



KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 11.6.2013
COM(2013) 409 final

2013/0187 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniające rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem
lotniczym i służb żeglugi powietrznej**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Rozwój ram funkcjonowania Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)¹, ustanowionych w szczególności w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008, jest ściśle związany z rozwojem inicjatywy jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Inicjatywa jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES) ma na celu poprawę ogólnej efektywności sposobu organizacji europejskiej przestrzeni powietrznej oraz jej zarządzania poprzez reformę sektora zapewniającego służby żeglugi powietrznej (ANS). Jej rozwój przebiegał w oparciu o dwa kompleksowe pakiety legislacyjne – SES I oraz SES II, składający się z czterech rozporządzeń, tj. rozporządzeń (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004², a także kompleksowy projekt mający na celu modernizację urządzeń i systemów dla służb żeglugi powietrznej w ramach projektu SESAR³.

W 2009 r. rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009 rozszerzono kompetencje EASA, tak by uwzględnić zarządzanie ruchem lotniczym i działalność służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS). Chociaż kwestia ta oznaczała również włączenie różnych elementów regulacji technicznej związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym i działalnością służb żeglugi powietrznej do zakresu działań EASA, nie wprowadzono w tym samym czasie odpowiednich zmian w czterech rozporządzeniach dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzeniach SES). Zamiast tego Parlament Europejski i Rada wolały pozostawić bez zmian odpowiednie i już istniejące kompetencje w czterech wyżej wymienionych rozporządzeniach SES w celu zapewnienia, że nie będzie przerw w toku przechodzenia od starych ram prawnych do nowych regulacji, oraz w celu wsparcia koncepcji zakładającej, że nowe ramy w oparciu o EASA powinny nawiązywać do istniejących zasad SES.

Prawodawcy uregulowali tę kwestię nakładania się przepisów poprzez wprowadzenie nowego art. 65a do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Artykuł ten zobowiązuje Komisję do zaproponowania zmian do czterech rozporządzeń SES w celu wzięcia pod uwagę wymogów rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Po drugie, istnieje bardziej ogólna rozbieżność między podejściem stosowanym w przypadku wszystkich innych sektorów lotnictwa (w zakresie zdolności do lotu, licencjonowania załóg i operacji lotniczych itp.) w ramach prawnych dotyczących EASA oraz zarządzania ruchem lotniczym (ATM/ANS). Ogólnie rzecz biorąc, podejście to polega na tym, iż aby zapewnić

¹ Podczas gdy plan działań Komisji w sprawie wdrażania postanowień wspólnego oświadczenia Parlamentu Europejskiego, Rady UE i Komisji Europejskiej na temat agencji zdecentralizowanych z lipca 2012 r. wymaga znormalizowania nazw wszystkich unijnych agencji w celu dostosowania do tego samego wzorca, w niniejszym uzasadnieniu dla zachowania jasności w całym tekście używa się obecnej nazwy Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Sam tekst wniosku ustawodawczego został dostosowany zgodnie z nowym wspólnym oświadczeniem i planem działań

² Rozporządzenie ramowe (WE) nr 549/2004 – ustanawiające ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej; rozporządzenie w sprawie zapewniania służb (WE) nr 550/2004 – w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej; rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej (rozporządzenie (WE) nr 551/2004) – w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej; rozporządzenie w sprawie interoperacyjności (rozporządzenie (WE) nr 552/2004) – w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym.

³ Rozporządzenie Rady (WE) nr 219/2007; SESAR (ang. *Single European Sky ATM Research*) jest technicznym filarem europejskiej jednolitej przestrzeni powietrznej – programem poprawy ruchu lotniczego obejmującym całe lotnictwo.

osiągnięcie celów stawianych w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, wszystkie przepisy techniczne skoncentrowane są w ramach zakresu działań EASA, zaś regulacje gospodarcze są wykonywane przez Komisję. Jednak w ATM/ANS (tj. SES) obraz staje się bardziej zróżnicowany, gdyż przepisy techniczne wynikają z różnych źródeł⁴. Dlatego też w celu zapewnienia zharmonizowanego podejścia do realizacji tego ważnego obszaru podlegającego regulacji korzystne byłoby prowadzenie wszystkich konsultacji z jednakową starannością, ujęcie wszystkich przepisów w taką samą strukturę i podporządkowanie ich realizacji tych samych celów, co ułatwiłoby życie osobom odpowiedzialnym za stosowanie przepisów, a wreszcie zapewnienie, że nieuchronnie zbliżającą się falę innowacji technicznych wynikającą z inicjatywy SESAR można będzie wdrożyć w sposób skoordynowany, zarówno w odniesieniu do wyposażenia pokładowego i naziemnego, jak i procedur.

