin defalcarea la nivelul unuia sau mai multor furnizori de servicii de trafic aerian a unei ținte de performanță stabilite la nivelul Uniunii și care servește drept referință pentru a evalua dacă ținta de performanță stabilită în proiectul de plan de performanță corespunde cu ținta de performanță la nivelul Uniunii;

21. „certificat” înseamnă un „certificat” astfel cum este definit la articolul 3 punctul 12 din Regulamentul (UE) 2018/1139;
22. „serviciu de informații comune” sau „CIS” înseamnă un serviciu care constă în diseminarea de date statice și dinamice pentru a face posibilă furnizarea de servicii U-space pentru managementul traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord;
23. „spațiu aerian U-space” înseamnă o zonă geografică UAS desemnată de statele membre în care nu pot avea loc operațiuni UAS decât cu sprijinul serviciilor U-space;
24. „serviciu U-space” înseamnă un serviciu care se bazează pe servicii digitale și pe automatizarea funcțiilor, conceput pentru a sprijini accesul sigur, securizat și eficient al unui număr mare de UAS la spațiul aerian U-space;
25. „furnizor de servicii U-space” înseamnă orice persoană juridică ce furnizează servicii U-space;
26. „servicii de comunicații” înseamnă servicii aeronautice fixe și mobile care permit comunicațiile sol-sol, aer-sol și aer-aer în scopuri legate de ATC;
27. „componente” înseamnă mijloacele fixe, cum ar fi elementele de *hardware*, precum și mijloacele necorporale, cum ar fi programele software, de care depinde interoperabilitatea rețelei europene de management al traficului aerian (EATMN);
28. „regiune de control” înseamnă un spațiu aerian controlat care se întinde în sus de la o limită specificată deasupra suprafeței solului;
29. „proces decizional în colaborare” înseamnă un proces în care deciziile sunt luate pe baza interacțiunii și a consultării cu autoritățile relevante ale statelor membre, cu părțile operaționale interesate și cu alte entități, după caz, și al cărui scop este ajungerea la un consens;
30. „servicii transfrontaliere” înseamnă serviciile de navigație aeriană furnizate într-un stat membru de un furnizor de servicii al cărui sediu principal de activitate este într-un alt stat membru;
31. „declarație” înseamnă, în scopul managementului traficului aerian și al serviciilor de navigație aeriană, o „declarație” astfel cum este definită la articolul 3 punctul 10 din Regulamentul (UE) 2018/1139;
32. „configurarea structurilor de spațiu aerian” înseamnă procesul care asigură dezvoltarea și implementarea unor capacități și tehnici avansate de navigație, a unor rețele de rute îmbunătățite și a sectorizării aferente, a unor structuri de spațiu aerian optimizate și a unor proceduri ATM de consolidare a capacităților;
33. „zonă tarifară de rută” înseamnă un volum de spațiu aerian care se întinde de la sol până la spațiul aerian superior inclusiv, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană de rută și pentru care este stabilită o bază de cost unică;
34. „EUROCONTROL” este Organizația Europeană pentru Siguranța Navigației Aeriene, înființată prin Convenția Internațională din 13 decembrie 1960 privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene;
35. „rețeaua europeană de management al traficului aerian” sau „EATMN” înseamnă ansamblul de sisteme prevăzute la punctul 3.1 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139 care fac posibilă furnizarea serviciilor de navigație aeriană în Uniune, inclusiv interfețele la frontierele cu țări terțe;
36. „Planul general european pentru ATM” înseamnă planul aprobat prin Decizia 2009/320/CE a Consiliului ⁽¹⁸⁾, astfel cum a fost modificat ulterior;
37. „utilizarea flexibilă a spațiului aerian” înseamnă un concept de management al spațiului aerian, în conformitate cu descrierea OACI, bazat pe principiul fundamental conform căruia spațiul aerian nu ar trebui să fie desemnat ca spațiu aerian strict civil sau militar, ci ar trebui să fie considerat un continuum în care trebuie să fie satisfăcute cerințele tuturor utilizatorilor în măsura posibilului;
38. „serviciu de informare a zborurilor” înseamnă un serviciu furnizat în scopul de a oferi indicații și informații utile pentru desfășurarea sigură și eficientă a zborurilor;
39. „proiectarea procedurilor de zbor” înseamnă toate activitățile relevante pentru proiectarea unei proceduri de zbor instrumental;

⁽¹⁸⁾ Decizia 2009/320/CE Consiliului din 30 martie 2009 de aprobare a Planului general european de management al traficului aerian al proiectului de cercetare privind ATM în contextul cerului unic european (SESAR) (JO L 95, 9.4.2009, p. 41).

40. „trafic aerian general” înseamnă toate mișcările aeronavelor civile, precum și toate mișcările aeronavelor de stat (inclusiv ale aeronavelor folosite pentru servicii militare, vamale și de poliție) atunci când respectivele mișcări sunt realizate în conformitate cu procedurile Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI), înființată prin Convenția de la Chicago;
41. „reguli de zbor instrumental” sau „IFR” înseamnă regulile care permit ca o aeronavă echipată cu echipamente de navigație adecvate rutei să fie pilotată în conformitate cu cerințele aplicabile operațiunilor aeriene;
42. „mișcări de transport aerian pe an efectuate conform IFR” înseamnă suma decolărilor și aterizărilor efectuate în conformitate cu IFR, calculată ca medie anuală pe cei trei ani calendaristici anteriori anului în care trebuie să fie prezentat proiectul de plan de performanță;
43. „interoperabilitate” înseamnă o serie de proprietăți funcționale, tehnice și operaționale necesare sistemelor și componentelor EATMN și procedurilor pentru operarea acestora, pentru a permite funcționarea sigură, continuă și eficientă a EATMN;
44. „servicii meteorologice aeronautice” sau „MET” înseamnă infrastructurile și serviciile care furnizează prognoze, avertizări, buletine și observații meteorologice în scopul navigației aeriene, precum și orice alte informații și date meteorologice furnizate de state pentru a fi utilizate în navigația aeriană;
45. „autoritate națională competentă” înseamnă o autoritate națională competentă, astfel cum este definită la articolul 3 punctul 34 din Regulamentul (UE) 2018/1139;
46. „autoritate națională de supraveghere” înseamnă organismul sau organismele naționale cărora un stat membru le-a încredințat sarcinile prevăzute în prezentul regulament;
47. „servicii de navigație” înseamnă infrastructurile și serviciile care furnizează aeronavelor informații referitoare la poziționare și sincronizare;
48. „criză de rețea” înseamnă incapacitatea de a furniza servicii de management al traficului aerian sau de navigație aeriană la nivelul necesar, având drept consecință o pierdere majoră de capacitate a rețelei, un dezechilibru major între capacitatea rețelei și cerere sau o întrerupere semnificativă a fluxului de informații într-una sau mai multe părți ale rețelei ori a integrității uneia sau mai multor părți ale rețelei, ca urmare a unei situații neobișnuite sau neprevăzute;
49. „administrator de rețea” înseamnă entitatea căreia i-au fost încredințate sarcinile necesare pentru a contribui la executarea, în conformitate cu articolul 38, a funcțiilor de rețea menționate la articolul 37;
50. „plan de administrare a rețelei” sau „NOP” înseamnă un plan elaborat prin intermediul procesului decizional în colaborare în vederea implementării, la nivel operațional, a obiectivelor funcțiilor de rețea și pentru a contribui la obiectivele de performanță;
51. „plan strategic al rețelei” sau „NSP” înseamnă un plan stabilit prin procesul decizional în colaborare în scopul dezvoltării pe termen lung a rețelei;
52. „trafic aerian operațional” înseamnă toate zborurile care nu sunt supuse regulilor stabilite pentru traficul aerian general și pentru care autoritățile naționale competente au stabilit norme și proceduri;
53. „date operaționale” înseamnă informații care privesc toate etapele de zbor și sunt necesare în scopuri operaționale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, utilizatorilor spațiului aerian, operatorilor aeroportuari și altor factori implicați;
54. „părți operaționale interesate” înseamnă utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian, furnizorii civili și militari de servicii de navigație aeriană și operatorii aeroportuari;
55. „plan de performanță” înseamnă un plan care urmărește îmbunătățirea performanței serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea;
56. „punere în funcțiune” înseamnă prima utilizare operațională după instalarea inițială sau modernizarea unui sistem;
57. „rețea de rute” înseamnă o rețea de rute specificate pentru canalizarea fluxului traficului aerian general necesară pentru furnizarea de servicii ATC;
58. „faza de definire a SESAR” înseamnă faza care cuprinde stabilirea și actualizarea viziunii pe termen lung a proiectului SESAR, a conceptului operațional corespunzător care să permită îmbunătățiri în fiecare fază de zbor, a modificărilor operaționale esențiale necesare în cadrul EATMN și a priorităților necesare la nivel de dezvoltare și de implementare;

59. „faza de implementare a SESAR” înseamnă fazele succesive de industrializare și de implementare, în cursul cărora se desfășoară următoarele activități: standardizarea, producția și certificarea echipamentelor de la sol și de la bord și a proceselor aferente necesare pentru implementarea soluțiilor SESAR (industrializarea); și achiziția, instalarea și punerea în funcțiune a echipamentelor și a sistemelor bazate pe soluții SESAR, inclusiv procedurile operaționale asociate (implementarea);
60. „faza de dezvoltare a SESAR” înseamnă faza în cursul căreia se desfășoară activități de cercetare, dezvoltare și validare menite să ofere soluții SESAR mature;
61. „proiect SESAR” înseamnă proiectul de modernizare a managementului traficului aerian în Europa, care urmărește să furnizeze Uniunii o infrastructură foarte performantă, standardizată și interoperabilă de management al traficului aerian și care constă într-un ciclu de inovare ce include faza de definire a SESAR, faza de dezvoltare a SESAR și faza de implementare a SESAR;
62. „soluție SESAR” înseamnă un rezultat ce poate fi implementat al fazei de dezvoltare a SESAR care introduce proceduri operaționale sau tehnologii standardizate și interoperabile noi sau îmbunătățite;
63. „servicii de supraveghere” înseamnă infrastructurile și serviciile utilizate pentru a determina poziția fiecărei aeronave pentru eșalonarea în condiții de siguranță;
64. „sistem” înseamnă totalul componentelor de la bord și de la sol, precum și echipamentele aflate în spațiu, care oferă suport serviciilor de navigație aeriană pentru toate fazele de zbor;
65. „zonă tarifară terminală” înseamnă un aeroport sau un grup de aeroporturi situate pe teritoriul unui stat membru sau al unor state membre, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană terminală și pentru care este stabilită o bază de cost unică;
66. „modernizare” înseamnă orice schimbare de natură să modifice caracteristicile operaționale ale unui sistem;
67. „utilizarea structurilor de spațiu aerian” înseamnă modul în care structurile de spațiu aerian sunt utilizate din punct de vedere operațional și care trebuie să fie înțeles ca având un sens diferit față de managementul spațiului aerian, astfel cum este definit la punctul 12.

Articolul 3

Blocurile funcționale de spațiu aerian

Statele membre pot menține cooperarea și coordonarea în spațiul aerian aferent blocurilor funcționale de spațiu aerian înființate anterior în temeiul articolului 9a din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 în vederea stimulării performanței rețelei de management al traficului aerian în cadrul Cerului unic european, în special prin prezentarea unor planuri de performanță comune în conformitate cu articolul 23 alineatul (7) din prezentul regulament, cu condiția ca acest lucru să nu afecteze punerea în aplicare eficientă a prezentului regulament, iar costurile legate de blocurile funcționale de spațiu aerian să fie raportate separat, ca parte a datelor care trebuie să fie furnizate în cadrul sistemului de tarificare prevăzut la articolele 29-36 din prezentul regulament.

CAPITOLUL II

AUTORITĂȚI NAȚIONALE DE SUPRAVEGHERE

Articolul 4

Desemnarea, stabilirea și cerințele aplicabile autorităților naționale de supraveghere

- (1) Statele membre desemnează sau înființează, în comun sau separat, unul sau mai multe organisme în calitate de autoritate națională de supraveghere pentru a-și asuma sarcinile atribuite unei astfel de autorități prin prezentul regulament.
- (2) Autoritatea națională de supraveghere își exercită competențele în mod imparțial, independent și transparent și este organizată, dotată cu personal, gestionată și finanțată corespunzător.
- (3) Fără a aduce atingere alineatului (1), autoritățile naționale de supraveghere sunt independente din punct de vedere organizațional, ierarhic și decizional față de orice furnizor de servicii de navigație aeriană și sunt distincte din punct de vedere juridic sau funcțional de furnizorii de servicii de navigație aeriană. În plus, furnizorii de servicii de navigație aeriană nu au nicio putere de decizie în ceea ce privește alocarea bugetelor autorităților naționale de supraveghere. O autoritate națională de supraveghere poate face parte din același minister sau administrație națională ca un furnizor de servicii de navigație aeriană cu condiția ca această independență să fie garantată.

(4) În cazul în care o autoritate națională de supraveghere nu este distinctă din punct de vedere juridic de un furnizor de servicii de navigație aeriană, statul membru în cauză informează Comisia cu privire la măsurile pe care le-a luat pentru a se asigura că autoritatea națională de supraveghere îndeplinește cerințele menționate la alineatul (3) și documentează modul în care este obținută independența autorității, demonstrând caracterul efectiv al independenței respective. În acest scop, în cazul în care autoritatea națională de supraveghere și furnizorul de servicii de navigație aeriană fac parte din aceeași administrație, autoritatea națională de supraveghere nu solicită, nici nu acceptă instrucțiuni de la un nivel ierarhic al administrației respective care are autoritate asupra furnizorului de servicii de navigație aeriană, în ceea ce privește sarcinile care îi revin în temeiul articolului 5 și deciziile aferente.

(5) O autoritate națională de supraveghere poate să fie unită cu o altă autoritate de reglementare, cum ar fi autoritatea națională competentă sau autoritatea națională de concurență, astfel cum este menționată la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului ⁽¹⁹⁾, cu condiția ca deciziile legate de sarcinile atribuite autorității naționale de supraveghere în temeiul prezentului regulament să fie luate independent de celelalte sarcini atribuite autorității comune. În acest caz, autoritatea comună îndeplinește cerințele de independență prevăzute la prezentul articol.

Autoritatea națională de supraveghere este reprezentată, pentru aspectele legate de sarcinile prevăzute la articolul 5 din prezentul regulament, într-un mod care să asigure independența deciziilor sale.

(6) Fără a aduce atingere dreptului intern privind recrutarea funcționarilor publici, statele membre se asigură că personalul autorităților lor naționale de supraveghere, inclusiv personalul temporar, este recrutat prin proceduri de recrutare clare și transparente, care să le asigure independența, și că personalul autorităților naționale de supraveghere este selectat pe baza unor calificări specifice, inclusiv pe baza unei competențe adecvate și a experienței relevante, sau urmează o formare corespunzătoare pentru îndeplinirea eficace a sarcinilor prevăzute la articolul 5.

Statele membre stabilesc norme pentru evitarea conflictelor de interese în ceea ce privește personalul, inclusiv persoanele care iau decizii ca urmare a exercitării competențelor prevăzute în capitolul III din prezentul regulament, astfel încât autoritățile naționale de supraveghere să poată îndeplini sarcinile prevăzute la articolul 5 în mod independent.

(7) Fără a aduce atingere articolului 30 alineatul (3), statele membre se asigură că autoritățile naționale de supraveghere dispun de resursele financiare și capacitățile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute la articolul 5 în mod eficient și în timp util.

(8) Statele membre notifică Comisiei numele și adresa autorităților lor naționale de supraveghere și orice modificări aduse acestora, împreună cu măsurile luate pentru a garanta conformarea cu prezentul articol.

Articolul 5

Sarcinile autorităților naționale de supraveghere

(1) Autoritatea națională de supraveghere îndeplinește sarcinile care îi revin în conformitate cu prezentul regulament și cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestora. În special, autoritatea națională de supraveghere:

- (a) evaluează și supraveghează îndeplinirea cerințelor privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională menționate la punctul 7 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139 și a cerințelor prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 43 din regulamentul respectiv;
- (b) verifică respectarea și îndeplinirea cerințelor naționale în materie de securitate și de apărare de către furnizorii de servicii menționați la articolul 8 alineatul (2) litera (b) și la articolul 11 alineatul (6) litera (d), cu excepția cazului în care această sarcină este atribuită unei alte autorități de către statul membru; în cazul în care un stat membru decide să atribuie această sarcină unei alte autorități, acesta informează Comisia;
- (c) fără a aduce atingere Directivei 2014/25/UE și Directivei 2014/24/UE, contribuie, atunci când este relevant și după caz, la aplicarea corectă a cerințelor în materie de achiziții publice în conformitate cu articolul 11 din prezentul regulament;
- (d) evaluează și aprobă stabilirea prețurilor pentru furnizarea serviciului CIS, în conformitate cu articolul 12;

⁽¹⁹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele 81 și 82 din tratat (JO L 1, 4.1.2003, p. 1).

- (e) pune în aplicare și monitorizează sistemele de performanță și de tarificare în conformitate cu sarcinile care le revin în temeiul articolelor 21-27 și 29-32 și în limitele acestor sarcini, precum și în conformitate cu actele de punere în aplicare menționate la articolele 28 și 33;
- (f) supraveghează aplicarea prezentului regulament în ceea ce privește transparența conturilor furnizorilor de servicii de navigație aeriană în conformitate cu articolul 36.

În sensul literei (a), un stat membru poate decide să atribuie evaluarea și supravegherea respectării de către furnizorul de servicii de navigație aeriană a cerințelor prevăzute la litera respectivă autorității sale naționale competente și, în acest caz, se asigură că autoritatea națională competentă respectivă dispune de resurse și expertiză suficiente pentru a executa sarcinile respective și informează Comisia în acest sens.