Niniejsza inicjatywa regulacyjna ma na celu wypełnienie wymagań zawartych w art. 65a poprzez wyeliminowanie nakładania się przepisów w rozporządzeniach dotyczących SES i EASA oraz uproszczenie i uściślenie granicy pomiędzy ramami prawnymi EASA i SES. W ten sposób nowelizacja wspiera również polityczny cel, jakim jest zapewnienie jasności zadań rozdzielonych między Komisję, EASA a organizację Eurocontrol, tak by Komisja koncentrowała się na przepisach gospodarczych i technicznych, EASA działała jako jej przedstawiciel w zakresie opracowywania regulacji technicznej i nadzoru, podczas gdy Eurocontrol skoncentruje się na zadaniach operacyjnych, w szczególności skupionych wokół koncepcji menedżera sieci⁵.

Oprócz usunięcia przepisów odnoszących się do jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w ramach przekształconego rozporządzenia SES należy również wprowadzić inne niewielkie zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008, ponieważ wcześniej tekst tego rozporządzenia opierał się na terminologii zawartej w niektórych przepisach dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – zwłaszcza w dziedzinie interoperacyjności – a co za tym idzie, taką samą terminologię należy obecnie wprowadzić w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 w związku z uchynieniem czterech rozporządzeń SES.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

DG MOVE przygotowała ocenę skutków w celu wsparcia wniosków ustawodawczych zmierzających do poprawy skuteczności działania, wzrostu bezpieczeństwa zwiększenia i konkurencyjności jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Zmiany rozporządzenia (WE) nr 216/2008 w niniejszym pakiecie mają jednakże na celu uregulowanie kwestii pominiętych przy poprzedniej zmianie na mocy rozporządzenia (WE) nr 1108/2009, w szczególności art. 65a. Poprawki te były objęte przeprowadzoną w 2008 r. oceną skutków, w której następnie przyjęto rozporządzenia (WE) nr 1108/2009.

Mimo że nie odbyły się żadne szczególne konsultacje na temat zmian dotyczących EASA, w okresie między wrześniem a grudniem 2012 r. na stronie internetowej DG MOVE przeprowadzono trzymiesięczne konsultacje publiczne dotyczące zmian w zakresie SES. Ponadto zorganizowano dwa wydarzenia wysokiego szczebla – konferencję w Limassol i spotkanie w Brukseli, jak również odbyły się liczne spotkania dwustronne z wszystkimi zainteresowanymi stronami. Podczas tych spotkań podnoszono również kwestię roli EASA i

⁴ Obecnie przepisy techniczne są formułowane nie tylko przez EASA, ale również przez Eurocontrol i różne organy normalizacyjny, takie jak Europejska Organizacja Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego.

⁵ Zob. art. 19 wniosku w sprawie przekształcenia rozporządzenia SES.

zainteresowane strony wyraziły potrzebę zapewnienia bardziej skoordynowanego przygotowywania przepisów technicznych.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1. Zakres wniosku (art. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008)

Ponieważ Unia od dawna dysponowała bardzo ograniczonymi kompetencjami w kwestiach wojskowych, tradycyjną linię podziału w SES wyznaczał fakt, że jeżeli instytucja zapewniająca służby w porcie lotniczym lub w centrum kontroli ruchu obsługiwała przede wszystkim (tj. w wymiarze większym niż 50 %) ruch cywilny, to taka instytucja powinna podlegać tym samym przepisom, które obowiązują inne instytucje zapewniające służby. Wojskowi operatorzy przestrzeni powietrznej mieli natomiast wybór między wykonywaniem lotów zgodnie z przepisami określonymi przez ICAO lub przepisami SES (określanymi w ramach regulaminu ogólnego ruchu lotniczego [GAT]). Mogliby oni również zrezygnować z tych zasad do celów operacyjnych, oświadczając, że dana operacja jest wykonywana w ramach operacyjnego ruchu lotniczego (OAT), w którym to przypadku zasady SES nie mają zastosowania do tych operatorów. W związku z tym podział zapewnia bezpieczeństwo ruchu cywilnego, ale utrzymuje możliwość działania przez wojskowych zgodnie z wymaganiami dotyczącymi ich własnej misji. Przyjęcie rozporządzenia (WE) nr 1108/2009 spowodowało rozbieżność między przepisami SES i EASA, co prowadzi na przykład do sytuacji, w której na mocy zasad SES ta sama instytucja zapewniająca służby i jej kontrolerzy ruchu lotniczego muszą uzyskiwać poświadczenie, podczas gdy na mocy zasad certyfikacji EASA nie jest konieczne. Obecna zmiana harmonizuje zakresy rozporządzenia podstawowego w sprawie ustanowienia EASA (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzeń dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (WE) nr 549–552/2004 w celu uniknięcia takiej niespójności i powraca do pierwotnej koncepcji stosowania przepisów, w ramach której instytucja zapewniająca służby podlega przepisom UE, jeśli ponad 50 % obsługiwanego przez nią ruchu podlega przepisom GAT.

3.2. Cele (art. 2)

Opracowanie i wdrażanie centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym (SESAR⁶) wymaga opracowania środków prawnych dotyczących wielu różnych zagadnień z dziedziny lotnictwa. Wcześniej koordynacja i harmonizacja przepisów (np. w zakresie zagadnień związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym a zdolnością do lotu) stwarzała problemy w związku z brakiem centralnego koordynatora, który zapewniałby spójność między projektami przygotowanymi przez różne podmioty. Problem ten nie występuje w innych dziedzinach niż ATM/ANS, gdyż EASA przygotowuje i koordynuje liczne przepisy techniczne, natomiast w odniesieniu do ATM/ANS jeszcze wciąż utrzymuje się dualizm obowiązujących ram prawnych. Poprawka do art. 2 podkreśla, że ATM/ANS powinny być traktowane w ten sam sposób co pozostałe sektory. Dokładniej rzecz ujmując, wspierając Komisję w opracowywaniu przepisów technicznych, EASA powinna przyjąć zrównoważone podejście do regulacji różnych działań w oparciu o ich cechy szczególne, dopuszczalne poziomy bezpieczeństwa oraz ustaloną hierarchię ryzyka operatorów, aby zapewnić kompleksowy i skoordynowany rozwój lotnictwa.

⁶ Europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji. Zob. <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/>

3.3. Oświadczenia (od art. 3 poprzez treść całego rozporządzenia)

Rozporządzenie (WE) nr 1108/2009 wprowadziło możliwość samocertyfikacji zamiast certyfikacji niektórych służb informacji powietrznej. Tekst rozporządzenia (WE) nr 216/2008 odpowiednio dostosowano w celu uwzględnienia tej możliwości w różnych miejscach, w przypadku gdy jest mowa o certyfikacji.

3.4. Definicje (art. 3)

W celu wyrównania uchyleń w czterech rozporządzeniach dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenia (WE) nr 549–552/2004), jak wyjaśniono powyżej, dostosowania dwojakich ram prawnych oraz objaśnienia tekstu, w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 zmieniono definicje „kwalifikowana jednostka” i „ATM/ANS”. Ponadto definicje „centralny plan ATM” oraz „ogólny ruch lotniczy” zostały skopiowane do niniejszego rozporządzenia z rozporządzeń dotyczących jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

3.5. ATM/ANS (art.8 b))

Artykuł 8b został zmieniony w celu dostosowania jego brzmienia do wniosku w sprawie uchylenia rozporządzenia (WE) nr 552/2004, zapewniając w ten sposób stosowanie istniejących zasad i koncepcji rozporządzenia w sprawie interoperacyjności (WE) nr 552/2004.

3.6. Wymagania zasadnicze (załącznik Vb)

Błąd został skorygowany w części ust. 2 lit. c) ppkt (iv) w celu dostosowania tekstu do przepisów Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), a także obowiązujących przepisów UE. Błąd został popełniony nieumyślnie przy opracowywaniu rozporządzenia (WE) nr 1108/2009. Prowadził on do nierealnego skierowanego do kontrolerów ruchu lotniczego wymogu podawania statkom powietrznym przewyższenia nad przeszkodami, nawet jeżeli znajdują się one poza obszarem manewrowym lotniska.

Po drugie, w części 2 lit. g) i h), jak również w części 3, dodano fragmenty tekstu z rozporządzenia (WE) nr 552/2004 w celu podkreślenia, że podejście zastosowane do uregulowania tych kwestii nie będzie niepotrzebnie zmieniane w stosunku do obecnie obowiązującego. Uzupełnienia te nie zmieniają zakresu, lecz służą dalszemu zharmonizowaniu ram SES i EASA.

3.7. Różne

Poprawiono liczne drobne błędy typograficzne (np. w art. 7), a pewne drobne zmiany redakcyjne wprowadzono do przepisów (art. 9, 19 i 33) w miejscach, gdzie tekst nie odzwierciedlał rzeczywistej sytuacji po wprowadzeniu wcześniejszych zmian do rozporządzenia. Ponadto dokonano kilku niewielkich zmian w całym tekście (np. w art. 52, 59 oraz Załączniku Vb) w celu zapobieżenia przypadkowym zmianom w przepisach uzgodnionych w odniesieniu do SES od 2004 r.