(2) Fiecare autoritate națională de supraveghere, în colaborare cu autoritatea națională competentă, fără a aduce atingere articolului 4 alineatul (5), desfășoară activitățile de monitorizare necesare, inclusiv, după caz, inspecții și audituri, pentru a identifica posibila neconformare, de către entitățile care fac obiectul supravegherii sale în temeiul prezentului regulament, cu cerințele prevăzute în prezentul regulament și în actele de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (1) al doilea paragraf din prezentul regulament, autoritatea națională de supraveghere furnizează autorității naționale competente evaluarea sa privind respectarea de către furnizorul de servicii de navigație aeriană a cerințelor enumerate la punctul 7 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139 în ceea ce privește soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională. Evaluarea respectivă include, după caz, o recomandare de modificare, limitare, suspendare sau revocare a certificatului în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

În cazul nerespectării de către entitățile care fac obiectul supravegherii în temeiul prezentului regulament a altor cerințe prevăzute în prezentul regulament, autoritatea națională de supraveghere asigură aplicarea măsurilor corective necesare.

Furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii aeroportuari și furnizorii de servicii CIS vizați au obligația să respecte orice măsuri de asigurare a respectării legii luate de autoritățile naționale de supraveghere în acest context.

(3) Statele membre se asigură că deciziile luate de autoritățile naționale de supraveghere în temeiul prezentului articol pot face obiectul unei căi de atac, în conformitate cu legislația națională.

Articolul 6

Cooperarea dintre autoritățile naționale de supraveghere

(1) Autoritățile naționale de supraveghere fac schimb, în cadrul Consiliului de cooperare al autorităților naționale de supraveghere menționat la articolul 18, de informații relevante pentru alte autorități naționale de supraveghere, în special de informații referitoare la activitatea și procesul lor decizional, la bunele practici și la proceduri în cadrul aplicării prezentului regulament.

(2) Autoritățile naționale de supraveghere cooperează, atunci când este cazul, prin acorduri de lucru, în scopul asistenței reciproce în ceea ce privește sarcinile lor prevăzute la articolul 5 și în ceea ce privește derularea investigațiilor și a evaluărilor.

(3) În cazul furnizării transfrontaliere de servicii de navigație aeriană în spații aeriene aflate sub responsabilitatea a două sau mai multe state membre, statele membre în cauză se asigură că sunt încheiate acordurile necesare pentru supravegherea serviciilor respective. Autoritățile naționale de supraveghere în cauză facilitează furnizarea acestor servicii transfrontaliere de către furnizorii de servicii de navigație aeriană și pot stabili acorduri de lucru sau planuri de supraveghere adecvate care să precizeze punerea în aplicare a cooperării lor.

(4) În cazul furnizării transfrontaliere de servicii de navigație aeriană într-un spațiu aerian aflat în responsabilitatea unui alt stat membru, acordurile menționate la alineatul (3) prevăd recunoașterea reciprocă a îndeplinirii, de către fiecare dintre statele membre sau autoritățile acestora, a sarcinilor prevăzute în prezentul regulament și a rezultatelor îndeplinirii acestor sarcini. Acordurile respective specifică, de asemenea, care este autoritatea națională de supraveghere responsabilă cu sarcinile prevăzute la articolul 5 alineatul (1).

(5) În scopul cooperării regionale, autoritățile naționale de supraveghere pot, de asemenea, încheia acorduri privind împărțirea responsabilităților legate de sarcinile de supraveghere, atunci când acest lucru este permis de dreptul intern.

(6) Acordurile menționate la prezentul articol sunt notificate Comisiei de către statele membre în cauză.

CAPITOLUL III
FURNIZAREA SERVICIILOR

Articolul 7

Furnizarea de servicii de către furnizorii de servicii de navigație aeriană

(1) Fără a aduce atingere articolelor 8 și 10 și articolului 11 alineatul (6) din prezentul regulament, o entitate care îndeplinește cerințele prevăzute la articolele 40 și 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139, precum și în actele de punere în aplicare și în actele delegate menționate la articolul 43 și, respectiv, la articolul 47 din regulamentul respectiv, are dreptul să furnizeze servicii de navigație aeriană utilizatorilor spațiului aerian în cadrul Uniunii, în condiții nediscriminatorii.

(2) Fără a aduce atingere dispozițiilor naționale care decurg din articolul 4 alineatul (5) și articolului 5 alineatul (1) al doilea paragraf din prezentul regulament, autoritățile naționale de supraveghere din statul membru a cărui autoritate națională competentă este responsabilă de certificarea menționată la articolul 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139, în temeiul articolului 62 din regulamentul respectiv, sunt responsabile de sarcinile prevăzute la prezentul articol în ceea ce privește evaluarea conformității cu cerințele esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională enumerate la punctul 7 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139.

(3) Fără a aduce atingere dispozițiilor naționale care decurg din articolul 4 alineatul (5) și articolului 5 alineatul (1) al doilea paragraf din prezentul regulament, pentru a stabili dacă o entitate îndeplinește cerințele esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională enumerate la punctul 7 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139 și cerințele prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 43 din regulamentul respectiv, autoritățile naționale de supraveghere:

- (a) evaluează respectarea de către solicitanții certificării, în conformitate cu articolul 41 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2018/1139, a cerințelor esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională enumerate la punctul 7 din anexa VIII la regulamentul respectiv și a cerințelor prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 43 din regulamentul respectiv și prezintă evaluarea lor autorității competente menționate la articolul 62 din regulamentul respectiv;
- (b) în temeiul articolului 5 alineatul (2) din prezentul regulament, efectuează supravegherea deținătorilor unui certificat eliberat în conformitate cu articolul 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139, în ceea ce privește respectarea cerințelor esențiale privind soliditatea financiară, răspunderea, acoperirea prin asigurare, regimul de proprietate și structura organizațională enumerate la punctul 7 din anexa VIII la regulamentul respectiv și a cerințelor prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 43 din regulamentul respectiv.

(4) În pofida alineatului (1) din prezentul articol și sub rezerva condițiilor stabilite la articolul 2 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139, statele membre pot permite furnizarea serviciilor de navigație aeriană menționate la articolul 2 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/1139 aflată sub responsabilitatea lor, în întreg spațiul aerian sau într-un segment din acesta, de către forțele militare, fără certificare, în cazul în care forțele militare oferă astfel de servicii în principal altor mișcări ale aeronavelor decât traficul aerian general. În astfel de cazuri, statul membru în cauză informează Comisia și celelalte state membre cu privire la decizia sa.

Articolul 8

Desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian

(1) Statele membre asigură furnizarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul unor blocuri de spațiu aerian specifice în ceea ce privește spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, statele membre desemnează, individual sau colectiv, unul sau mai mulți furnizori de servicii de trafic aerian. Statele membre dispun de competențe discreționare în ceea ce privește desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian, cu condiția ca furnizorii de servicii de trafic aerian respectivi să îndeplinească cerințele prevăzute la prezentul articol fără a aduce atingere articolului 11 alineatul (3).

(2) Furnizorii de servicii de trafic aerian îndeplinesc următoarele condiții cumulative:

- (a) dețin un certificat în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau o declarație valabilă în temeiul articolului 41 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139, fără a aduce atingere articolului 7 alineatul (4) din prezentul regulament;
- (b) respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare;
- (c) sediul lor principal de activitate este situat pe teritoriul unui stat membru; și

- (d) sunt deținuți în proporție de peste 50 % și controlați efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția cazului în care se prevede altfel în cadrul unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte.

Prin derogare de la literale (c) și (d), un stat membru poate desemna un furnizor de servicii de trafic aerian care are sediul principal de activitate într-o țară terță sau care nu respectă condițiile referitoare la proprietate și control prevăzute la litera (d) pentru a furniza servicii de trafic aerian într-o parte limitată a spațiului aerian de care este responsabil statul membru respectiv, în cazul în care acea parte a spațiului aerian se învecinează cu un spațiu aerian aflat sub responsabilitatea țării terțe respective.

- (3) Desemnarea unui furnizor de servicii de trafic aerian nu poate fi supusă niciunei condiții care să îi impună furnizorului în cauză:

- (a) să fie deținut în mod direct sau majoritar de către statul membru care l-a desemnat sau de către resortisanți ai acestuia;
- (b) să își aibă sediul principal de desfășurare a activității sau sediul social pe teritoriul statului membru care l-a desemnat; sau
- (c) să utilizeze numai infrastructurile din statul membru care l-a desemnat,

în cazul în care aplicarea unei astfel de condiții implică o restricționare a libertății de a presta servicii sau a libertății de stabilire care nu este justificată în raport cu un obiectiv legitim de interes general, precum ordinea publică, securitatea sau siguranța publică, și nu este proporțională cu acest obiectiv.

- (4) Dacă este relevant, statele membre specifică drepturile și obligațiile care le revin furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu prezentul articol. Printre obligațiile respective se pot număra condiții pentru furnizarea în timp util a informațiilor pertinente care permit identificarea tuturor mișcărilor aeronavelor în spațiul aerian de care sunt responsabile.

- (5) Statele membre evaluează periodic drepturile și obligațiile menționate la alineatul (4) și respectarea obligațiilor care decurg din prezentul regulament și din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau ori de câte ori identifică modificări relevante în furnizarea serviciilor și, dacă se consideră necesar, iau deciziile corespunzătoare cu privire la desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian în cauză, fără a aduce atingere continuității serviciilor.

- (6) Statele membre informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie luată în temeiul prezentului articol privind desemnarea unui furnizor de servicii de trafic aerian în cadrul unor blocuri de spațiu aerian specifice în ceea ce privește spațiul aerian de care sunt responsabile.

Articolul 9

Relațiile dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană

- (1) Fără a aduce atingere articolului 7 alineatul (4) din prezentul regulament, furnizorii de servicii de navigație aeriană pot recurge la serviciile altor furnizori de servicii care sunt certificați sau care și-au declarat capacitatea în conformitate cu articolul 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139. O astfel de cooperare se desfășoară în conformitate cu articolul 11 din prezentul regulament, după caz.

În ceea ce privește furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu articolul 8 și furnizorii de servicii MET desemnați în conformitate cu articolul 10, această cooperare face obiectul autorizării de către statele membre în cauză.

- (2) În sensul alineatului (1), furnizorii de servicii de navigație aeriană își formalizează relațiile de muncă prin intermediul unor acorduri scrise sau al unor acorduri juridice echivalente, care stabilesc sarcinile specifice, inclusiv eventualele înțelegeri financiare aplicabile, și funcțiile asumate de fiecare furnizor. Aceste acorduri sau înțelegeri se notifică autorității naționale de supraveghere și autorității naționale competente în cauză.

Articolul 10

Desemnarea furnizorilor de servicii MET

- (1) Statele membre pot desemna, individual sau colectiv, un furnizor de servicii MET în exclusivitate, în tot spațiul aerian de care sunt responsabile sau într-un segment din acesta, ținând seama de considerentele de siguranță.

(2) Statele membre informează fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la orice decizie luată în temeiul prezentului articol.

Articolul 11

Condiții privind furnizarea serviciilor CNS, AIS, ADS, MET și a serviciilor de trafic aerian pentru controlul de apropiere și de aerodrom

(1) Fără a aduce atingere Directivei 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁰⁾ și Directivei 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²¹⁾, după caz, furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați pot decide să achiziționeze servicii CNS, AIS sau ADS sau servicii MET în cazurile în care statele membre nu au desemnat un furnizor de servicii MET în conformitate cu articolul 10, în condiții de piață, inclusiv prin intermediul achizițiilor publice sau al altor forme de acorduri în cazurile în care directivele respective nu se aplică, ținând seama de situații specifice, cum ar fi lipsa soluțiilor disponibile pe piață și considerentele legate de interesul public.

(2) Statele membre pot permite operatorilor aeroportuari sau unui grup de operatori aeroportuari să achiziționeze servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom și/sau servicii de trafic aerian pentru controlul de apropiere în condiții de piață. În acest scop, statele membre pot solicita operatorilor aeroportuari o justificare adecvată din care să reiasă că acest lucru va permite sporirea calității serviciilor în folosul utilizatorilor spațiului aerian, menținând, în același timp, nivelul necesar de siguranță.

(3) În cazul în care achizițiile menționate la alineatul (2) sunt permise, operatorul aeroportuar relevant sau un grup de operatori aeroportuari se asigură că cerințele tehnice din caietul de sarcini includ cerințe privind calitatea serviciilor. Statele membre desemnează furnizorul de servicii selectat în urma achiziției menționate la prezentul alineat.

(4) În cazul în care serviciile de navigație aeriană sunt achiziționate în condiții de piață, procedurile de achiziții pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană se desfășoară în conformitate cu principiile egalității de tratament, nediscriminării și transparenței, precum și cu dispozițiile aplicabile din tratat și cu Directivele 2014/24/UE și 2014/25/UE, după caz.

(5) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că furnizarea de servicii de trafic aerian de rută respectă cerința referitoare la separarea evidențelor contabile menționată la articolul 36 alineatul (3).

În plus, în cazul în care furnizorul de servicii de navigație aeriană intenționează să participe la proceduri de achiziții pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană în conformitate cu alineatele (1) și (2), statul membru în cauză ia măsurile corespunzătoare pentru a evita subvenționarea încrucișată cu alte servicii de navigație aeriană.

(6) Un furnizor de servicii CNS, AIS, ADS, MET sau de servicii de trafic aerian pentru controlul de aerodrom sau pentru controlul de apropiere poate fi selectat și, dacă este cazul, desemnat pentru a furniza servicii într-un stat membru numai ca urmare a unei achiziții efectuate în temeiul alineatelor (1), (2) sau (3), cu condiția să îndeplinească următoarele condiții cumulative:

(a) deține un certificat în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 sau o declarație valabilă în temeiul articolului 41 alineatul (5) din Regulamentul (UE) 2018/1139, fără a aduce atingere articolului 7 alineatul (4) din prezentul regulament;

(b) sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul unui stat membru;

(c) este deținut în proporție de peste 50 % și controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția dispozițiilor contrare ale unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte; și

(d) respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare.

⁽²⁰⁾ Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

⁽²¹⁾ Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

Prin derogare de la prezentul alineat, un furnizor de servicii globale prin satelit căruia i s-a acordat un certificat în temeiul articolului 41 din Regulamentul (UE) 2018/1139 pentru a furniza servicii în Uniune înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament poate fi selectat pentru a furniza servicii în Uniune, chiar dacă acesta nu respectă condițiile prevăzute la literele (b) și (c).

(7) Articolele 23, 24, 25 și 27 și normele de punere în aplicare referitoare la articolele respective menționate la articolul 28 nu se aplică furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați în urma unei proceduri de achiziții desfășurate în conformitate cu alineatele (2) și (3) din prezentul articol. Furnizorii de servicii de trafic aerian în cauză furnizează autorității naționale de supraveghere date privind performanța serviciilor de navigație aeriană în domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (a) și în domeniul siguranței. Autoritatea națională de supraveghere furnizează fără întârziere aceste informații Comisiei.

(8) Fără a aduce atingere Directivei 2014/25/UE sau 2014/24/UE, prima dată când un serviciu de trafic aerian pentru controlul de apropiere sau de aerodrom este achiziționat pe un anumit aeroport în conformitate cu alineatul (2) din prezentul articol și atunci când condițiile esențiale ar necesita o modificare a caietului de sarcini, statele membre asigură verificarea cerințelor tehnice privind calitatea serviciului incluse în caietul de sarcini pentru serviciul specific în cauză.

Articolul 12

Furnizarea de servicii de informații comune

(1) În cazul în care sunt furnizate servicii CIS, datele diseminate prezintă integritatea și calitatea necesare pentru a face posibilă furnizarea în condiții de siguranță și securitate a serviciilor de management al traficului în cazul aeronavelor fără pilot la bord, într-un mod care să permită utilizarea spațiului aerian în comun cu aeronavele cu pilot la bord.

(2) Furnizorul de servicii CIS îndeplinește următoarele cerințe cumulative:

(a) respectă cerințele naționale în materie de securitate și de apărare;

(b) sediul său principal de activitate este situat pe teritoriul unui stat membru; și

(c) este deținut în proporție de peste 50 % și este controlat efectiv, direct sau indirect, prin intermediul uneia sau mai multor întreprinderi intermediare, de către state membre sau resortisanți ai statelor membre, cu excepția cazului în care se prevede altfel în cadrul unui acord cu o țară terță la care Uniunea este parte.

(3) În cazul în care serviciile CIS sunt furnizate de un singur furnizor de servicii CIS desemnat de statul membru pentru un anumit spațiu aerian U-space, prețul acestor servicii se bazează pe costurile fixe și variabile de furnizare a serviciului în cauză și poate include, în plus, o marjă care să reflecte un raport adecvat între risc și randament. În cazul în care serviciile CIS nu sunt furnizate de un singur furnizor de servicii CIS, serviciile CIS individuale se furnizează gratuit.

(4) Costurile pe care se bazează prețul stabilit pentru serviciile CIS se înscriu într-un cont separat de conturile celorlalte activități ale furnizorului de servicii în cauză și sunt accesibile autorității naționale de supraveghere în cauză. Costurile respective sunt puse la dispoziția publicului fără a se aduce atingere articolului 52 alineatul (3).

(5) Prețul stabilit de furnizorul de servicii CIS este supus evaluării și aprobării de către autoritatea națională de supraveghere în cauză. Prețul acestor servicii este pus la dispoziția publicului.

(6) Furnizorii de servicii de navigație aeriană pun la dispoziție datele necesare pentru operarea aeronavelor fără pilot la bord în spațiul aerian U-space, în mod nediscriminatoriu, fără a aduce atingere securității naționale, ordinii publice și intereselor politicii de apărare. Furnizorii de servicii CIS și furnizorii de servicii U-space utilizează aceste date numai în scopuri operaționale ale serviciilor pe care le furnizează.

Prețurile pentru accesul la aceste date se bazează pe costurile suplimentare aferente punerii la dispoziție a datelor și pe costurile de generare a datelor, în cazul în care aceste din urmă costuri nu sunt vizate în temeiul articolului 30 și cu excepția cazului în care statele membre utilizează alte resurse financiare pentru a acoperi aceste costuri.

Articolul 13

Instituirea și rolul Consiliului de evaluare a performanței

- (1) Se instituie un Consiliu consultativ independent și imparțial de evaluare a performanței (*Performance Review Board* – PRB). PRB este reprezentat de președintele său și asistat de un secretariat.
- (2) Rolul PRB este de a asista Comisia în îndeplinirea sarcinilor sale legate de funcționarea detaliată a sistemelor de performanță și de tarificare prevăzute la articolele 21-27 și, respectiv, la articolele 29-32, precum și la articolul 34 și în actele de punere în aplicare menționate la articolele 28 și 33. În acest scop, PRB furnizează Comisiei avize, recomandări, materiale de îndrumare și rapoarte, în conformitate cu prioritățile definite de Comisie.
- (3) PRB emite materiale de îndrumare pentru a sprijini autoritățile naționale de supraveghere și, la cerere, asistă autoritățile respective în punerea în aplicare a sistemelor de performanță și de tarificare.
- (4) Avizele, recomandările, rapoartele și materialele de îndrumare adoptate sau furnizate de PRB nu sunt obligatorii. PRB are un rol pur consultativ. Acesta nu are nicio funcție de reglementare sau altă competență decizională, cu excepția adoptării avizelor, recomandărilor, materialelor de îndrumare și rapoartelor sale.

Articolul 14

Compoziția PRB

- (1) PRB este alcătuit din șapte membri, inclusiv președintele său. Membrii PRB sunt resortisanți ai Uniunii sau resortisanți ai țărilor terțe cu care Uniunea a încheiat un acord în temeiul căruia țările respective aplică normele relevante ale dreptului Uniunii în domeniul managementului traficului aerian și în ceea ce privește sistemele de performanță și de tarificare. Mandatul membrilor PRB are o durată de cinci ani și nu poate fi înnoit.
- (2) Membrii PRB, inclusiv președintele, sunt numiți pe baza meritelor și a competențelor și experienței relevante în ceea ce privește managementul traficului aerian, serviciile de navigație aeriană sau reglementarea economică a industriilor de rețea, în conformitate cu criteriile de selecție și de eligibilitate definite în actul de punere în aplicare adoptat în conformitate cu articolul 20. Procesul de numire a acestor membri asigură o reprezentare echilibrată a competențelor și a expertizei, precum și a genului și a originii geografice.
- (3) În urma unei invitații publice de exprimare a interesului, Comisia stabilește lista candidaților pentru ocuparea pozițiilor de membru și de președinte în cadrul PRB care îndeplinesc condițiile prevăzute la alineatul (2).

Membrii și președintele PRB sunt numiți de Comisie de pe lista respectivă, după consultarea statelor membre și în urma unei proceduri de selecție stabilite în temeiul articolului 20.

- (4) Comisia poate stabili o listă de rezervă pe baza listei menționate la alineatul (3) primul paragraf.

Un membru care nu mai este în măsură să contribuie în mod eficace la activitatea PRB, care demisionează sau care nu mai îndeplinește condițiile prevăzute la prezentul articol este înlocuit de o persoană de pe lista de rezervă, numită în conformitate cu procedura menționată la alineatul (3) al doilea paragraf, pentru durata rămasă a mandatului membrului respectiv.

- (5) Comisia informează statele membre cu privire la rezultatele cererilor de candidaturi și la listele menționate la alineatele (3) și (4).

Articolul 15

Independența PRB

- (1) Fără a aduce atingere articolului 16 alineatul (6), membrii PRB nu solicită și nu acceptă instrucțiuni de la niciun guvern, instituție, persoană sau organism. PRB este pe deplin independent atunci când își adoptă avizele, recomandările, rapoartele și materialele de îndrumare.
- (2) Membrii PRB sunt imparțiali și acționează independent de orice influență externă și în interesul public.

În acest scop, aceștia dau dovadă de independență și demonstrează absența conflictelor de interese, fiind totodată supuși obligației de păstrare a secretului profesional, în concordanță cu normele prevăzute în actul de punere în aplicare adoptat în conformitate cu articolul 20.

Articolul 16

Procedurile și funcționarea PRB

- (1) PRB decide cu majoritatea simplă a membrilor săi, urmărind în același timp obținerea consensului. Fiecare membru, inclusiv președintele, dispune de un vot.
- (2) PRB își adoptă propriul regulament de procedură și își stabilește modalitățile de lucru, în conformitate cu normele interne ale Comisiei referitoare la grupurile de experți.
- (3) Comisia poate participa, fără drept de vot, la reuniunile PRB, cu excepția deliberărilor finale ale PRB pentru adoptarea avizelor, a recomandărilor, a rapoartelor și a materialelor sale de îndrumare. Părțile interesate relevante menționate la articolul 49 alineatul (3) pot fi invitate, fără drept de vot, la reuniunile PRB, cu excepția deliberărilor finale ale PRB pentru adoptarea avizelor, a recomandărilor, a rapoartelor și a materialelor sale de îndrumare, pe bază ad-hoc.
- (4) PRB lucrează pe baza unui program anual de lucru stabilit de PRB în concordanță cu prioritățile Comisiei. Programul de lucru respectiv respectă pe deplin rolul PRB prevăzut la articolul 13 alineatul (2) și include toate activitățile, în limitele bugetului disponibil, necesare pentru a asista Comisia în ceea ce privește sarcinile Comisiei menționate la articolul 13 alineatul (2), inclusiv pentru a permite Comisiei să respecte termenele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor sale. PRB adoptă programul de lucru după consultarea Comisiei. PRB prezintă un raport anual în vederea publicării de către Comisie. Programul anual de lucru și raportul anual sunt puse la dispoziția statelor membre de către Comisie. Raportul anual acoperă toate activitățile PRB și conține informații privind costurile PRB.
- (5) Comisia acordă Consiliului de evaluare a performanței acces la toate informațiile relevante pentru îndeplinirea rolului său consultativ.
- (6) Comisia monitorizează funcționarea PRB și respectarea de către acesta a prezentului regulament și informează periodic statele membre cu privire la evoluția activității PRB.

Articolul 17

Secretariatul PRB

- (1) Comisia asigură secretariatul PRB, inclusiv sprijinul analitic, administrativ și tehnic necesar, ținând seama de nevoile indicate de PRB.
- (2) Principala sarcină a secretariatului este aceea de a contribui la executarea independentă a sarcinilor PRB. În scopul pregătirii conținutului și a orientărilor avizelor, recomandărilor, rapoartelor și materialelor de îndrumare ale PRB, secretariatul acordă sprijin PRB fără a primi alte directive în afara celor din partea PRB, pentru a-i permite să își îndeplinească rolul. Secretariatul dispune de resurse adecvate pentru îndeplinirea sarcinilor sale.

Articolul 18

Consiliul de cooperare al autorităților naționale de supraveghere

- (1) Se instituie Consiliul de cooperare al autorităților naționale de supraveghere.
- (2) Consiliul de cooperare al autorităților naționale de supraveghere:
 - (a) face schimb de informații privind activitatea autorităților naționale de supraveghere și principiile care stau la baza procesului decizional, privind bunele practici și procedurile cu privire la punerea în aplicare a regulamentului;
 - (b) oferă recomandări PRB cu privire la materialele de îndrumare și la rapoartele care urmează să fie emise de acesta;
 - (c) oferă recomandări PRB cu privire la elementele complementare din programul anual de lucru al PRB.

(3) Consiliul de cooperare al autorităților naționale de supraveghere este alcătuit dintr-un reprezentant și un supleant al autorității naționale de supraveghere din fiecare stat membru, ambii fiind desemnați de autoritatea națională de supraveghere. Consiliul de cooperare al autorităților naționale de supraveghere alege un președinte și un vicepreședinte dintre membrii săi. Consiliul de cooperare al autorităților naționale de supraveghere își adoptă deciziile cu majoritatea simplă a membrilor săi. Comisia poate participa la reuniunile Consiliului de cooperare al autorităților naționale de supraveghere, fără drept de vot. PRB poate fi invitat la aceste reuniuni, ad-hoc, fără drept de vot. Țările terțe pot fi invitate la aceste reuniuni, ad-hoc, fără drept de vot, sub rezerva acordului consensual al membrilor Consiliului de cooperare al autorităților naționale de supraveghere.

(4) Secretariatul menționat la articolul 17 oferă sprijinul administrativ și tehnic necesar Consiliului de cooperare al autorităților naționale de supraveghere.

Articolul 19

Finanțarea PRB

Costurile legate de Consiliul de evaluare a performanței, de secretariat și de Consiliul de cooperare al autorităților naționale de supraveghere sunt finanțate de la bugetul Uniunii.

Articolul 20

Acte de punere în aplicare privind PRB

Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc normele detaliate pentru punerea în aplicare a articolelor 13-19, inclusiv în ceea ce privește:

- (a) sarcinile și funcționarea PRB;
- (b) procedura de selecție a membrilor PRB, inclusiv a președintelui;
- (c) normele de prevenire a conflictelor de interese și de menținere a independenței PRB.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 48 alineatul (2).

Articolul 21

Sistemul de performanță

(1) În conformitate cu prezentul articol și cu articolele 22-28, se aplică un sistem de performanță a serviciilor de navigație aeriană și a managementului rețelei cu scopul de a îmbunătăți performanța serviciilor de navigație aeriană și a managementului rețelei în cadrul Cerului unic european.

(2) Prezentul articol și articolele 22-28 nu se aplică serviciilor de navigație aeriană terminală furnizate în aeroporturi care sunt situate pe teritoriul statelor membre cărora li se aplică tratatul și în care se înregistrează mai puțin de 80 000 de mișcări de transport aerian pe an efectuate conform IFR. Cu toate acestea, un stat membru poate decide că aceste servicii de navigație aeriană terminală fac obiectul articolelor respective.

(3) Sistemul de performanță este pus în aplicare pe perioade de referință de minimum trei ani și de maximum cinci ani. Sistemul de performanță include:

- (a) domeniile-cheie de performanță ale climei și mediului, capacității și rentabilității;
- (b) ținte de performanță la nivelul Uniunii referitoare la serviciile de navigație aeriană de rută în domeniile-cheie de performanță menționate la litera (a) pentru fiecare perioadă de referință;
- (c) planuri de performanță care includ, pentru fiecare perioadă de referință:
 - (i) ținte de performanță obligatorii și, după caz, sisteme de stimulente referitoare la serviciile de navigație aeriană de rută în domeniile-cheie de performanță menționate la litera (a);
 - (ii) ținte de performanță obligatorii și, după caz, sisteme de stimulente referitoare la serviciile de navigație aeriană terminală în domeniile-cheie de performanță ale rentabilității și capacității și

- (iii) în cazul în care Comisia a adoptat un act de punere în aplicare de stabilire a indicatorilor-cheie de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală în domeniul-cheie de performanță al climei și mediului, în temeiul articolului 28 litera (g), în condițiile prevăzute de acesta, ținte de performanță obligatorii pentru serviciile de navigație aeriană terminală în respectivul domeniu-cheie de performanță al climei și mediului și, după caz, sisteme de stimulente;
 - (d) evaluarea periodică și monitorizarea performanței în domeniile-cheie de performanță menționate la litera (a) și a indicatorilor de siguranță relevanți, definiți în coordonare cu agenția.
- (4) Sistemul de performanță menționat la alineatele (1) și (3) se bazează pe:
- (a) culegerea, validarea, analiza, evaluarea și difuzarea datelor relevante privind performanța serviciilor de navigație aeriană și a managementului rețelei, furnizate de toate părțile relevante, inclusiv de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii aeroportuari, de autoritățile naționale de supraveghere, de autoritățile naționale competente și de alte autorități naționale, de agenție, de administratorul de rețea și de EUROCONTROL;
 - (b) indicatorii-cheie de performanță pentru stabilirea țăintelor în domeniile-cheie de performanță menționate la alineatul (3) litera (a) din prezentul articol, fără a aduce atingere alineatului (3) litera (c) punctul (iii) din prezentul articol și articolului 28 litera (g);
 - (c) indicatorii de monitorizare a performanței în domeniile-cheie de performanță menționate la alineatul (3) litera (a) și indicatorii de siguranță relevanți, definiți în coordonare cu agenția;
 - (d) o metodologie de calculare a valorilor obținute prin defalcare;
 - (e) procedurile pentru elaborarea și revizuirea planurilor de performanță și a țăintelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru managementul rețelei, precum și pe modelele, conținutul și calendarul acestor planuri;
 - (f) evaluarea proiectelor de planuri și ținte de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru managementul rețelei;
 - (g) monitorizarea planurilor de performanță, inclusiv mecanisme de alertă adecvate pentru revizuirea planurilor și a țăintelor de performanță și pentru revizuirea țăintelor de performanță la nivelul Uniunii în cursul unei perioade de referință;
 - (h) analiza comparativă a furnizorilor de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10, după caz;
 - (i) sisteme de stimulente, inclusiv atât stimulente financiare pozitive, cât și contrastimulente financiare;
 - (j) mecanisme de partajare a riscurilor în ceea ce privește traficul și costurile;
 - (k) calendare pentru stabilirea țăintelor, pentru evaluarea planurilor și a țăintelor de performanță, pentru monitorizare și pentru analiza comparativă;
 - (l) principii generale stabilite de Comisie privind o alocare proporțională a costurilor comune serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală între cele două categorii de servicii;
 - (m) mecanisme de gestionare a evenimentelor neprevăzute și semnificative care au un impact însemnat asupra punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarifyare.

Stimulentele financiare pozitive și contrastimulentele financiare menționate la litera (i) sunt proporționale cu amploarea abaterii performanței atinse de la țintă. Acestea iau în considerare impactul asupra rețelei și măsura în care furnizorul de servicii de navigație aeriană dispune de mijloace rezonabile pentru a atenua impactul factorilor externi. Stimulentele și contrastimulentele se stabilesc la un nivel care să promoveze în mod eficace calitatea furnizării de servicii și nu afectează capacitatea furnizorului de servicii de navigație aeriană de a-și respecta obligațiile care îi revin în temeiul Regulamentului (UE) 2018/1139, inclusiv în ceea ce privește soliditatea financiară.

Pentru a stabili principiile generale menționate la litera (l), Comisia revizuieste criteriile naționale existente de alocare a costurilor comune serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală și consultă autoritățile naționale de supraveghere și părțile interesate. Pe baza acestei revizuii, Comisia stabilește sau, după caz, actualizează aceste principii generale cel târziu cu 12 luni înainte de începerea fiecărei perioade de referință.

(5) Stabilirea țintelor de performanță incluse în planurile de performanță, pregătirea și evaluarea proiectelor de planuri de performanță și monitorizarea și analiza comparativă a performanței serviciilor de navigație aeriană și a managementului rețelei iau în considerare impactul circumstanțelor locale, precum și factorii externi pentru a căror atenuare furnizorul de servicii de navigație aeriană nu dispune de mijloace rezonabile, după caz.

Impactul circumstanțelor locale deja luate în considerare la stabilirea țintelor de performanță la nivelul Uniunii, în conformitate cu articolul 22 alineatul (2) litera (d), și la fixarea valorilor obținute prin defalcare stabilite în temeiul articolului 22 alineatul (1) nu se ia ulterior în considerare atunci când se evaluează coerența țintelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță cu țintele de performanță la nivelul Uniunii pentru a justifica abaterea primelor ținte în raport cu aceste din urmă ținte. Impactul circumstanțelor locale deja luate în considerare pentru stabilirea țintelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță nu se ia ulterior în considerare atunci când se monitorizează realizarea țintelor respective.

(6) Nivelul țintelor de performanță menționate la alineatul (3) litera (c) punctul (iii) se stabilește ținând seama de circumstanțele locale, în special de cerințele locale în materie de politică de mediu.

(7) În scopul punerii în aplicare a sistemului de performanță stabilit în temeiul prezentului regulament, se ține seama de faptul că serviciile de navigație aeriană de rută, serviciile de navigație aeriană terminală și funcțiile de rețea au caracteristici diferite și, prin urmare, se tratează ca atare, inclusiv, dacă este necesar, în scopul măsurării performanței.

Articolul 22

Stabilirea țintelor de performanță la nivelul Uniunii

(1) În conformitate cu alineatele (2)-(3) de la prezentul articol, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care se stabilesc țintele de performanță la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută în domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (a) pentru fiecare perioadă de referință și definește durata perioadei respective. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

În corelație cu aceste ținte de performanță la nivelul Uniunii, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili valori de referință, praguri de alertă, valori obținute prin defalcare și grupuri-standard complementare. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

(2) Țintele de performanță la nivelul Uniunii menționate la alineatul (1) și țintele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală definite de statele membre la nivel național, menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (c), se definesc pe baza următoarelor criterii esențiale:

- (a) trebuie să urmărească obținerea de îmbunătățiri progresive în ceea ce privește performanța operațională, economică, climatică și de mediu a serviciilor de navigație aeriană;
- (b) trebuie să fie realiste și realizabile în cursul perioadei de referință în cauză, permițând furnizarea eficientă, durabilă și rezilientă a serviciilor de navigație aeriană și promovând totodată progrese tehnologice pe termen mai lung;
- (c) trebuie să ia în considerare contextul economic și operațional al perioadei de referință, inclusiv previziunile în materie de trafic și datele operaționale, precum și interdependențele dintre domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 21 alineatul (3) literele (a) și (c) și necesitatea alinierii la obiectivele Regulamentului (UE) 2021/1119;
- (d) trebuie să ia în considerare circumstanțele locale ale statelor membre;
- (e) trebuie să țină seama de indicatorii de siguranță menționați la articolul 21 alineatul (3) litera (d).

(3) În scopul pregătirii deciziilor sale privind țintele de performanță la nivelul Uniunii și, dacă sunt definite în aplicarea articolului 22 alineatul (1), privind valorile de referință complementare și valorile obținute prin defalcare sau grupurile-standard, Comisia consultă autoritățile naționale, EUROCONTROL, administratorul de rețea și părțile operaționale interesate și colectează toate contribuțiile necesare de la acestea.