Rozporządzenie zostało również dostosowane do systemu ustanowionego w art. 290 i 291 TFUE oraz do rozporządzenia (WE) nr 182/2011, dotyczącego stosowania aktów wykonawczych i aktów delegowanych. Ponadto wprowadzono główne elementy uzgodnionych normatywnych przepisów dotyczących aktów założycielskich agencji zgodnie z planem działania Komisji w sprawie wdrożenia wspólnego oświadczenia Parlamentu Europejskiego, Rady UE i Komisji Europejskiej na temat agencji zdecentralizowanych z lipca 2012 r. Wspomniane uzgodnienie obejmuje również normalizację nazw agencji unijnych, zatem nazwa EASA zostanie zmieniona na „Agencja Unii Europejskiej ds. Lotnictwa” (EAA).

4. ELEMENTY FAKULTATYWNE

Ponieważ opracowano odrębne uzasadnienie towarzyszące proponowanemu przekształceniu czterech rozporządzeń SES nr 549–552/2004, niniejszy dokument zawiera głównie zmiany niezbędne w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 w celu zapewnienia ciągłości obowiązującego obecnie podejścia do SES po dostosowaniu czterech rozporządzeń SES zgodnie z art. 65a rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁷,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu uwzględnienia zmian wprowadzonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającym dyrektywę 2006/23/WE⁸ oraz w rozporządzeniu (WE) nr 1070/2009 zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa⁹, należy dostosować treść rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego do rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenia ramowego)¹⁰, rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenia w sprawie zapewniania służb)¹¹, rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w jednolitej

⁷ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁸ Dz.U. L 309 z 24.11.09, s. 51.

⁹ Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34.

¹⁰ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.

¹¹ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 10.

europejskiej przestrzeni powietrznej (rozporządzenia w sprawie przestrzeni powietrznej)¹² oraz rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (rozporządzenia w sprawie interoperacyjności)¹³.

- (2) Opracowanie i wdrożenie planu centralnego ATM wymaga podjęcia działań regulacyjnych w wielu dziedzinach lotnictwa. Agencja powinna, wspierając Komisję w opracowywaniu przepisów technicznych, przyjąć zrównoważone podejście do kwestii regulacji różnych rodzajów działalności w oparciu o ich specyfikę, akceptowalne poziomy bezpieczeństwa oraz określoną hierarchię ryzyka operatorów w celu zapewnienia wszechstronnego i skoordynowanego rozwoju lotnictwa.
- (3) W celu uwzględnienia potrzeb technicznych, naukowych, związanych z eksploatacją lub bezpieczeństwem poprzez zmianę lub uzupełnienie przepisów w zakresie zdatności do lotu, ochrony środowiska, pilotów, operacji lotniczych, lotnisk, ATM/ANS, kontrolerów ruchu lotniczego, operatorów z państw trzecich, nadzorowania i egzekwowania przepisów, przepisów odnoszących się do zasady elastyczności, grzywien i okresowych kar pieniężnych oraz opłat, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (4) Aby zapewnić jednolite warunki wykonywania przepisów niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję.
- (5) Komisja powinna przyjąć akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie, jeżeli – w odpowiednio uzasadnionych przypadkach związanych z wyłączeniem lotniska i decyzjami niezezwalającymi na stosowanie przepisów dotyczących elastyczności – wymaga tego szczególnie pilny charakter sprawy.
- (6) Niektóre zasady dotyczące zarządzania Agencją i jej działalności należy dostosować do wspólnego podejścia do agencji zdecentralizowanych UE, które zostało uzgodnione przez Parlament Europejski, Radę i Komisję w lipcu 2012 r.
- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić Rozporządzenie (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

¹² Dz.U. L 96 z 31.03.04, s. 20.

¹³ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26.