Articolul 23

Planurile de performanță și țintele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană

(1) Statele membre adoptă, pentru fiecare perioadă de referință, un proiect de plan de performanță, în conformitate cu prezentul articol.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 pregătesc, pentru fiecare perioadă de referință și pentru serviciile de navigație aeriană pe care le furnizează și, după caz, le achiziționează de la alți furnizori, contribuții la proiectul de plan de performanță și le prezintă autorității naționale de supraveghere.

Autoritatea națională de supraveghere poate solicita ca aceste contribuții să îmbrace forma unui proiect de plan de performanță.

Aceste contribuții sunt pregătite de furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 după stabilirea țintelor de performanță la nivelul Uniunii, în timp util pentru a permite autorității naționale de supraveghere să respecte termenul stabilit la alineatul (5) din prezentul articol.

(3) În cazul în care sunt desemnați în conformitate cu articolul 10, furnizorii de servicii MET furnizează, de asemenea, contribuții privind baza lor de cost autorității naționale de supraveghere.

(4) Contribuțiile furnizate în temeiul alineatelor (2) și (3) din prezentul articol de furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 din prezentul articol în ceea ce privește alocarea costurilor incluse în planurile de performanță se bazează pe principiile generale menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (l).

(5) Autoritatea națională de supraveghere examinează informațiile furnizate în temeiul alineatelor (2), (3) și (4) din prezentul articol de fiecare furnizor de servicii de navigație aeriană desemnat în temeiul articolelor 8 și 10 și aprobă informațiile respective sau efectuează modificările necesare, după caz. Ulterior, pe baza acestor informații și, dacă este cazul, pe baza contribuțiilor din partea altor autorități naționale, autoritatea națională de supraveghere elaborează un proiect național unic de plan de performanță. Respectivul proiect național de plan de performanță este adoptat de statul membru.

Proiectul de plan de performanță este pregătit de autoritatea națională de supraveghere înainte de debutul perioadei de referință în cauză.

(6) Atunci când elaborează planurile de performanță, autoritățile naționale de supraveghere se asigură că alocarea costurilor incluse în proiectul de plan de performanță respectă principiile generale menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (l).

(7) În scopul îmbunătățirii nivelului de performanță al managementului traficului aerian, mai multe state membre pot elabora un plan de performanță comun pentru serviciile de navigație aeriană de rută și, după caz, pentru serviciile de navigație aeriană terminală. Acest plan acoperă cel puțin durata unei perioade de referință, include cel puțin o țintă de performanță comună și implică cooperarea transfrontalieră. Cooperarea transfrontalieră poate include achiziții publice comune în vederea îmbunătățirii interoperabilității și a guvernantei comune pentru optimizarea utilizării spațiului aerian.

(8) Proiectul de plan de performanță menționat la alineatul (1) include informațiile relevante, în special previziunile în materie de trafic și datele operaționale, furnizate de EUROCONTROL și de administratorul de rețea sau, dacă este oportun și justificat și după consultarea utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză, alte previziuni în materie de trafic.

La elaborarea proiectului de plan de performanță, autoritatea națională de supraveghere se consultă cu reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, cu autoritățile militare, cu operatorii aeroportuari, cu coordonatorii de aeroporturi, precum și cu autoritatea națională competentă, fără a aduce atingere dispozițiilor naționale care decurg din articolul 4 alineatul (5) din prezentul regulament. Se verifică conformarea cu Regulamentul (UE) 2018/1139 și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia.

(9) Proiectul de plan de performanță conține, după caz, ținte de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută în domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (a), coerente cu țintele de performanță la nivelul Uniunii, precum și ținte de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală în domeniile-cheie de performanță ale rentabilității și capacității și, sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 21 alineatul (3) litera (c) punctul (iii), în domeniul-cheie de performanță al climei și mediului. Proiectele de planuri de performanță includ o descriere a modului în care se aplică principiile generale menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (l) pentru alocarea acestor costuri comune.

Proiectele de planuri de performanță țin seama de Planul general european pentru ATM, de interdependențele dintre domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (a), precum și de circumstanțele locale.

(10) Fără a aduce atingere articolului 52 alineatul (3), proiectele de planuri de performanță adoptate sunt puse la dispoziția publicului.

(11) Proiectele de planuri de performanță adoptate sunt prezentate Comisiei spre evaluare și aprobare în conformitate cu articolul 24.

Articolul 24

Evaluarea planurilor de performanță

(1) Comisia evaluează proiectele de planuri de performanță adoptate menționate la articolul 23, inclusiv coerența țințelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută cu țințele de performanță la nivelul Uniunii, în conformitate cu criteriile și condițiile prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 28 litera (b), precum și alocarea costurilor comune între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală în conformitate cu principiile generale menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (l). Evaluarea coerenței țințelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută cu țințele de performanță la nivelul Uniunii ține seama de îmbunătățirile la nivel de performanță de-a lungul timpului. Comisia revizuieste țințele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală prin prisma elementelor specificate în actul de punere în aplicare menționat la articolul 28 litera (b).

(2) Atunci când evaluează coerența țințelor de performanță pentru serviciile de navigație aeriană de rută cu țințele de performanță la nivelul Uniunii, Comisia ține seama în mod corespunzător de circumstanțele locale și de interdependențele dintre domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (a).

Comisia poate permite, în cazul serviciilor de navigație aeriană de rută, o abatere a țințelor de performanță de la țințele de performanță la nivelul Uniunii în ceea ce privește un domeniu-cheie de performanță, în cazul în care acest lucru este considerat necesar și proporțional pentru a asigura coerența țințelor de performanță pentru serviciile respective cu țințele de performanță la nivelul Uniunii în ceea ce privește alte domenii-cheie de performanță.

(3) În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță adoptat îndeplinește criteriile și condițiile menționate la articolul 24 alineatul (1) și prevăzute în actele de punere în aplicare menționate la articolul 28 litera (b), coroborate cu alineatul (2) de la prezentul articol, Comisia adoptă un act de punere în aplicare vizând aprobarea respectivului proiect. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 48 alineatul (2).

(4) În cazul în care constată că există îndoieli cu privire la conformitatea proiectului de plan de performanță adoptat cu criteriile și condițiile respective, coroborate cu alineatul (2) de la prezentul articol, Comisia inițiază o examinare detaliată a respectivului proiect de plan de performanță, solicitând informații suplimentare din partea statului membru în cauză, dacă este necesar.

(5) În cazul în care, după efectuarea examinării detaliată, Comisia constată că proiectul de plan de performanță adoptat îndeplinește criteriile și condițiile respective coroborate cu alineatul (2) de la prezentul articol, aceasta adoptă un act de punere în aplicare vizând aprobarea respectivului proiect. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 48 alineatul (2).

În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță adoptat nu îndeplinește criteriile și condițiile respective, Comisia adoptă un act de punere în aplicare sub forma unei decizii prin care solicită statului membru în cauză să prezinte un proiect revizuit de plan de performanță care să respecte criteriile și condițiile respective și, după caz, prin care stabilește măsurile corective ce trebuie să fie luate de statul membru respectiv. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

Statul membru în cauză comunică Comisiei măsurile pe care le-a luat în temeiul deciziei respective, precum și informații care demonstrează că măsurile respective sunt conforme cu decizia respectivă.

În cazul în care constată că măsurile respective sunt suficiente pentru a asigura respectarea deciziei sale, Comisia notifică acest lucru statului membru în cauză și adoptă un act de punere în aplicare vizând aprobarea proiectului de plan de performanță. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de consultare menționată la articolul 48 alineatul (2).

În cazul în care constată că măsurile respective nu sunt suficiente pentru a asigura respectarea deciziei, Comisia notifică acest lucru statului membru în cauză.

Comisia ia măsuri, după caz, pentru a remedia neconformitatea, inclusiv prin intermediul acțiunilor prevăzute la articolul 258 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

(6) Statele membre în cauză adoptă ca planuri definitive proiectele de planuri de performanță aprobate de Comisie în conformitate cu prezentul articol și le pun la dispoziția publicului, fără a aduce atingere articolului 52 alineatul (3).

Articolul 25

Monitorizarea performanței

(1) Autoritatea națională de supraveghere evaluează, în colaborare cu autoritatea națională competentă, fără a aduce atingere dispozițiilor naționale care decurg din articolul 4 alineatul (5), dacă serviciile de navigație aeriană furnizate în spațiul aerian aflat în responsabilitatea lor îndeplinesc țintele de performanță cuprinse în planurile de performanță aprobate în conformitate cu articolul 24 și dacă planurile respective au fost puse în aplicare în mod corect și pune în aplicare schemele de stimulente menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (i).

(2) Autoritatea națională de supraveghere întocmește rapoarte periodice referitoare la monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană furnizate de furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 și le pune la dispoziția Comisiei. Rezultatele evaluărilor respective sunt puse la dispoziția publicului fără a se aduce atingere articolului 52 alineatul (3).

Furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 furnizează autorității naționale de supraveghere informațiile și datele necesare pentru o astfel de monitorizare. Acestea includ informații și date legate de costurile reale ale serviciilor furnizate și achiziționate și veniturile conexe.

(3) În măsura în care furnizorul de servicii de navigație aeriană dispune de mijloace rezonabile pentru a atenua impactul factorilor externi, în cazul în care țintele de performanță cuprinse în planurile de performanță nu sunt atinse sau planul de performanță nu este pus în aplicare în mod corect, autoritatea națională de supraveghere impune luarea de măsuri corective de către furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză. Aceste măsuri corective sunt adecvate pentru a îmbunătăți performanța și sunt proporționale, în special având în vedere interdependențele cu siguranța și între domeniile de performanță, precum și impactul asupra rețelei.

În cazul în care măsurile corective impuse nu sunt aplicate în mod corespunzător, statul membru în cauză ia măsurile adecvate și informează Comisia. În cazul unei performanțe insuficiente persistente, Comisia poate lua măsuri în conformitate cu articolul 34 alineatele (2) și (3).

(4) Comisia monitorizează performanța furnizării de servicii de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea pe baza rapoartelor autorităților naționale de supraveghere și a analizei datelor primite și evaluează periodic realizarea globală a țăintelor de performanță la nivelul Uniunii și prezintă rezultatele comitetului menționat la articolul 48 alineatul (1).

Articolul 26

Planul de performanță al rețelei

(1) Administratorul de rețea întocmește, pentru fiecare perioadă de referință, în conformitate cu procesul decizional în colaborare menționat la articolul 38 alineatul (11), un proiect de plan de performanță al rețelei.

Proiectul de plan de performanță al rețelei este elaborat după stabilirea țăintelor de performanță la nivelul Uniunii și înainte de debutul perioadei de referință în cauză. Acesta cuprinde ținte de performanță în domeniile-cheie de performanță menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (a).

(2) Proiectul de plan de performanță al rețelei este prezentat Comisiei spre evaluare și adoptare.

(3) Comisia evaluează proiectul de plan de performanță al rețelei, pe baza următoarelor criterii esențiale:

(a) evaluarea îmbunătățirilor la nivel de performanță de-a lungul timpului, pe perioada de referință vizată de planul de performanță și pe perioada care cuprinde atât perioada de referință precedentă, cât și perioada de referință vizată de planul de performanță, precum și a contribuției la țăintele de performanță la nivelul Uniunii;

(b) caracterul complet și coerența proiectului de plan de performanță al rețelei în ceea ce privește datele și documentele justificative, inclusiv principalele ipoteze folosite și previziunile în materie de trafic.

(4) În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță al rețelei este complet și arată îmbunătățiri adecvate la nivel de performanță, Comisia adoptă proiectul de plan de performanță al rețelei ca plan definitiv. În caz contrar, Comisia solicită administratorului de rețea să prezinte un proiect revizuit de plan de performanță al rețelei.

Articolul 27

Revizuirea ȋntelilor de performanȃ și a planurilor de performanȃ în cursul unei perioade de referinȃ

(1) În cazul în care, în cursul unei perioade de referinȃ, ȋntele de performanȃ la nivelul Uniunii nu mai sunt adecvate, din cauza modificării semnificative a circumstanȃelor sau a considerentelor de siguranȃ și în cazul în care revizuirea unuia sau a mai multor ȋnte este necesară și proporȃională, Comisia revizuieste ȋntele de performanȃ la nivelul Uniunii. În cazul unei astfel de decizii se aplică articolul 22.

În cazul în care, în urma revizuirii, ȋntele de performanȃ cuprinse în planurile de performanȃ adoptate în temeiul articolului 24 alineatul (6) nu mai sunt coerente cu ȋntele de performanȃ la nivelul Uniunii, autorităȃile naȃionale de supraveghere revizuiesc planurile respective în ceea ce privește ȋntele de performanȃ în cauză. Articolele 23, 24 și 25 se aplică revizuirii planurilor respective. Consultarea menȃionată la articolul 23 alineatul (8) poate fi limitată, în sensul prezentului paragraf, la ȋntele de performanȃ și la părȃile din proiectele de planuri de performanȃ care sunt afectate direct sau indirect de revizuire.

În urma revizuirii menȃionate la primul paragraf, autorităȃile naȃionale de supraveghere elaborează noi proiecte de planuri de performanȃ, cārora li se aplică articolele 23, 24 și 25. Administratorul de reȃea elaborează un nou proiect de plan de performanȃ al reȃei, cārui i se aplică articolul 26.

(2) Decizia privind ȋntele revizuite de performanȃ la nivelul Uniunii menȃionată la alineatul (1) include dispoziȃii tranzitorii pentru perioada pînă cînd devin aplicabile planurile de performanȃ revizuite definitive. ȋntele revizuite de performanȃ la nivelul Uniunii și dispoziȃiile tranzitorii nu se aplică retroactiv.

(3) În cazul unei crize de reȃea, cum ar fi conflictele geopolitice, crizele sanitare sau dezastrele naturale, care împiedică furnizarea de previziuni fiabile în materie de trafic, dispoziȃiile tranzitorii adoptate de Comisie în conformitate cu alineatul (2) pot include suspendarea temporară sau adaptarea sistemului de performanȃ pînă la încheierea crizei de reȃea și pînă cînd devin disponibile noi previziuni fiabile. Într-un astfel de caz, Comisia definește condiȃiile aferente, inclusiv adaptările necesare ale tarifelor aplicabile, în decizia menȃionată la alineatul (1).

(4) Sub rezerva aprobării de cārte Comisie, statele membre pot revizui unul sau mai multe dintre ȋntele de performanȃ în cursul unei perioade de referinȃ, în cazul în care se ating pragurile de alertă sau în cazul în care se demonstrează cār datele, ipotezele și motivele iniȃiale care stau la baza ȋntelor de performanȃ nu mai sunt corecte într-o măsură semnificativă și durabilă, din cauza unor circumstanȃe care nu puteau fi prevăzute la momentul adoptării planului de performanȃ. Comisia aprobă această revizuire în cazul în care ajunge la concluzia cār revizuirea este necesară și proporȃională, iar ȋntele de performanȃ revizuite sunt coerente cu ȋntele de performanȃ la nivelul Uniunii.

În acest caz, statele membre revizuiesc planurile de performanȃ în ceea ce privește ȋntele în cauză, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 23 și 24. Consultarea menȃionată la articolul 23 alineatul (8) poate fi limitată, în sensul prezentului alineat, la ȋntele de performanȃ și la părȃile din planurile de performanȃ care sunt afectate direct sau indirect de revizuire.

Articolul 28

Punerea în aplicare a sistemului de performanȃ

Pentru punerea în aplicare a sistemului de performanȃ, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc cerinȃe detaliate și proceduri în ceea ce privește articolul 21 alineatul (4) și articolele 22-27, în special în ceea ce privește:

- (a) pregătirea, elaborarea, evaluarea, aprobarea și revizuirea planurilor de performanȃ;
- (b) stabilirea ȋntelor de performanȃ, a criteriilor și a condiȃiilor pentru evaluarea acestora, inclusiv pentru evaluarea coerenȃei ȋntelor pentru serviciile de navigaȃie aeriană de rută cu ȋntele de performanȃ la nivelul Uniunii, precum și a unei metodologii de definire a valorilor obȃnute prin defalcare;
- (c) principiile generale de alocare a costurilor comune între serviciile de navigaȃie aeriană de rută și terminală, astfel cum se menȃionează la articolul 21 alineatul (4) litera (l);
- (d) monitorizarea planurilor de performanȃ, a performanȃei funcȃiilor de reȃea, mecanismele de alertă pentru revizuirea planurilor și a ȋntelor de performanȃ și pentru revizuirea ȋntelor de performanȃ la nivelul Uniunii în cursul unei perioade de referinȃ și dispunerea de măsuri corective, astfel cum se menȃionează la articolul 21 alineatul (4) și la articolele 23, 24, 25 și 27;
- (e) calendarele pentru toate procedurile;

- (f) un mecanism de gestionare a evenimentelor, menționat la articolul 21 alineatul (4) litera (m);
- (g) stabilirea indicatorilor-cheie de performanță și a indicatorilor utilizați pentru monitorizare. Comisia este împuternicită să stabilească indicatori-cheie de performanță pentru serviciile de navigație aeriană terminală în domeniul-cheie de performanță al climei și mediului atunci când va fi posibilă stabilirea unor indicatori valizi, fiabili și măsurabili. Acești indicatori trebuie să fie cel puțin capabili să demonstreze și să măsoare impactul în domeniul respectiv care poate fi influențat direct de furnizorii de servicii de navigație aeriană;
- (h) metodologia de analiză comparativă;
- (i) schemele de stimulente;
- (j) condițiile de stabilire a planurilor de performanță comune.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

Articolul 29

Principii aplicabile sistemului de tarifyare

(1) Fără a aduce atingere posibilității statelor membre de a finanța furnizarea serviciilor de navigație aeriană care fac obiectul prezentului articol din fonduri publice, în măsura în care acest lucru este în conformitate cu normele privind concurența prevăzute de tratat, după caz, se stabilesc, se impun și se percep utilizatorilor spațiului aerian tarifyare pentru serviciile de navigație aeriană.

Sistemul de tarifyare instituit în temeiul prezentului articol și al articolelor 30-32 este în conformitate cu articolul 15 din Convenția de la Chicago. În cazul tarifyarelor de rută, se asigură coerența dintre sistemul de tarifyare instituit în temeiul prezentului regulament și al actelor de punere în aplicare menționate la articolul 33 și sistemul de tarifyare al EUROCONTROL pentru tarifyarele de rută.

(2) Articolele 29-36 nu se aplică serviciilor de navigație aeriană terminală furnizate în aeroporturi care sunt situate pe teritoriul statelor membre cărora li se aplică tratatul și în care se înregistrează mai puțin de 80 000 de mișcări de transport aerian pe an efectuate conform IFR. Cu toate acestea, un stat membru poate decide că aceste servicii de navigație aeriană terminală fac obiectul articolelor respective.

(3) Tarifyarele se bazează pe costurile suportate de furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 în legătură cu serviciile și funcțiile asigurate utilizatorilor spațiului aerian pe perioade de referință fixe, astfel cum sunt definite la articolul 21 alineatul (3). Aceste costuri pot include o rentabilitate rezonabilă a activelor.

(4) Tarifyarele încurajează furnizarea în condiții de siguranță, eficiență, eficacitate și durabilitate a serviciilor de navigație aeriană în vederea atingerii unui înalt nivel de siguranță și de eficiență din punctul de vedere al costurilor, reducând totodată impactul aviației asupra mediului.

(5) Veniturile încasate de un furnizor de servicii de navigație aeriană desemnat în temeiul articolelor 8 și 10 din tarifyarele impuse utilizatorilor spațiului aerian în conformitate cu prezentul articol nu pot fi utilizate pentru a finanța servicii pe care respectivul furnizor de servicii de navigație aeriană le furnizează în condiții de piață în conformitate cu articolul 11 sau pentru a finanța orice altă activitate comercială desfășurată de furnizorul respectiv.

(6) Datele financiare referitoare la costurile determinate, la costurile reale și la veniturile conexe ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană desemnați se raportează autorităților naționale de supraveghere. Pentru a permite Comisiei să îndeplinească sarcinile care îi revin în temeiul prezentului regulament, autoritățile naționale de supraveghere raportează aceste date Comisiei în conformitate cu modalitățile definite în actul de punere în aplicare menționat la articolul 33. Datele financiare privind costurile determinate, costurile reale și veniturile conexe sunt puse la dispoziția utilizatorilor spațiului aerian și se publică în conformitate cu articolul 52 alineatul (3).

Articolul 30

Bazele de cost pentru stabilirea tarifyarelor

(1) Bazele de cost pentru stabilirea tarifyarelor pentru serviciile de navigație aeriană constau în costurile determinate, astfel cum sunt stabilite în planurile de performanță adoptate în conformitate cu articolul 24 alineatul (6), aferente furnizării serviciilor respective în zona tarifyară de rută și în zona tarifyară terminală în cauză.

- (2) Costurile determinate menționate la alineatul (1) includ costurile infrastructurilor și serviciilor relevante, costurile capitalului și amortizarea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare, inclusiv costurile cu personalul.
- (3) Costurile determinate menționate la alineatul (1) includ, deopotrivă, următoarele costuri:
- (a) costurile legate de supravegherea serviciilor de navigație aeriană suportate de autoritățile naționale de supraveghere, de autoritățile naționale competente și de alte autorități naționale cărora statele membre le-au încredințat sarcini în legătură cu prezentul regulament și cu Regulamentul (UE) 2018/1139, în cazul în care statul membru decide astfel;
 - (b) costurile suportate de furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 în legătură cu furnizarea serviciilor de navigație aeriană și cu funcțiile de rețea;
 - (c) costurile care decurg din Convenția internațională EUROCONTROL privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene din 13 decembrie 1960, astfel cum a fost modificată ultima dată, în cazul în care statul membru decide astfel.
- (4) Costurile determinate nu includ costurile sancțiunilor impuse de statele membre în conformitate cu articolul 53.
- (5) Costurile aferente atât serviciilor de navigație aeriană de rută, cât și serviciilor de navigație aeriană terminală se alocă conform principiilor generale menționate la articolul 21 alineatul (4) litera (l). Nu se permit subvenții încrucișate între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală. Se permit subvențiile încrucișate între diferite servicii de navigație aeriană din cadrul uneia dintre cele două categorii menționate numai dacă sunt justificate din motive obiective și sub rezerva identificării transparente în conformitate cu articolul 36 alineatul (3).
- (6) Furnizorii de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 furnizează autorității naționale de supraveghere detalii privind baza lor de cost. În acest scop, costurile se defalcă făcându-se distincție între costurile cu personalul, alte costuri de funcționare decât costurile cu personalul, costurile de amortizare, costurile capitalului, costurile excepționale și costurile menționate la articolul 30 alineatul (3). Pentru a permite Comisiei să îndeplinească sarcinile care îi revin în temeiul prezentului regulament, autoritatea națională de supraveghere furnizează aceste informații Comisiei în conformitate cu modalitățile definite în actul de punere în aplicare menționat la articolul 33.

Articolul 31

Zona tarifară și ratele unitare

- (1) Ratele unitare se stabilesc, per an calendaristic și per zonă tarifară, pe baza costurilor determinate și a previziunilor în materie de trafic din planurile de performanță, precum și pe baza ajustărilor aplicabile rezultate din anii anteriori și a altor venituri, în special fonduri publice, inclusiv sprijin financiar din partea programelor de asistență ale Uniunii.
- (2) Fără a aduce atingere articolului 30 alineatul (5), statele membre definesc, înainte de începerea unei perioade de referință, zonele tarifare pentru serviciile de navigație aeriană și identifică furnizorii de servicii de trafic aerian care intră în sfera de aplicare a fiecărei zone tarifare. Comisia adoptă un act de punere în aplicare pentru a stabili condițiile în care statele membre pot modifica sau stabili o nouă zonă tarifară terminală în cursul unei perioade de referință. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).
- (3) Ratele unitare se stabilesc de către statele membre și fac obiectul verificării de către Comisie pentru a se stabili dacă sunt conforme cu articolul 29, cu articolul 30 și cu prezentul articol.

În cazul în care Comisia constată că o rată unitară nu îndeplinește cerințele menționate, respectiva rată unitară este revizuită în mod corespunzător de statul membru în cauză și este modificată astfel încât să îndeplinească cerințele respective.

Ratele unitare se publică.

- (4) Statele membre pot defini zone tarifare comune și, în astfel de cazuri, stabilesc rate unitare comune pentru zonele tarifare respective.

Articolul 32

Stabilirea tarifelor

- (1) Se percep tarife utilizatorilor spațiului aerian pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană, în condiții nediscriminatorii, luându-se în considerare capacitățile productive relative ale diferitelor tipuri de aeronave în cauză. La impunerea de tarife diferiților utilizatori ai spațiului aerian pentru utilizarea aceluiași serviciu, nu se face distincție cu privire la naționalitatea sau categoria utilizatorului.
- (2) Tariful de rută pentru serviciile de navigație aeriană pentru un zbor dat într-o zonă tarifară de rută dată se calculează pe baza ratei unitare stabilite pentru respectiva zonă tarifară de rută și a unităților de servicii de rută pentru zborul respectiv.
- (3) Tariful pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru un zbor dat într-o zonă tarifară terminală dată se calculează pe baza ratei unitare stabilite pentru respectiva zonă tarifară terminală și a unităților de servicii de navigație aeriană terminală pentru zborul respectiv. În scopul calculării tarifului de navigație aeriană terminală, apropierea și plecarea unui zbor se consideră ca fiind un singur zbor.
- (4) Anumiți utilizatori ai spațiului aerian sau anumite zboruri pot face obiectul unei exceptări de la plata tarifelor de navigație aeriană, în special utilizatorii care folosesc aeronave ușoare și aeronave de stat sau zborurile care sunt operate cu astfel de aeronave, cu condiția de a acoperi costul unei astfel de exceptări din alte resurse și de a nu-l transfera asupra altor utilizatori ai spațiului aerian.
- (5) Comisia, în consultare cu statele membre, cu furnizorii de servicii de trafic aerian și cu utilizatorii spațiului aerian, realizează un studiu privind contribuția modularii tarifelor la realizarea obiectivelor Cerului unic european, astfel cum sunt definite la articolul 1 alineatul (1) din prezentul regulament, și ale Regulamentului (UE) 2021/1119. Acest studiu evaluează, de asemenea, fezabilitatea modularii respective și impactul său asupra traficului aerian, a furnizării de servicii, a costurilor administrative și a părților interesate.
- (6) Rezultatul studiului menționat la alineatul (5) din prezentul articol va furniza Comisiei informațiile esențiale pentru a stabili dacă să adopte un act de punere în aplicare în conformitate cu articolul 48 alineatul (3), vizând asigurarea aplicării uniforme a modularii tarifelor de rută pentru a încuraja utilizatorii spațiului aerian să sprijine îmbunătățirile la nivelul performanței climatice și de mediu, cum ar fi prin utilizarea celei mai eficiente rute disponibile din punctul de vedere al consumului de combustibil, utilizarea sporită a tehnologiilor alternative de propulsie curată, inclusiv a combustibililor alternativi durabili, menținând în același timp un nivel optim de siguranță.
- (7) Modularea menționată la alineatul (6) constă în avantaje sau dezavantaje financiare și este neutră din punctul de vedere al veniturilor pentru furnizorii de servicii de trafic aerian.
- (8) În plus față de modularea tarifelor menționată la alineatul (6), statele membre pot modula tarifele pentru a încuraja furnizorii de servicii de trafic aerian și utilizatorii spațiului aerian să sprijine îmbunătățirea calității serviciilor, cum ar fi creșterea capacității, reducerea întârzierilor și dezvoltarea durabilă.

Articolul 33

Punerea în aplicare a sistemului de tarificare

Pentru punerea în aplicare a sistemului de tarificare, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc cerințe detaliate și proceduri în ceea ce privește articolele 29-32, îndeosebi în ceea ce privește bazele de cost și costurile determinate, stabilirea ratelor unitare, mecanismele de partajare a riscurilor și modularea tarifelor, precum și modalitățile pentru transmiterea datelor către Comisie de către autoritățile naționale de supraveghere. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

Articolul 34

Evaluarea conformării cu sistemele de performanță și de tarificare

- (1) Comisia evaluează periodic conformarea statelor membre cu articolele 21-27 și 29-32 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolele 28 și 33. Atunci când efectuează această evaluare, Comisia apreciază dacă statele membre asigură, în conformitate cu obligația lor de cooperare loială, respectarea de către furnizorii de servicii de navigație aeriană a obligațiilor care le revin în temeiul articolelor respective. Comisia acționează cu consultarea PRB și a autorităților naționale de supraveghere.

(2) Atunci când are indicii privind neconformarea cu dispozițiile menționate la alineatul (1), Comisia poate demara o investigație. Ea încheie investigația în termen de patru luni, după audierea statului membru și a autorității naționale de supraveghere în cauză.

(3) Fără a aduce atingere articolului 52 alineatul (1), Comisia comunică rezultatele investigației sale statului membru și, după caz, furnizorilor de servicii de navigație aeriană desemnați în temeiul articolelor 8 și 10 în cauză și poate emite un aviz cu privire la conformarea sau neconformarea statului membru respectiv cu articolele 21-27 și 29-32 și cu actele de punere în aplicare menționate la articolele 28 și 33. Aceasta notifică respectivul aviz statului membru în cauză.

Articolul 35

Aplicarea sistemelor de performanță și de tarifare în cazul forțelor militare

(1) Articolele 21-34 nu se aplică forțelor militare care furnizează servicii de navigație aeriană în principal mișcărilor aeronavelor, altele decât traficul aerian general.

Cu toate acestea, statele membre pot decide să aplice articolele respective forțelor militare care furnizează servicii de navigație aeriană în principal mișcărilor aeronavelor, altele decât traficul aerian general.

În cazul în care dispozițiile articolelor 21-34 nu se aplică forțelor militare care furnizează servicii de navigație aeriană, costurile serviciilor conexe nu fac parte din costurile determinate menționate la articolul 30 alineatul (1).

(2) Articolele 21-34 se aplică forțelor militare care furnizează servicii de navigație aeriană în principal traficului aerian general în ceea ce privește serviciile furnizate traficului aerian general.

Articolul 36

Transparența situației contabile a furnizorilor de servicii de navigație aeriană

(1) Anual, furnizorii de servicii de navigație aeriană, indiferent de sistemul de proprietate sau de structurile lor juridice, întocmesc și fac publică situația contabilă. Aceasta este conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de Uniune.

În cazul în care, din cauza statutului juridic al furnizorului de servicii de navigație aeriană, nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, furnizorul asigură un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde. Furnizorii de servicii de navigație aeriană publică un raport anual și sunt auditați cu regularitate de un auditor independent în ceea ce privește situația contabilă menționată la prezentul alineat.

(2) Autoritățile naționale de supraveghere au dreptul de a avea acces la situațiile contabile ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană aflați sub supravegherea lor. Statele membre pot decide să acorde acces la aceste situații contabile și autorităților naționale de supraveghere din alte state membre. În cazul în care acest lucru este necesar pentru a permite Comisiei să îndeplinească sarcinile care îi revin în temeiul prezentului regulament, autoritățile naționale de supraveghere furnizează aceste informații Comisiei.

(3) Furnizorii de servicii de navigație aeriană țin, în contabilitatea internă, evidențe contabile separate pentru fiecare serviciu de navigație aeriană, la fel cum ar trebui să procedeze dacă serviciile respective ar fi executate de întreprinderi separate, în vederea evitării discriminării, a subvenționării încrucișate și a denaturării concurenței. Un furnizor de servicii de navigație aeriană ține, de asemenea, o evidență contabilă separată pentru fiecare activitate în cazul căreia:

- (a) furnizează servicii de navigație aeriană achiziționate în conformitate cu articolul 11 alineatele (1) și (2) și servicii de navigație aeriană care nu intră sub incidența dispoziției respective;
- (b) furnizează servicii de navigație aeriană și desfășoară alte activități, indiferent de natura lor, inclusiv servicii CIS;
- (c) furnizează servicii de navigație aeriană în Uniune și în țări terțe.

Costurile determinate și costurile reale generate de serviciile de navigație aeriană se defalcă pe categorii de costuri în conformitate cu articolul 30 alineatul (6) și se pun la dispoziția publicului, fără a se aduce atingere articolului 52 alineatul (3).

(4) Datele financiare raportate în conformitate cu articolul 29 alineatul (6) și alte informații relevante pentru calcularea ratelor unitare fac obiectul auditării sau al verificării de către autoritatea națională de supraveghere sau de către o entitate independentă de furnizorul de servicii de navigație aeriană în cauză, precum și al aprobării de către autoritatea națională de supraveghere. Concluziile auditului respectiv sunt puse la dispoziția publicului fără a se aduce atingere articolului 52 alineatul (3).

CAPITOLUL IV MANAGEMENTUL REȚELEI

Articolul 37 Funcțiile de rețea

(1) Funcțiile rețelei de management al traficului aerian conduc la utilizarea durabilă și eficientă a spațiului aerian și a resurselor limitate. Totodată, ele asigură faptul că utilizatorii spațiului aerian pot utiliza traiectorii și profiluri de zbor optimizate pentru mediu și climă, permițând, în același timp, accesul echitabil și rezonabil la spațiul aerian și la serviciile de navigație aeriană și reducând la minimum congestionarea. Funcțiile de rețea prevăzute la alineatul (2) din prezentul articol sprijină accesul neîntrerupt al utilizatorilor spațiului aerian la serviciile de navigație aeriană, precum și atingerea țintelor de performanță la nivelul Uniunii menționate la articolul 21 alineatul (3) litera (b), și se bazează pe cerințe operaționale. Punerea în aplicare a respectivelor funcții de rețea respectă dispozițiile articolului 1 și nu aduce atingere suveranității statelor membre asupra spațiului lor aerian și nici cerințelor acestora din urmă în materie de ordine publică, siguranță publică și apărare.

(2) Funcțiile de rețea menționate la alineatul (1) sunt următoarele:

- (a) proiectarea și utilizarea structurilor de spațiu aerian în întreaga Uniune, cu scopul de a oferi nivelul necesar de siguranță, capacitate, flexibilitate, capacitate de reacție, performanță de mediu, ținând seama în mod corespunzător de nevoile în materie de securitate și apărare și fără a aduce atingere responsabilităților statelor membre în ceea ce privește rutele și structurile de spațiu aerian pentru spațiul aerian de care sunt responsabile;
- (b) ATFM;
- (c) coordonarea resurselor limitate în cadrul benzilor de frecvență pentru aviație utilizate de traficul aerian general, în special a frecvențelor radio, precum și coordonarea codurilor de transponder radar;
- (d) facilitarea delegării furnizării de servicii de trafic aerian prin cooperarea cu furnizorii de servicii de trafic aerian și cu autoritățile statelor membre;
- (e) furnizarea capacității de control al traficului aerian în rețea în conformitate cu angajamentele stabilite în NOP, în vederea îndeplinirii cerințelor de performanță operațională a rețelei și a valorilor de referință locale;
- (f) managementul crizelor de rețea;
- (g) atribuirea întârzierilor ATFM;
- (h) managementul planificării, monitorizării și coordonării activităților de implementare a instalării infrastructurii în rețeaua europeană de management al traficului aerian, în conformitate cu Planul general european pentru ATM, ținând seama de nevoile operaționale și de procedurile operaționale asociate;
- (i) monitorizarea funcționării infrastructurii rețelei europene de management al traficului aerian.