(i) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) lotnisk lub ich części, jak również urządzeń, personelu i organizacji, o których mowa w ust. 1 lit. c) i d), kontrolowanych i obsługiwanych przez wojsko, gdzie obsługiwany ruch stanowi głównie ruch inny niż ogólny ruch lotniczy.”;

(ii) w lit. c) pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie:

„ATM/ANS, w tym systemów i części składowych, personelu i organizacji, o których mowa w ust. 1 lit. e) i f), dostarczanych lub udostępnianych przez wojsko, przede wszystkim na rzecz statków powietrznych w ruchu innym niż ogólny ruch lotniczy.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„Nie naruszając przepisów ust. 2 państwa członkowskie dbają o to, aby obiekty wojskowe otwarte dla ogólnego ruchu lotniczego oraz usługi świadczone przez personel wojskowy na rzecz ogólnego ruchu lotniczego, które nie wchodzą w zakres ust. 1, zapewniały co najmniej tak samo wysoki poziom bezpieczeństwa, jaki został ustalony w wymaganiach zasadniczych określonych w załącznikach Va i Vb.”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 dodaje się lit. g) i h) w brzmieniu:

„g) wspieranie opracowywania i wdrażania centralnego planu ATM;

h) taka regulacja lotnictwa cywilnego, która najlepiej przyczynia się do jego rozwoju, skuteczności działania, interoperacyjności i bezpieczeństwa w sposób proporcjonalny do charakteru poszczególnych działań.”;

b) ust. 3 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) powołanie niezależnej Agencji Unii Europejskiej ds. Lotnictwa (zwanej dalej „Agencją”);”;

3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) „stały nadzór” oznacza zadania wykonywane w celu sprawdzenia, czy warunki, na podstawie których przyznano certyfikat lub które zostały objęte oświadczeniem, nadal są spełniane w każdej chwili w okresie ważności tego certyfikatu lub oświadczenia, a także podejmowanie wszelkich działań zabezpieczających;”;

b) lit. da) otrzymuje brzmienie:

„da) „części składowe ATM/ANS” oznaczają wszystkie części składowe określone w art. 2 ust. 18 rozporządzenia (WE) nr [proszę wstawić nr przekształcenia rozporządzenia SES] w sprawie wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej;”;

c) Dodaje się lit. ea) w brzmieniu:

„ea) „oświadczenie” oznacza do celów ATM/ANS każde oświadczenie na piśmie:

- dotyczące zgodności lub przydatności do użytku systemów i części składowych, wydane przez organizację zaangażowaną w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów ATM/ANS i ich części składowych;
- dotyczące zgodności służby lub systemu, które mają zostać wprowadzone do eksploatacji, z obowiązującymi wymaganiami, wydane przez instytucję zapewniającą służby;
- dotyczące zdolności do wywiązywania się z obowiązków związanych z niektórymi służbami informacji powietrznej oraz środków umożliwiających wywiązywanie się z tych obowiązków;”;

d) lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) „kwalifikowana jednostka” oznacza uprawniony podmiot, któremu agencja lub krajowy nadzór lotniczy mogą przydzielić określone zadania certyfikacyjne lub związane z nadzorem, pod swoją kontrolą i na swoją odpowiedzialność;”;

e) lit. q) i r) otrzymują brzmienie:

„q) „ATM/ANS” oznacza służby zarządzania ruchem lotniczym zgodnie z definicją zawartą w art. 2 ust. 10 rozporządzenia (WE) nr [proszę wstawić nr przekształcenia rozporządzenia SES], służby żeglugi powietrznej określone w art. 2 ust. 4 tego rozporządzenia, w tym służby zarządzania siecią, o których mowa w art. 17 tego rozporządzenia, oraz działalność usługową w zakresie pozyskiwania i przetwarzania danych oraz formatowania i przekazywania danych na rzecz ogólnego ruchu lotniczego do celów żeglugi powietrznej o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa;

r) „system ATM/ANS” oznacza każde połączenie urządzeń i systemów określonych w art. 2 pkt 33) rozporządzenia (WE) nr [proszę wstawić nr przekształcenia rozporządzenia SES];”;

f) dodaje się lit. t) i u) w brzmieniu:

„t) „ogólny ruch lotniczy” oznacza każdy ruch cywilnych statków powietrznych, a także każdy ruch państwowych statków powietrznych (w tym wojskowych, celnych i policyjnych), jeśli taki ruch odbywa się zgodnie z procedurami ICAO;

u) „plan centralny ATM” oznacza plan zatwierdzony decyzją Rady 2009/320/WE¹⁴ zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 219/2007¹⁵;”;

4) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 3b otrzymuje brzmienie:

„W drodze odstępstwa od ust. 3a państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o odstąpieniu od stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia wobec lotniska, które

- obsługuje nie więcej niż 10 000 pasażerów rocznie, oraz

¹⁴ Dz.U. L 95 z 09.04.09, s. 41.

¹⁵ Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1.

- obsługuje nie więcej niż 850 operacji związanych z obsługą towarów rocznie,

pod warunkiem, że zwolnienie to jest zgodne z podstawowymi celami bezpieczeństwa określonymi w niniejszym rozporządzeniu lub innymi przepisami prawa unijnego.