(3) Statele membre și toate părțile operaționale interesate relevante execută funcții de rețea cu contribuția administratorului de rețea astfel cum este definit la articolul 38 alineatul (6) și în actul de punere în aplicare menționat la articolul 38 alineatul (10).

(4) Funcțiile prevăzute la alineatul (2) nu implică adoptarea de măsuri obligatorii cu un domeniu de aplicare general sau exercitarea unei puteri politice discreționare. Acestea se exercită în coordonare cu autoritățile civile și militare, în special în conformitate cu procedurile convenite referitoare la utilizarea flexibilă a spațiului aerian. Măsurile luate pentru punerea în aplicare a funcțiilor menționate la alineatul (2) sunt de natură pur operațională sau tehnică și țin seama de specificitățile statelor membre.

(5) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea dispozițiilor menționate la prezentul articol, Comisia adoptă, în vederea realizării obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3), prin care stabilește norme detaliate privind executarea funcțiilor de rețea, inclusiv privind managementul crizelor.

Articolul 38

Administratorul de rețea

(1) În vederea realizării obiectivelor menționate la articolul 37 alineatul (1) din prezentul regulament, Comisia, sprijinită de agenție, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139, se asigură că administratorul de rețea contribuie la executarea funcțiilor de rețea prevăzute la articolul 37 alineatul (2) din prezentul regulament, prin îndeplinirea sarcinilor menționate la alineatul (6) din prezentul articol. Comisia supraveghează îndeplinirea corespunzătoare a sarcinilor administratorului de rețea.

(2) Comisia numește un organism independent, imparțial și competent care să îndeplinească sarcinile administratorului de rețea.

(3) În acest scop, Comisia adoptă un act de punere în aplicare în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

Decizia de numire în cauză include condițiile numirii, inclusiv în ceea ce privește finanțarea administratorului de rețea.

(4) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea dispozițiilor menționate la alineatul (2), Comisia adoptă, în vederea realizării obiectivelor stabilite la articolul 1, acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate care cuprind:

- (a) cerințele și procedurile de numire;
- (b) cerințe legate de independență;
- (c) cerințe legate de expertiză;
- (d) finanțarea;
- (e) supravegherea de către Comisie a executării de către administratorul de rețea a sarcinilor care îi revin;
- (f) cerințe pentru măsurarea performanței administratorului de rețea.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

(5) Administratorul de rețea își execută sarcinile în mod imparțial și eficient din punctul de vedere al costurilor, face obiectul unei guvernante adecvate și este independent. În cazul în care organismul competent numit drept administrator de rețea îndeplinește și funcții de reglementare, se asigură separarea organizațională a acestor funcții. La executarea sarcinilor care îi revin, administratorul de rețea ia în considerare necesitățile întregii rețele ATM, protejând în același timp capacitățile de apărare, și implică pe deplin toate părțile operaționale interesate.

(6) La aplicarea actului de punere în aplicare menționat la alineatul (3) din prezentul articol, administratorul de rețea contribuie, în limitele prevăzute la articolul 37 alineatul (4), la executarea funcțiilor de rețea prin următoarele sarcini:

- (a) stabilirea planului de administrare a rețelei și pregătirea planului strategic al rețelei;
- (b) sprijinirea configurării și coordonării utilizării structurilor de spațiu aerian;
- (c) facilitarea delegării furnizării de servicii de trafic aerian în cazul în care acest lucru este aprobat de statele membre în cauză, prin sprijinirea statelor membre și a furnizorilor de servicii de trafic aerian în cauză, ținând seama de acordurile necesare pentru coordonarea traficului aerian general și operațional și de necesitatea de a menține o coordonare adecvată în structurile relevante de spațiu aerian;
- (d) coordonarea și sprijinul pentru furnizarea capacității de control al traficului aerian în rețea în conformitate cu angajamentele stabilite în NOP, în vederea îndeplinirii cerințelor de performanță operațională a rețelei și a valorilor de referință locale;

- (e) coordonarea și sprijinul pentru managementul crizelor de rețea;
- (f) coordonarea resurselor limitate în cadrul benzilor de frecvență pentru aviație utilizate de traficul aerian general, în special a frecvențelor radio, precum și coordonarea codurilor de transponder radar;
- (g) coordonarea ATFM și furnizarea, organizarea și operarea unității centrale de ATFM;
- (h) elaborarea de proceduri și organizarea proceselor de atribuire a întârzierilor ATFM prin intermediul procesului decizional în colaborare;
- (i) coordonarea, monitorizarea și sprijinirea activităților de planificare și punere în aplicare aferente instalării infrastructurii în rețeaua europeană de management al traficului aerian, în parteneriat cu părțile operaționale interesate pentru a asigura participarea lor activă la gestionare și guvernare;
- (j) monitorizarea performanței infrastructurii rețelei europene de management al traficului aerian;
- (k) coordonarea cu OACI și cu regiunile OACI în ceea ce privește executarea funcțiilor de rețea;
- (l) stabilirea programului de lucru și a bugetului administratorului de rețea;
- (m) furnizarea de date privind planurile de zbor în legătură cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului⁽²²⁾ sau cu alte măsuri de siguranță și securitate și prin intermediul oricăror alte sarcini necesare pentru contribuția administratorului de rețea la executarea funcțiilor de rețea și legate în mod intrinsec de această contribuție, astfel cum se specifică în actele de punere în aplicare menționate la alineatul (10).

(7) Administratorul de rețea contribuie la executarea funcțiilor de rețea prin măsuri de sprijin care să urmărească o planificare și o administrare sigure și eficiente de către părțile interesate din cadrul rețelei în condiții normale și de criză de rețea, precum și prin măsuri care să urmărească îmbunătățirea continuă a administrării rețelei în cadrul Cerului unic european și a performanței globale a rețelei, îndeosebi în privința punerii în aplicare a sistemului de performanță, inclusiv în ceea ce privește clima și mediul. Măsurile luate de administratorul de rețea țin seama de necesitatea integrării depline a aeroporturilor în rețea și vizează asigurarea conformității cu planurile de performanță și cu țintele de performanță ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați.

(8) Administratorul de rețea cooperează îndeaproape cu Comisia pentru a facilita ca țintele de performanță menționate la articolul 21 să se reflecte în mod corespunzător în planificarea generală a capacității, precum și în capacitatea care urmează să fie pusă la dispoziție de furnizorii individuali de servicii de trafic aerian și convenită de administratorul de rețea și de respectivii furnizori de servicii de trafic aerian în NOP.

(9) Administratorul de rețea:

- (a) prin intermediul procesului decizional în colaborare, stabilește acțiuni operaționale și propune măsuri de remediere care să fie luate de părțile operaționale interesate pentru a contribui la realizarea țintelor de performanță la nivelul Uniunii și a țintelor de performanță locale obligatorii, ținând seama în mod corespunzător de circumstanțele regionale și locale, precum și la punerea în aplicare a cerințelor de performanță operațională a rețelei și a valorilor de referință locale, astfel cum sunt stabilite în NOP, și oferă consiliere cu privire la traiectorii de zbor optimizate din punct de vedere climatic; părțile operaționale interesate pot decide dacă trebuie să fie puse în aplicare măsurile de remediere propuse și informează Consiliul de administrare a rețelei cu privire la motivele nepunerii lor în aplicare;
- (b) în coordonare cu părțile relevante, consiliază Comisia și furnizează informații relevante PRB în ceea ce privește instalarea infrastructurii rețelei ATM în conformitate cu Planul general european pentru ATM, în special pentru a identifica investițiile necesare pentru rețea.

(10) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă a dispozițiilor menționate la alineatele (6)-(9) din prezentul articol, Comisia adoptă, în vederea realizării obiectivelor stabilite la articolul 1, acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate privind punerea în aplicare a sarcinilor administratorului de rețea, astfel cum sunt definite la alineatele respective.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

⁽²²⁾ Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE (JO L 344, 27.12.2005, p. 15).

(11) La executarea sarcinilor sale, administratorul de rețea ia măsurile printr-un proces decizional în colaborare. Părțile la procesul decizional în colaborare acționează, în cea mai mare măsură posibilă, în vederea îmbunătățirii funcționării și a performanței rețelei, inclusiv în vederea realizării ȋntelilor de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al climei și mediului. Procesul decizional în colaborare promovează interesul rețelei, ținând seama de interesele esențiale în materie de securitate și apărare, precum și de alte condiții locale sau regionale, cum ar fi condițiile geografice, topografice și meteorologice.

Statele membre sunt pe deplin implicate în deciziile de importanță strategică, în special în elaborarea planului strategic al rețelei.

(12) Procesul decizional în colaborare menționat la alineatul (11) se bazează, în special, pe un proces de consultare a părților operaționale interesate, a coordonatorilor de sloturi, a statelor membre și, după caz, a agenției și a Comisiei, pe acorduri de lucru și procese operaționale și pe mecanisme de soluționare a litigiilor care implică Consiliul de administrare a rețelei, dacă este necesar.

Atunci când este vizată suveranitatea unui stat membru asupra spațiului său aerian, este necesar acordul respectivului stat membru.

(13) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea dispozițiilor menționate la alineatele (11) și (12), Comisia adoptă, în vederea realizării obiectivelor stabilite la articolul 1, acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate privind procesul decizional în colaborare care cuprind:

- (a) un proces de consultare a părților operaționale interesate, a coordonatorilor de sloturi, a statelor membre și, după caz, a agenției și a Comisiei;
- (b) acorduri de lucru și procese operaționale;
- (c) implicarea autorităților statelor membre, atunci când este necesar;
- (d) mecanisme de soluționare a litigiilor care implică Consiliul de administrare a rețelei, dacă este necesar;
- (e) orice altă măsură necesară în ceea ce privește procesele decizionale.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

(14) Se instituie un consiliu de administrare a rețelei în vederea asigurării unei guvernante adecvate în ceea ce privește executarea funcțiilor de rețea.

Consiliul de administrare a rețelei este responsabil cu:

- (a) aprobarea sau susținerea măsurilor luate sau propuse de administratorul de rețea în conformitate cu actul de punere în aplicare menționat la alineatul (15);
- (b) aprobarea specificațiilor pentru consultare și a acordurilor de lucru detaliate menționate la alineatele (12) și (13);
- (c) aprobarea NOP;
- (d) susținerea NSP, după consultarea statelor membre și ținând seama de avizul lor și înainte de aprobarea acestuia de către Comisie;
- (e) monitorizarea punerii în aplicare a funcțiilor de rețea și furnizarea de avize sau recomandări cu privire la aspecte specifice; și
- (f) orice altă măsură necesară pentru executarea mecanismelor de guvernanță.

Aprobarea de către Comisie a NSP ia forma unui act de punere în aplicare. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

Consiliul de administrare a rețelei are membri cu și fără drept de vot. El este alcătuit din reprezentanți ai părților operaționale interesate, reprezentanți ai Comisiei, reprezentanți ai administratorului de rețea și reprezentanți ai EUROCONTROL.

(15) Pentru a asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea dispozițiilor menționate la alineatul (14) din prezentul articol, Comisia adoptă, în vederea realizării obiectivelor stabilite la articolul 1, acte de punere în aplicare care prevăd dispoziții detaliate în ceea ce privește Consiliul de administrare a rețelei, în special referitor la:

- (a) componența Consiliului de administrare a rețelei;
- (b) funcționarea și responsabilitățile Consiliului de administrare a rețelei, astfel cum sunt definite la alineatul (14);
- (c) mecanismele de guvernare a rețelei.

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

(16) Fără a aduce atingere articolului 37 alineatul (2) litera (a) din prezentul regulament și articolelor 44 și 46 din Regulamentul (UE) 2018/1139, precum și actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, statele membre păstrează competența deplină pentru elaborarea, aprobarea și instituirea rutelor și a structurilor de spațiu aerian pentru spațiul aerian aflat în responsabilitatea lor. În acest sens, statele membre țin seama de cererile de trafic aerian, de caracterul sezonier și de complexitatea traficului aerian, precum și de planurile de performanță. Înainte de a lua decizii în privința acestor aspecte, ele țin seama în mod corespunzător de nevoile utilizatorilor spațiului aerian în cauză sau de grupurile care îi reprezintă pe respectivii utilizatori ai spațiului aerian și de autoritățile militare, după caz.

Articolul 39

Transparența situației contabile a administratorului de rețea

(1) Situația contabilă a administratorului de rețea este întocmită și publicată anual. Aceasta este conformă cu standardele contabile internaționale adoptate de Uniune. În cazul în care, din cauza statutului juridic al administratorului de rețea, nu este posibilă conformitatea deplină cu standardele contabile internaționale, administratorul de rețea asigură un nivel cât mai mare de conformitate cu aceste standarde.

(2) Administratorul de rețea publică un raport anual cu privire la activitățile sale și este supus periodic unui audit independent.

Articolul 40

Relațiile cu părțile interesate

Furnizorii de servicii de trafic aerian stabilesc mecanisme de consultare pentru a consulta utilizatorii relevanți ai spațiului aerian, operatorii aeroportuari și autoritățile militare cu privire la toate aspectele de importanță majoră ale serviciilor furnizate, inclusiv cu privire la modificările relevante aduse configurațiilor spațiului aerian, sau cu privire la investițiile majore cu impact relevant asupra managementului traficului aerian și asupra furnizării de servicii de navigație aeriană sau a tarifelor aferente. În special, pozițiile acestora sunt luate în considerare într-un stadiu incipient al procesului de elaborare a planurilor strategice de investiții pe termen lung, în special în ceea ce privește aspectele care necesită sincronizarea între desfășurarea echipamentelor de la bordul aeronavelor și a celor de la sol.

Articolul 41

Relațiile cu autoritățile militare

În contextul politicii comune în domeniul transporturilor, statele membre asigură încheierea sau reînnoirea unor acorduri scrise între autoritățile competente civile și militare sau a altor acorduri juridice echivalente cu privire la gestionarea unor blocuri specifice de spațiu aerian și informează Comisia în consecință.

Articolul 42

Disponibilitatea datelor operaționale pentru traficul aerian general și accesul la aceste date

(1) În ceea ce privește traficul aerian general, datele operaționale relevante se pun la dispoziție într-un format interoperabil, în timp real, în mod transparent și nediscriminatoriu și fără a aduce atingere intereselor ce țin de securitatea națională, ordinea publică și politica de apărare, de către toți furnizorii de servicii de navigație aeriană, utilizatorii spațiului aerian, aeroporturi și administratorul de rețea, inclusiv la nivel transfrontalier și la nivelul întregii Uniuni. Această disponibilitate este în beneficiul furnizorilor de servicii de navigație aeriană certificați sau declarați, al entităților care au un

interes dovedit în luarea în considerare a furnizării de servicii de navigație aeriană, al entităților militare responsabile de activități de securitate și apărare, al furnizorilor militari de servicii de navigație aeriană, al utilizatorilor spațiului aerian și al aeroporturilor, precum și al administratorului de rețea. Datele pot fi utilizate numai în scopuri operaționale.

(2) Prețurile pentru serviciul menționat la alineatul (1) se bazează pe principiile generale și pe normele comune de stabilire a prețurilor care urmează să fie stabilite în actul de punere în aplicare menționat la alineatul (4).

(3) Accesul la datele operaționale relevante menționate la alineatul (1) din prezentul articol se acordă gratuit autorităților responsabile de supravegherea siguranței, de supravegherea performanței și a rețelei, de securitate, ordinea publică și apărare, inclusiv agenției, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1139.

(4) Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a cerințelor detaliate pentru punerea la dispoziție a datelor și pentru accesul la acestea în conformitate cu alineatele (1) și (3) din prezentul articol, inclusiv a datelor operaționale specifice în cauză, a principiilor generale și a normelor comune de stabilire a prețurilor pentru stabilirea prețurilor menționate la alineatul (2) din prezentul articol, precum și a criteriilor pentru identificarea entităților care au un interes dovedit în luarea în considerare a furnizării de servicii de navigație aeriană. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

CAPITOLUL V

SPAȚIUL AERIAN, INTEROPERABILITATEA ȘI INOVAREA TEHNOLOGICĂ

Articolul 43

Informații aeronautice în formă electronică

Fără a aduce atingere publicării de către statele membre a informațiilor aeronautice și într-un mod consecvent cu respectiva publicare, administratorul de rețea, la aplicarea deciziei de punere în aplicare menționate la articolul 38 alineatul (3) din prezentul regulament, instituie o infrastructură de informare aeronautică la nivelul întregii Uniunii pentru a spori disponibilitatea, în formă electronică, a unor informații aeronautice de bună calitate, prezentate într-o manieră ușor accesibilă, care răspunde cerințelor tuturor utilizatorilor interesați în ceea ce privește calitatea datelor și punerea la dispoziție în timp util a acestor informații. Informațiile aeronautice puse la dispoziție astfel pot fi numai informații care respectă cerințele esențiale prevăzute la punctul 2.1 din anexa VIII la Regulamentul (UE) 2018/1139.

Articolul 44

Clasificarea spațiului aerian

Comisia, în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3), adoptă dispoziții pertinente pentru a asigura punerea în aplicare uniformă a clasificării OACI a spațiului aerian, incluzând adaptările adecvate, pentru a asigura furnizarea uniformă a unor servicii de trafic aerian sigure și eficiente în cadrul Cerului unic european.

Articolul 45

Utilizarea flexibilă a spațiului aerian

(1) Având în vedere caracteristicile și natura activităților militare din fiecare stat membru, precum și organizarea chestiunilor militare de care sunt responsabile, statele membre asigură aplicarea în cadrul Cerului unic european a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor și, după caz, în mod coerent cu Planul general european pentru ATM.

(2) Statele membre raportează anual Comisiei cu privire la aplicarea, în contextul politicii comune în domeniul transporturilor, a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în legătură cu spațiul aerian de care răspund.