Komisja ocenia, czy warunek, o którym mowa w akapicie pierwszym, został spełniony, oraz, w przypadku gdy uzna, że warunek ten nie jest spełniony, przyjmuje decyzję w tej sprawie. Odnośne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 2. W należycie uzasadnionych szczególnie pilnych przypadkach związanych z bezpieczeństwem Komisja przyjmuje akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 4.

Zainteresowane państwo członkowskie odwołuje zezwolenie na odstępstwo po otrzymaniu powiadomienia o decyzji, o której mowa w akapicie drugim.”;

- b) w ust. 3c zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„3c. „ATM/ANS zapewniane w przestrzeni powietrznej terytorium, do którego ma zastosowanie Traktat, jak również w każdej innej przestrzeni powietrznej, do której państwa członkowskie stosują rozporządzenie (WE) nr [proszę wstawić numer przekształcenia rozporządzenia SES] zgodnie z art. 1 ust. 4 tego rozporządzenia, powinny spełniać wymogi niniejszego rozporządzenia.”;

- 5) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 2, lit. d) zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „organizacje odpowiedzialne za obsługę techniczną i stałą zdadność do lotów wyrobów, części i akcesoriów wykazują, że dysponują zdolnościami i środkami umożliwiającymi wywiązanie się z obowiązków związanych z posiadanymi przywilejami.”;

- b) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do zdadności do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a), b) i c), Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 65b w celu ustanowienia szczegółowych przepisów, które określają:

a) warunki ustanowienia podstawy certyfikacji typu mającej zastosowanie do danego wyrobu oraz warunki powiadomienia wnioskodawcy o tej podstawie;

b) warunki ustanowienia szczegółowych specyfikacji zdadności do lotu mających zastosowanie w odniesieniu do części i akcesoriów oraz warunki powiadomienia wnioskodawcy o tej specyfikacji;

c) warunki ustanowienia szczególnych specyfikacji zdadności do lotu mających zastosowanie w odniesieniu do statków powietrznych kwalifikujących się do otrzymania ograniczonego świadectwa zdadności do lotu oraz warunki powiadomienia wnioskodawcy o tej specyfikacji;

d) warunki wydawania i rozpowszechniania obowiązkowych informacji w celu zapewnienia ciągłej zdadności do lotu oraz warunki zatwierdzania alternatywnych sposobów spełnienia wymagań w zakresie tych obowiązkowych informacji;

e) warunki wydawania, utrzymywania w mocy, poprawiania, zawieszania lub cofania certyfikatów typu, ograniczonych certyfikatów typu, zatwierdzeń zmian w certyfikatach typu, uzupełniających certyfikatów typu, zezwoleń na projekty remontów, indywidualnych świadectw zdatności do lotu, ograniczonych świadectw zdatności do lotu, pozwoleń na loty i certyfikatów dla wyrobów, części lub akcesoriów, w tym:

(i) warunki dotyczące okresu ważności tych certyfikatów i warunki przedłużania okresu ważności certyfikatów, jeżeli ich okres ważności jest określony;

(ii) ograniczenia obowiązujące w zakresie wydawania pozwoleń na loty. Ograniczenia te w szczególności powinny dotyczyć:

- celu lotu,
- przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do lotu,
- kwalifikacji załogi lotniczej,
- przewozu osób innych niż załoga lotnicza;

(iii) statków powietrznych kwalifikujących się do otrzymania ograniczonych świadectw zdatności do lotu, a także związanych z tym ograniczeń;

(iv) danych dotyczących zgodności operacyjnej, w tym:

- minimalnego programu szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień personelu poświadczającego obsługę techniczną dotyczących typu statku powietrznego, w celu zapewnienia spełnienia wymagań ust. 2 lit. f);
- minimalnego programu szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień pilota dotyczących typu statku powietrznego oraz danych referencyjnych odpowiednich symulatorów w celu zapewnienia spełnienia wymagań art. 7;
- głównego wykazu minimalnego wyposażenia;
- danych dotyczących typu statku powietrznego istotnych dla personelu pokładowego;
- oraz dodatkowych szczegółowych specyfikacji zdatności do lotu w odniesieniu do danego rodzaju operacji lotniczej w celu wspierania ciągłej zdatności do lotu i poprawy bezpieczeństwa statku powietrznego;

f) warunki wydawania, utrzymywania w mocy, zmieniania, zawieszania lub cofania zatwierdzeń dla organizacji, wymaganych zgodnie z ust. 2 lit. d), e) i g) i warunki, na jakich takie zatwierdzenia nie są wymagane;

g) warunki wydawania, utrzymywania w mocy, zmieniania, zawieszania lub cofania certyfikatów personelu, wymaganych zgodnie z ust. 2 lit. f);

h) obowiązki posiadaczy certyfikatów;

i) zgodność z zasadniczymi wymaganiami statków powietrznych, o których mowa w ust. 1, nieobjętych ust. 2 lub 4, jak również statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c);

j) warunki utrzymania nieprzerwanej zdatności do lotu wyrobów lotniczych, części i akcesoriów oraz warunki zarządzania nimi;