(3) În cazul în care, în special în lumina rapoartelor prezentate de statele membre, sunt necesare condiții uniforme pentru aplicarea conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în cadrul Cerului unic european, Comisia, în limitele politicii comune în domeniul transporturilor și fără a aduce atingere articolului 1 alineatul (2), adoptă acte de punere în aplicare pentru stabilirea unor astfel de condiții uniforme. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

(4) În cazurile în care apar dificultăți operaționale semnificative în aplicarea prezentului articol care împiedică salvagardarea unor interese esențiale ale politicii de securitate sau de apărare, statele membre pot suspenda temporar această aplicare, cu condiția de a informa fără întârziere Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta. În urma introducerii unei suspendări temporare, ajustări ale normelor adoptate în temeiul alineatului (3) pot fi elaborate pentru spațiul aerian de care răspunde statul membru în cauză. Suspendarea temporară și orice astfel de ajustări sunt eliminate la încetarea respectivelor dificultăți operaționale.

Articolul 46

Coordonarea SESAR

Entitățile responsabile cu sarcinile stabilite în dreptul Uniunii în domeniile de coordonare a fazei de definire a SESAR, a fazei de dezvoltare a SESAR și a fazei de implementare a SESAR, după caz, asigură o coordonare efectivă între aceste trei faze, astfel încât tranziția de la o fază la alta să aibă loc fără sincope și în timp util, concentrându-se în special pe faza de industrializare.

Sunt implicate cât mai mult posibil toate părțile interesate relevante din domeniul civil și militar.

Articolul 47

Proiecte comune

(1) Comisia poate institui proiecte comune, pe baza necesităților de sincronizare între părțile interesate, pentru punerea în aplicare a modificărilor operaționale esențiale identificate în Planul general european pentru ATM care au un impact asupra întregii rețele și care au ajuns la o maturitate suficientă pentru implementare, spre a permite capacități interoperabile în toate statele membre, în vederea îmbunătățirii performanței Cerului unic european.

(2) Comisia poate institui, deopotrivă, mecanisme de guvernare pentru proiectele comune și pentru punerea lor în aplicare. Toate părțile interesate civile și militare relevante sunt implicate în aceste mecanisme în cea mai mare măsură posibilă și, dacă este posibil și necesar, joacă un rol principal.

(3) Proiectele comune pot fi eligibile pentru finanțare din partea Uniunii în temeiul cadrului financiar multianual. În acest scop, fără a aduce atingere competenței statelor membre de a decide cu privire la utilizarea resurselor financiare proprii, Comisia efectuează o analiză cost-beneficiu independentă și poartă consultări corespunzătoare cu statele membre și cu părțile interesate relevante în conformitate cu articolul 49, examinând prioritizarea și toate modalitățile adecvate de finanțare a implementării proiectelor.

(4) Comisia adoptă acte de punere în aplicare pentru a stabili proiectele comune și mecanismele de guvernare menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 48 alineatul (3).

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 48

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru cerul unic, denumit în continuare „comitetul”, alcătuit din doi reprezentanți ai fiecărui stat membru și prezidat de Comisie. Comitetul asigură că se ține seama de interesele tuturor categoriilor de utilizatori. Comitetul reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

(4) În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

*Articolul 49***Consultarea părților interesate**

(1) Statele membre, autoritățile naționale de supraveghere, PRB și administratorul de rețea, precum și agenția în ceea ce privește sarcinile care îi revin în temeiul articolului 21 alineatele (3) și (4) și al articolului 38 alineatul (1) instituie mecanisme de consultare pentru a consulta în mod adecvat părțile interesate.

(2) Comisia instituie un mecanism la nivelul Uniunii pentru a derula consultări cu părțile interesate relevante pe teme legate de punerea în aplicare a prezentului regulament.

Comitetul de dialog sectorial instituit în temeiul Deciziei 98/500/CE este asociat la consultări. În scopul aplicării alineatului (3) litera (e) din prezentul articol, atunci când sunt necesare consultări cu privire la aspectele militare, Comisia consultă, pe lângă statele membre, și Agenția Europeană de Apărare și autoritățile militare naționale.

(3) În sensul alineatelor (1) și (2), sunt consultate cel puțin următoarele părți operaționale interesate și părți neoperaționale interesate, dacă este relevant:

- (a) furnizorii de servicii de navigație aeriană sau grupurile care îi reprezintă;
- (b) administratorul de rețea;
- (c) operatorii aeroportuari sau grupurile relevante care îi reprezintă;
- (d) utilizatorii spațiului aerian sau grupurile relevante care îi reprezintă;
- (e) forțele militare;
- (f) industria producătoare;
- (g) organismele profesionale de reprezentare a personalului;
- (h) autoritățile naționale relevante;
- (i) coordonatorii de sloturi;
- (j) organizațiile neguvernamentale care au interese legate de aviație sau ATM.

*Articolul 50***Relații cu țări terțe**

Uniunea și statele sale membre urmăresc și susțin extinderea Cerului unic european către țările care nu sunt membre ale Uniunii Europene. În acest scop, acestea depun toate eforturile, în cadrul acordurilor încheiate cu țările terțe vecine, în special cele din zona EUROCONTROL sau din regiunea OACI EUR, pentru a extinde Cerul unic european, astfel încât să includă țările respective. În plus, ele depun eforturi pentru a coopera cu aceste țări, fie în contextul acordurilor cu țări terțe privind furnizarea de servicii transfrontaliere, privind cooperarea referitoare la modernizarea ATM, privind funcțiile de rețea, fie în cadrul Acordului dintre Uniune și EUROCONTROL care asigură un cadru general pentru cooperarea consolidată, accentuând astfel „dimensiunea paneuropeană” a ATM.

Prezentul articol nu aduce atingere deciziilor statelor membre de a extinde sau nu Cerul unic european către țările și teritoriile lor de peste mări sau către teritoriile autonome din alte regiuni ale OACI.

*Articolul 51***Sprijinul acordat de alte organisme**

Comisia poate solicita sprijin din partea altor organisme în vederea îndeplinirii sarcinilor sale prevăzute în prezentul regulament, inclusiv din partea EUROCONTROL, în cadrul Acordului dintre Uniune și EUROCONTROL care asigură un cadru general pentru cooperarea consolidată.

Articolul 52

Confidențialitate

(1) Nici autoritățile naționale de supraveghere, care hotărăsc în conformitate cu dreptul intern, nici autoritățile naționale competente, nici Comisia, nici PRB, nici administratorul de rețea și nici agenția nu divulgă informațiile de natură confidențială, în special informațiile referitoare la furnizorii de servicii de navigație aeriană, relațiile de afaceri ale acestora sau componentele referitoare la costurile și veniturile lor.

(2) Alineatul (1) nu aduce atingere dreptului autorităților naționale de supraveghere și al Comisiei de a dezvălui informații în cazul în care acest lucru este esențial pentru îndeplinirea sarcinilor acestora. În această situație dezvăluirea informațiilor este proporțională și are în vedere interesele legitime ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale utilizatorilor spațiului aerian, ale aeroporturilor sau ale altor părți interesate pertinente cu privire la protejarea informațiilor lor sensibile din punct de vedere comercial.

(3) Informațiile și datele la care se oferă acces în conformitate cu articolul 12 alineatul (4), articolul 23 alineatul (10), articolul 24 alineatul (6), articolul 25 alineatul (2) și articolul 36 alineatele (3) și (4) sau care sunt raportate în conformitate cu articolul 29 alineatul (6) îndeosebi în ceea ce privește costurile determinate și costurile reale ale furnizorilor de servicii de trafic aerian desemnați sunt făcute publice, sub rezerva protejării chestiunilor de siguranță publică, de apărare și militare sau a intereselor comerciale ale persoanelor fizice sau juridice, inclusiv a proprietății intelectuale, cu excepția cazurilor în care există un interes public superior în favoarea divulgării.

Articolul 53

Sancțiuni

Statele membre stabilesc norme cu privire la sancțiunile aplicabile încălcărilor prezentului regulament și ale actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acestuia, săvârșite în special de utilizatorii spațiului aerian, de operatorii aeroportuari și de furnizorii de servicii de navigație aeriană, și iau toate măsurile necesare să asigure punerea lor în aplicare. Sancțiunile sunt efective, proporționale și cu efect de descurajare.

Articolul 54

Evaluare

(1) Comisia efectuează o evaluare pentru a analiza impactul juridic, social, economic și de mediu al prezentului regulament și valoarea sa adăugată, atât la nivel național, cât și la nivel european, după sfârșitul celei de a cincea perioade de referință și în decurs de cel mult trei ani de la încheierea respectivei perioade de referință. Atunci când acest demers se justifică în acest scop, Comisia poate solicita statelor membre, inclusiv autorităților militare, informații pertinente pentru aplicarea prezentului regulament.

(2) Comisia își înaintează constatările Parlamentului European și Consiliului. Rezultatele evaluării menționate la alineatul (1) se fac publice.

Articolul 55

Măsuri de salvagardare

Prezentul regulament nu împiedică aplicarea de măsuri de către un stat membru în măsura în care acestea sunt necesare pentru salvagardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare. Astfel de măsuri sunt în special cele imperative:

- (a) pentru supravegherea spațiului aerian aflat în responsabilitatea sa, în conformitate cu acordurile regionale de navigație aeriană ale OACI, inclusiv capacitatea de a detecta, identifica și evalua toate aeronavele care utilizează acest spațiu aerian, în vederea salvagardării siguranței zborurilor și luării de măsuri pentru a răspunde necesităților în materie de securitate și de apărare;
- (b) în cazul unor grave tulburări interne care afectează menținerea legii și ordinii;
- (c) în caz de război sau tensiuni internaționale grave care constituie o amenințare de război;
- (d) pentru îndeplinirea obligațiilor internaționale ale unui stat membru în ceea ce privește menținerea păcii și a securității internaționale;

- (e) pentru desfășurarea operațiunilor și instruirii militare, inclusiv posibilitățile necesare pentru manevre.

Articolul 56

Abrogare

Se abrogă Regulamentele (CE) nr. 549/2004, (CE) nr. 550/2004 și (CE) nr. 551/2004, fără a se aduce atingere articolului 58 din prezentul regulament.

Trimiterile la regulamentele abrogate se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa II.

Articolul 57

Modificarea Regulamentului (UE) 2018/1139

Regulamentul (UE) 2018/1139 se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

- (a) la alineatul (1), litera (h) se înlocuiește cu următorul text:

„(h) proiectării structurilor de spațiu aerian în cadrul spațiului aerian al Cerului unic european, fără a aduce atingere Regulamentului (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului (*) și responsabilităților statelor membre în ceea ce privește spațiul aerian aflat sub jurisdicția lor;

(*) Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european (JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj>).”;

- (b) alineatul (5) se înlocuiește cu următorul text:

„(5) Fără a aduce atingere cerințelor naționale de securitate și apărare și articolului 1 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2024/2803, statele membre se asigură că:

- (a) facilitățile menționate la alineatul (3) primul paragraf litera (b) din prezentul articol care sunt deschise utilizării publice și

- (b) ATM/ANS menționate la alineatul (3) primul paragraf litera (c) din prezentul articol care sunt furnizate pentru traficul aerian și cărora li se aplică Regulamentul (UE) 2024/2803

oferă un nivel de siguranță și de interoperabilitate cu sistemele civile la fel de eficace precum cel obținut prin aplicarea cerințelor esențiale prevăzute în anexele VII și VIII la prezentul regulament.”

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

- (a) punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. «ATM/ANS» înseamnă managementul traficului aerian, astfel cum este definit la articolul 2 punctul 9 din Regulamentul (UE) 2024/2803, serviciile de navigație aeriană, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 5 din regulamentul respectiv, funcțiile de rețea menționate la articolul 37 din regulamentul respectiv și serviciile care constau în generarea și prelucrarea de date, precum și în formatarea și furnizarea de date către traficul aerian general în scopul navigației aeriene;”;

- (b) punctele 33 și 34 se înlocuiesc cu următorul text:

„33. «spațiu aerian al Cerului unic european» înseamnă spațiul aerian de deasupra teritoriului pe care se aplică tratatele, precum și orice alt spațiu aerian în care statele membre aplică Regulamentul (UE) 2024/2803 în conformitate cu articolul 1 alineatul (4) din respectivul regulament;

34. «autoritate națională competentă» înseamnă una sau mai multe entități desemnate de un stat membru și care posedă competențele necesare și responsabilități alocate pentru îndeplinirea sarcinilor legate de certificare, de supraveghere și de asigurarea respectării legii în conformitate cu prezentul regulament și cu actele delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul său.”

3. La articolul 41 se introduce următorul alineat:

„(3a) Certificatul menționat la alineatul (1) de la prezentul articol poate face obiectul unor condiții justificate în mod obiectiv, nediscriminatorii, proporționale și transparente. Aceste condiții pot, după caz, să vizeze:

- (a) delimitarea sau restricționarea operării altor servicii decât cele legate de furnizarea de servicii de navigație aeriană;
- (b) contracte, acorduri sau alte înțelegeri între furnizorul de ATM/ANS și o parte terță și care privesc serviciile;
- (c) furnizarea de informații rezonabil necesare pentru verificarea cerințelor privind certificatul prevăzute la prezentul articol; și
- (d) orice alte condiții juridice care nu sunt specifice serviciilor de navigație aeriană, cum ar fi condițiile legate de suspendarea sau retragerea certificatului.”

4. Articolul 43 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 43

Acte de punere în aplicare privind furnizorii de ATM/ANS și organizațiile implicate în proiectarea, producția sau întreținerea sistemelor ATM/ANS și componentelor ATM/ANS

(1) Pentru a se asigura punerea în aplicare uniformă și respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40 în ceea ce privește furnizarea de ATM/ANS menționată la articolul 2 alineatul (1) litera (g), Comisia adoptă, pe baza principiilor prevăzute la articolul 4 și în vederea îndeplinirii obiectivelor prevăzute la articolul 1, acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate cu privire la:

- (a) normele și procedurile specifice pentru furnizarea de ATM/ANS cu respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40, inclusiv elaborarea și punerea în aplicare a planului de urgență în conformitate cu anexa VIII punctul 5.1 litera (f);
- (b) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la articolul 41 alineatul (1);
- (bb) condițiile prevăzute la articolul 41 alineatul (3a);
- (c) normele și procedurile aplicabile declarației întocmite de furnizorii de servicii de informare privind zborurile, menționată la articolul 41 alineatul (5), precum și situațiilor în care sunt permise astfel de declarații;
- (d) normele și procedurile privind eliberarea, menținerea, modificarea, limitarea, suspendarea sau revocarea certificatelor menționate la articolul 42 alineatul (1) litera (b), precum și privind situațiile în care astfel de certificate sunt obligatorii;
- (e) normele și procedurile aplicabile declarației întocmite de organizații, menționată la articolul 42 alineatul (1) litera (a), precum și situațiilor în care astfel de declarații sunt obligatorii;
- (f) privilegiile și responsabilitățile titularilor certificatelor menționate la articolul 41 alineatul (1) și la articolul 42 alineatul (1) litera (b) și ale organizațiilor care fac declarații în conformitate cu articolul 41 alineatul (5) și cu articolul 42 alineatul (1) litera (a).

Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 127 alineatul (3).

- (2) Normele menționate la alineatul (1) țin seama în mod corespunzător de Planul general european pentru ATM.

(3) Atunci când adoptă respectivele acte de punere în aplicare, Comisia asigură respectarea cerințelor esențiale menționate la articolul 40 din prezentul regulament și ține seama în mod corespunzător de standardele internaționale și practicile recomandate, în special de cele prevăzute în anexele 2-4, 10, 11 și 15 la Convenția de la Chicago.”

5. Articolul 62 se modifică după cum urmează:

(a) se adaugă următorul alineat:

„(2a) Fără a aduce atingere articolului 5 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul (UE) 2024/2803, în scopul îndeplinirii sarcinilor lor de certificare, de supraveghere și de asigurare a respectării legii în legătură cu cerințele esențiale enumerate la punctul 7 din anexa VIII la prezentul regulament, autoritățile competente se bazează pe evaluările efectuate de autoritatea națională de supraveghere menționată la articolul 4 din regulamentul respectiv atunci când îndeplinește sarcinile care îi revin în temeiul articolului 7 alineatul (3) din regulamentul respectiv.”;

(b) la alineatul (14), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) normele și procedurile de efectuare a certificării și de desfășurare a investigațiilor, a inspecțiilor, a auditurilor și a altor activități de monitorizare necesare pentru a asigura supravegherea eficientă de către autoritatea națională competentă a persoanelor fizice și juridice, a produselor, a pieselor, a echipamentelor, a sistemelor ATM/ANS și a componentelor ATM/ANS, a echipamentelor de pregătire sintetică pentru zbor și a aerodromurilor care fac obiectul prezentului regulament, precum și normele și procedurile pentru evaluarea și supravegherea conformității furnizorilor de ATM/ANS cu cerințele esențiale enumerate la punctul 7 din anexa VIII la prezentul regulament de către autoritatea națională de supraveghere menționată la articolul 4 din Regulamentul (UE) 2024/2803, fără a se aduce atingere articolului 5 alineatul (1) din regulamentul respectiv.”;

6. Articolul 93 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 93

Punerea în aplicare a Cerului unic european

În cazul în care deține expertiza relevantă și la cerere, agenția oferă Comisiei asistență tehnică la punerea în aplicare a Cerului unic european, în special prin:

- (a) efectuarea de inspecții tehnice, investigații tehnice și studii;
- (b) contribuția, în domeniile care fac obiectul prezentului regulament, în cooperare cu Consiliul de evaluare a performanței (PRB) prevăzut la articolul 13 din Regulamentul (UE) 2024/2803, la punerea în aplicare a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea;
- (c) contribuția la punerea în aplicare a Planului general european pentru ATM, inclusiv la elaborarea și desfășurarea proiectului SESAR.”

7. Anexa VIII se modifică după cum urmează:

(a) se introduce următorul punct:

„2.3a. Serviciile de date de trafic aerian

2.3a.1. Datele de trafic aerian colectate sunt de o calitate corespunzătoare, complete, actuale, provin dintr-o sursă legitimă și sunt furnizate în timp util.

2.3a.2. Serviciile de date de trafic aerian ating și mențin un nivel suficient de performanță în ceea ce privește disponibilitatea, integritatea, continuitatea și promptitudinea, pentru a răspunde nevoilor utilizatorilor.

2.3a.3. Sistemele și instrumentele care furnizează servicii de date de trafic aerian sunt proiectate, produse și întreținute corespunzător pentru a se asigura faptul că sunt adecvate scopului pentru care au fost create.

2.3a.4. Diseminarea unor astfel de date are loc în timp util și utilizează mijloace de comunicare suficient de fiabile și de rapide, protejate de interferențe și de deteriorări intenționate și neintenționate.”;

(b) punctul 2.8 se înlocuiește cu următorul text:

„2.8. Managementul spațiului aerian

Desemnarea unor volume specifice de spațiu aerian pentru o anumită utilizare este monitorizată, coordonată și promulgată în timp util, cu scopul de a reduce riscul de pierdere a eşalonării dintre aeronave în toate împrejurările. Având în vedere organizarea activităților militare și a aspectelor conexe aflate sub responsabilitatea statelor membre, managementul spațiului aerian asigură, de asemenea, aplicarea uniformă a conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian, astfel cum a fost descris de OACI și pus în aplicare în temeiul Regulamentului (UE) 2024/2803, pentru a facilita managementul spațiului aerian și managementul traficului aerian în contextul politicii comune în domeniul transporturilor.”;

(c) litera (c) de la punctul 5.1 se înlocuiește cu următorul text:

„(c) în concordanță cu tipul de activitate desfășurată și cu dimensiunea organizației, furnizorul de servicii instituie și menține un sistem de management care să asigure respectarea cerințelor esențiale prevăzute în prezenta anexă, să gestioneze riscurile în materie de siguranță și securitate și să urmărească îmbunătățirea continuă a acestui sistem.”;

(d) se adaugă următorul punct:

„7. CERINȚELE PRIVIND SOLIDITATEA FINANCIARĂ, RĂSPUNDEREA, ACOPERIREA PRIN ASIGURARE, REGIMUL DE PROPRIETATE ȘI STRUCTURA ORGANIZAȚIONALĂ

În vederea asigurării unei prestări de servicii sigure și continue, furnizorii de ATM/ANS:

- (a) fac dovada unei solidități financiare suficiente;
- (b) au obținut o acoperire a răspunderii și o acoperire prin asigurare adecvate, ținând seama de statutul lor juridic și de nivelul de acoperire prin asigurarea comercială disponibilă; și
- (c) respectă cerințele aplicabile privind regimul de proprietate și structura organizațională, în vederea prevenirii conflictelor de interese, pentru a asigura o furnizare de servicii nediscriminatorie.”

Articolul 58

Dispoziții tranzitorii

(1) Articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și articolul 12 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 continuă să se aplice până la 2 decembrie 2026.

(2) Organismul de evaluare a performanțelor desemnat în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 continuă să își exercite funcțiile până la 2 iunie 2025.

(3) Articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, cu excepția alineatului (2) de la articolul respectiv, și articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, precum și actele de punere în aplicare adoptate în temeiul lor continuă să se aplice în scopul punerii în aplicare a schemelor de performanță și tarifyare corespunzătoare celei de a treia și celei de a patra perioade de referință.

(4) Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/709 a Comisiei ⁽²³⁾ continuă să se aplice până la sfârșitul celei de a patra perioade de referință sau până la adoptarea unui act de punere în aplicare în conformitate cu articolul 38 alineatul (3) din prezentul regulament, luându-se în considerare data care survine mai devreme.

(5) Articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 continuă să se aplice până la 2 decembrie 2026.

Articolul 59

Intrare în vigoare și aplicare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Cu toate acestea, articolul 4 alineatele (3) și (5) și articolul 36 alineatul (3) se aplică de la 2 decembrie 2026.

⁽²³⁾ Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/709 a Comisiei din 6 mai 2019 privind numirea administratorului de rețea pentru funcțiile rețelei de management al traficului aerian (ATM) în cadrul cerului unic european (JO L 120, 8.5.2019, p. 27).

Articolele 13-16 se aplică începând cu 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament. Articolele 21-34 se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, în scopul punerii în aplicare a schemelor de performanță și tarifyare aferente celei de a cincea și următoarelor perioade de referință.

Articolul 53 se aplică de la 2 decembrie 2026.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Strasbourg, 23 octombrie 2024.

Pentru Parlamentul European

Președinta

R. METSOLA

Pentru Consiliu

Președintele

ZSIGMOND B. P.

ANEXA I

Regulamentele abrogate și modificările aduse acestora

Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 96, 31.3.2004, p. 1)	
Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 96, 31.3.2004, p. 10)	
Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 96, 31.3.2004, p. 20)	
Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 34)	Numai articolele 1, 2 și 3

ANEXA II

Tabel de corespondență

Regulamentul (CE) nr. 549/2004	Regulamentul (CE) nr. 550/2004	Regulamentul (CE) nr. 551/2004	Prezentul regulament
Articolul 1 alineatele (1)-(3)			Articolul 1 alineatele (1)-(3)
–			Articolul 1 alineatul (4)
Articolul 1 alineatul (4)			–
Articolul 2, punctul 1 literele (a) și (b)			Articolul 2, punctul 6 literele (a) și (b)
–			Articolul 2, punctul 7
Articolul 2, punctul 2			Articolul 2, punctul 1
Articolul 2, punctul 3			Articolul 2, punctul 2
–			Articolul 2, punctul 3
Articolul 2, punctul 4			Articolul 2, punctul 5
Articolul 2, punctul 5			Articolul 2, punctul 4
Articolul 2, punctul 6			Articolul 2, punctul 11
Articolul 2, punctul 7			Articolul 2, punctul 12
–			Articolul 2, punctul 13
Articolul 2, punctul 8			Articolul 2, punctul 14
Articolul 2, punctul 9			Articolul 2, punctul 8
Articolul 2, punctul 10			Articolul 2, punctul 9
Articolul 2, punctul 11			Articolul 2, punctul 10
Articolul 2, punctul 12			Articolul 2, punctul 17
–			Articolul 2, punctele 18-20
Articolul 2, punctul 13			Articolul 2, punctul 16
Articolul 2, punctul 13a			Articolul 2, punctul 36
Articolul 2, punctul 14			–
Articolul 2, punctul 15			Articolul 2, punctul 21
–			Articolul 2, punctele 22-25
Articolul 2, punctul 16			Articolul 2, punctul 26
Articolul 2, punctul 17			Articolul 2, punctul 35
Articolul 2, punctul 18			–
Articolul 2, punctul 19			Articolul 2, punctul 27
–			Articolul 2, punctele 28 și 29
Articolul 2, punctul 20			Articolul 2, punctul 34
Articolul 2, punctul 22			Articolul 2, punctul 37
Articolul 2, punctul 23			–
Articolul 2, punctul 23a			Articolul 2, punctul 38
–			Articolul 2, punctul 39
Articolul 2, punctul 23b			Articolul 2, punctul 15
Articolul 2, punctele 24 și 25			–
Articolul 2, punctul 26			Articolul 2, punctul 40

Regulamentul (CE) nr. 549/2004	Regulamentul (CE) nr. 550/2004	Regulamentul (CE) nr. 551/2004	Prezentul regulament
–			Articolul 2, punctele 41 și 42
Articolul 2, punctul 27			–
Articolul 2, punctul 28			Articolul 2, punctul 43
Articolul 2, punctul 29			Articolul 2, punctul 44
–			Articolul 2, punctele 45 și 46
Articolul 2, punctul 30			Articolul 2, punctul 47
–			Articolul 2, punctele 48-52
Articolul 2, punctul 31			Articolul 2, punctul 53
–			Articolul 2, punctele 54 și 55
Articolul 2, punctul 32			–
Articolul 2, punctul 33			Articolul 2, punctul 56
Articolul 2, punctul 34			Articolul 2, punctul 57
–			Articolul 2, punctele 58-62
Articolul 2, punctele 35 și 36			–
Articolul 2, punctul 38			Articolul 2, punctul 63
Articolul 2, punctul 39			Articolul 2, punctul 64
–			Articolul 2, punctul 65
Articolul 2, punctul 40			Articolul 2, punctul 66
–			Articolul 2, punctul 67 și articolul 3
Articolul 2, punctul 41			Articolul 2, punctul 30
–			Articolul 2, punctele 31-33
Articolul 3			–
Articolul 4 alineatul (1)			Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (2)			Articolul 4 alineatele (3) și (4)
Articolul 4 alineatul (3) prima teză			Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (3) a doua teză			Articolul 4 alineatul (5)
–			Articolul 4 alineatul (6)
Articolul 4 alineatul (4)			Articolul 4 alineatul (7)
Articolul 4 alineatul (5)			Articolul 4 alineatul (8)
–			Articolele 5-12
Articolul 5 alineatul (1)			Articolul 48 alineatul (1)
Articolul 5 alineatul (2)			Articolul 48 alineatul (2)
Articolul 5 alineatul (3)			Articolul 48 alineatul (3)
–			Articolul 48 alineatul (4)
Articolul 5 alineatele (4) și (5) și articolul 6			–
Articolul 7			Articolul 50
Articolul 8 alineatul (1)			Articolul 51
–			Articolul 52
Articolul 8 alineatul (2)			–
Articolul 9			Articolul 53

Regulamentul (CE) nr. 549/2004	Regulamentul (CE) nr. 550/2004	Regulamentul (CE) nr. 551/2004	Prezentul regulament
Articolul 10 alineatul (1) Articolul 10 alineatul (2) Articolul 10 alineatul (3) Articolul 11 alineatul (1) prima teză – Articolul 11 alineatul (1), literele (a)-(c) Articolul 11 alineatul (2) – Articolul 11 alineatul (3), litera (a) Articolul 11 alineatul (3), litera (b) Articolul 11 alineatul (3), litera (c) – Articolul 11 alineatul (3) litera (d) prima și a treia teză Articolul 11 alineatul (3), litera (d) a doua teză Articolul 11 alineatul (3), litera (e) – Articolul 11 alineatul (4), litera (a) – Articolul 11 alineatul (4) literele (b) și (c) Articolul 11 alineatul (4) litera (d) Articolul 11 alineatul (4) litera (e) – Articolul 11 alineatul (4) al doilea paragraf Articolul 11 alineatul (5) Articolul 11 alineatul (6) – Articolul 12 alineatul (1), alineatul (2) prima teză până la „la articolul 3” și ultima teză Articolul 12 alineatul (2), partea din prima teză care începe cu „și raportează Parlamentului European” Articolul 12 alineatele (3) și (4) Articolul 13 – Articolul 13a			Articolul 49 alineatul (1) Articolul 49 alineatul (2) Articolul 49 alineatul (3) Articolul 21 alineatul (1) Articolul 21 alineatul (2) Articolul 21 alineatul (3), literele (a)-(d) Articolul 13 Articolele 14-20 Articolul 22 Articolul 21 alineatul (3) litera (c), articolul 23 Articolul 24 Articolul 25 alineatele (1) și (2) Articolul 21 alineatul (3) prima teză Articolul 25 alineatul (3) Articolul 25 alineatul (4) Articolele 26 și 27 Articolul 21 alineatul (4), litera (a) Articolul 21 alineatul (4) literele (b)-(e) – Articolul 21 alineatul (4), litera (f) Articolul 21 alineatul (4), litera (g) Articolul 21 alineatul (4), primul paragraf literele (h)-(m) și al doilea și al treilea paragraf, articolul 21 alineatele (5) și (6) Articolul 28 Articolul 21 alineatul (7) Articolul 28 Articolele 29-47 Articolul 54 alineatul (1) Articolul 54 alineatul (2) – Articolul 55 Articolele 56-58 –

Regulamentul (CE) nr. 549/2004	Regulamentul (CE) nr. 550/2004	Regulamentul (CE) nr. 551/2004	Prezentul regulament
Articolul 14	Articolul 1 — — Articolul 2 alineatul (1) Articolul 2 alineatul (2) — — Articolul 2 alineatul (3) Articolul 2 alineatul (4) Articolul 2 alineatul (5) Articolul 2 alineatul (6) — Articolele 3-6 Articolul 7 alineatul (1), alineatul (3) prima teză, alineatul (4) prima teză, alineatul (6) și alineatul (8) Articolul 7 alineatul (2) Articolul 7 alineatul (3) a doua și a treia teză Articolul 7 alineatul (4), a doua și a treia teză — Articolul 7 alineatul (5) Articolul 7 alineatul (7) Articolul 7 alineatul (9) Articolul 8 alineatul (1) până la „furnizor de servicii de trafic aerian” Articolul 8 alineatul (1) a doua teză, de la „care deține un certificat valabil” — Articolul 8 alineatul (2) Articolul 8 alineatul (3) — Articolul 8 alineatul (4) Articolul 8 alineatul (5) Articolul 8 alineatul (6) Articolul 9 Articolul 9a —		Articolul 59 Articolul 1 alineatul (1) Articolul 1 alineatele (2)-(4) Articolul 2 Articolul 5 alineatul (1) Articolul 5 alineatul (2) Articolul 5 alineatul (3) Articolul 6 alineatul (1) Articolul 6 alineatul (3) Articolul 6 alineatul (2) Articolul 6 alineatul (4) Articolul 6 alineatul (5) Articolul 6 alineatul (6) — Articolul 7 alineatul (1), articolul 57, punctul 7 literele (c) și (d) Articolul 7 alineatul (2) — Articolul 57, punctele 3 și 4 Articolul 57, punctele 5, 6, 7 literele (a) și (b) Articolul 7 alineatul (4) Articolul 5 alineatul (2) al doilea paragraf, articolul 7 alineatul (3) — Articolul 8 alineatul (1) prima și a doua teză Articolul 8 alineatul (2), primul paragraf litera (a) Articolul 8 alineatul (2) primul paragraf literele (b)-(d) și al doilea paragraf Articolul 8 alineatul (3) Articolul 8 alineatul (4) Articolul 8 alineatul (5) Articolul 8 alineatul (1) a treia teză — Articolul 8 alineatul (6) Articolul 10 Articolul 3 Articolul 4

Regulamentul (CE) nr. 549/2004	Regulamentul (CE) nr. 550/2004	Regulamentul (CE) nr. 551/2004	Prezentul regulament
	Articolul 9b Articolul 10 – Articolul 11 Articolul 12 alineatul (1) Articolul 12 alineatul (2) Articolul 12 alineatul (3) – – Articolul 12 alineatul (4) Articolul 12 alineatul (5) Articolul 13 alineatul (1) Articolul 13 alineatul (2) – Articolul 13 alineatul (3) – Articolul 14 – Articolul 15 alineatul (1) – Articolul 15 alineatul (2) litera (a) Articolul 15 alineatul (2) litera (b) prima teză Articolul 15 alineatul (2) litera (b) a doua teză Articolul 15 alineatul (2) litera (b) a treia teză Articolul 15 alineatul (2) litera (c) Articolul 15 alineatul (2) litera (d) Articolul 15 alineatul (2) litera (e) Articolul 15 alineatul (2) litera (f) Articolul 15 alineatul (3) litera (a) – Articolul 15 alineatul (3) litera (b) Articolul 15 alineatul (3) litera (c) – Articolul 15 alineatul (3) litera (d) Articolul 15 alineatul (3) litera (e) Articolul 15 alineatul (3) litera (f) prima teză		– Articolul 9 Articolele 11-28 Articolul 41 Articolul 36 alineatul (1) Articolul 36 alineatul (1) Articolul 36 alineatul (3) Articolul 36 alineatul (4) Articolele 37-40 Articolul 36 alineatul (2) – Articolul 42 alineatul (1) Articolul 42 alineatele (1) și (3) Articolul 42 alineatul (2) Articolul 42 alineatul (4) Articolele 43-46 Articolul 29 alineatele (1) și (4) Articolul 29 alineatul (2) Articolul 29 alineatul (3) Articolul 29 alineatul (5) Articolul 30 alineatele (1) și (2) Articolul 30 alineatul (2) Articolul 30 alineatul (3) Articolul 30 alineatul (4) – Articolul 30 alineatul (6) Articolul 30 alineatul (5) Articolul 29 alineatul (6) și articolul 33 Articolul 32 alineatul (1) Articolul 32 alineatele (2) și (3) Articolul 32 alineatul (4) Articolul 31 alineatul (1) Articolul 31 alineatele (2), (3) și (4) Articolul 29 alineatul (3) a doua teză Articolul 29 alineatul (3) prima teză, articolul 30 alineatul (2) și articolul 32 alineatul (1) Articolul 29 alineatul (4)

Regulamentul (CE) nr. 549/2004	Regulamentul (CE) nr. 550/2004	Regulamentul (CE) nr. 551/2004	Prezentul regulament
		Articolul 6 alineatul (2), al treilea paragraf, prima teză	Articolul 38 alineatele (2)-(4)
		Articolul 6 alineatul (2), al treilea paragraf, a doua și a treia teză	Articolul 38 alineatul (5)
		–	Articolul 38 alineatele (6)-(9)
		Articolul 6 alineatul (3)	–
		Articolul 6 alineatul (4)	Articolul 37 alineatul (5), articolul 38 alineatele (10) și (13)
		–	Articolul 38 alineatele (1), (11), (12), (14) și (15)
		Articolul 6 alineatul (5)	Articolul 38 alineatul (16)
		–	Articolele 39-42
		Articolul 6 alineatul (6)	Articolul 37 alineatul (2) litera (b)
		Articolul 6 alineatele (7) și (8)	Articolele 37 alineatul (5) și articolul 38 alineatul (10)
		Articolul 6 alineatul (9)	–
		Articolul 7 alineatul (1)	Articolul 45 alineatul (1)
		Articolul 7 alineatul (2)	Articolul 45 alineatul (2)
		Articolul 7 alineatul (3)	Articolul 45 alineatul (3)
		Articolul 8	Articolul 45 alineatul (4)
		–	Articolele 46-58
		Articolul 10	–
		Articolul 11	Articolul 59