W odniesieniu do zdatności do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a), b) i c), Komisja jest uprawniona, zgodnie z art. 65b, do zmiany lub uzupełnienia załącznika I w drodze aktów delegowanych, gdy jest to konieczne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy, a także ze względu na dowody z zakresu bezpieczeństwa w dziedzinie zdatności do lotu, w celu osiągnięcia założeń określonych w art. 2 i w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich osiągnięcia.”;

6) art. 6 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Komisja jest uprawniona do zmiany, w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 65b, wymagań, o których mowa w ust. 1, w celu dostosowania ich do zmian w Konwencji chicagowskiej i załącznikach do niej, które wejdą w życie po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, i które będą stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

3. Tam, gdzie jest to konieczne w celu zapewnienia wysokiego i jednolitego poziomu ochrony środowiska naturalnego, a także w oparciu o treść dodatków do załącznika 16, o których mowa w ust. 1, w stosownych przypadkach Komisja może ustanowić w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 65b szczegółowe przepisy uzupełniające wymagania, o których mowa w ust. 1.”;

7) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Niezależnie od przepisów akapitu trzeciego, w odniesieniu do licencji pilota samolotowego rekreacyjnego lekarz medycyny ogólnej, który posiada wystarczającą szczegółową wiedzę na temat stanu zdrowia osoby ubiegającej się o taką licencję, może, jeżeli jest to dozwolone na mocy prawa krajowego, działać jako lekarz orzecznik uprawniony do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich. Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy dotyczące występowania lekarza medycyny ogólnej w roli lekarza orzecznika uprawnionego do przeprowadzania badań lotniczo-lekarskich, w szczególności zapewniające zachowanie właściwego poziomu bezpieczeństwa. Odnośne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 3.”;

b) ust. 2 akapit szósty otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do pilotów zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) lub c), wymagania określone w drugim i trzecim akapicie mogą być spełnione w drodze uznania licencji i świadectw lekarskich wydanych przez państwo trzecie lub w jego imieniu.”;

c) w ust. 6 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do pilotów zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c), a także szkoleniowych urządzeń symulacji lotu, osób i organizacji zaangażowanych w szkolenie, testowanie, kontrolę oraz badania lekarskie tych pilotów, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 65b w celu ustanowienia szczegółowych przepisów, które określają.”;

- d) ust. 6 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) warunki zamiany obowiązujących krajowych licencji pilotów i krajowych licencji mechanika pokładowego na licencje pilotów, a także warunki zamiany krajowych świadectw lekarskich;”;
 - e) ust. 6 lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) sposób, w jaki piloci statków powietrznych, o których mowa w załączniku II lit. a) ppkt (ii) oraz lit. d) i h), użytkowanych do celów zarobkowego przewozu lotniczego, spełniają odnośne zasadnicze wymagania określone w załączniku III.”;
 - f) na końcu ust. 6 dodaje się akapit w brzmieniu:

„W odniesieniu do pilotów zaangażowanych w eksploatację statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. b) i c), a także szkoleniowych urządzeń symulacji lotu, osób i organizacji zaangażowanych w szkolenie, testowanie, kontrolę oraz badania lekarskie tych pilotów, Komisja jest uprawniona, zgodnie z art. 65b, do zmiany lub uzupełnienia załącznika III w drodze aktów delegowanych, gdy jest to konieczne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy, a także ze względu na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące licencji dla pilotów, w celu osiągnięcia założeń określonych w art. 2 i w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich osiągnięcia.”;
- 8) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 5 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a), b) i c), Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 65b w celu ustanowienia szczegółowych przepisów, które określają:”;
 - b) ust. 5 lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) sposób, w jaki eksploatacja statków powietrznych, o których mowa w załączniku II lit. a) ppkt (ii), lit. d) i h), wykorzystywanych do celów zarobkowego przewozu lotniczego, spełnia stosowne zasadnicze wymagania określone w załączniku IV i, o ile ma zastosowanie, załączniku Vb;”;
 - c) w ust. 5 dodaje się lit. h) oraz i) w brzmieniu:

„h) warunki i procedury, zgodnie z którymi specjalne operacje wymagają uzyskania zezwolenia;

i) warunki, w których należy zakazać użytkowania, ograniczyć je lub uzależnić od spełnienia określonych warunków w interesie bezpieczeństwa, zgodnie z art. 22 ust. 1.”;
 - d) na końcu ust. 5 dodaje się następujący akapit:

„W odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. a), b) i c), Komisja jest uprawniona zgodnie z art. 65b do zmiany lub uzupełniania w drodze aktów delegowanych załącznika IV i, w stosownych przypadkach, załącznika Vb, gdy jest to konieczne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy, a także ze względu na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące operacji powietrznych, w celu osiągnięcia założeń

określonych w art. 2 i w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich osiągnięcia.”;

9) w art. 8a wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 5 część wstępna otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do lotnisk i urządzeń lotniskowych, a także eksploatacji lotnisk, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 65b w celu ustanowienia szczegółowych przepisów, które określają:”;

b) w ust. 5 po lit. j) dodaje się następujące litery:

„k) warunki wydawania, utrzymywania w mocy, zmieniania, zawieszania lub cofania certyfikatów służbom zarządzającym płytą postojową lotniska;

l) warunki wydawania i rozpowszechniania obowiązkowych informacji w celu zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonowania lotniska i urządzeń lotniskowych;

m) obowiązki instytucji, o których mowa w ust. 2 lit. e);

n) warunki wydawania, utrzymywania w mocy, zmieniania, zawieszania lub cofania zatwierdzeń dla organizacji oraz warunki nadzoru nad organizacjami zaangażowanymi w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną urządzeń lotniskowych o istotnym znaczeniu dla bezpieczeństwa;

o) obowiązki organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną urządzeń lotniskowych o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa.”;

c) na końcu ust. 5 dodaje się następujący akapit:

„W odniesieniu do lotnisk i urządzeń lotniskowych, a także eksploatacji lotnisk, Komisja jest uprawniona zgodnie z art. 65b do zmiany lub uzupełnienia w drodze aktów delegowanych załącznika Va i, w stosownych przypadkach, załącznika Vb, gdy jest to konieczne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy, a także ze względu na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące lotnisk, w celu osiągnięcia założeń określonych w art. 2 i w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich osiągnięcia.”;

10) w art. 8b wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4. Środki, o których mowa w ust. 6, mogą ustanowić wymóg certyfikacji lub złożenia oświadczenia w odniesieniu do organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów ATM/ANS oraz części składowych o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa lub interoperacyjności. Certyfikaty dla tych organizacji wydaje się, jeżeli wykazały one, że dysponują zdolnością do wywiązywania się z obowiązków związanych z posiadanymi przywilejami oraz środkami umożliwiającymi wywiązywanie się z takich obowiązków. Przyznane przywileje określa się w certyfikacie.

5. Środki, o których mowa w ust. 6, mogą ustanowić wymóg certyfikacji instytucji zapewniającej ATM/ANS lub ewentualnie zatwierdzenia lub złożenia oświadczenia przez instytucję zapewniającą ATM/ANS lub organizacji zaangażowanej w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów ATM/ANS oraz części składowych, w odniesieniu do systemów

ATM/ANS i części składowych o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa lub interoperacyjności. Certyfikaty lub oświadczenia odnoszące się do tych systemów i części składowych są wydawane lub zatwierdzane, jeżeli wnioskodawca wykazał, że systemy i części składowe spełniają wymogi szczegółowych specyfikacji, ustanowione w celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami, o których mowa w ust. 1.”;

b) w ust. 6 wprowadza się następujące zmiany:

(i) część wstępna otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do zapewnienia ATM/ANS Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 65b w celu ustanowienia szczegółowych przepisów, które określają:”;

(ii) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„warunki i procedury składania oświadczenia przez instytucje zapewniające służby oraz organizacje zaangażowane w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów ATM/ANS oraz części składowych, o których mowa w ust. 3–5, a także sprawowania nad nimi nadzoru;”;

(iii) dodaje się lit. g), h) oraz i) w brzmieniu:

„g) warunki wydawania i rozpowszechniania obowiązkowych informacji w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy zapewnianiu ATM/ANS;

h) warunki zatwierdzania i składania oświadczeń, o których mowa w ust. 5, oraz nadzoru nad stosowaniem się do tych warunków;

i) zasady eksploatacji i części składowe ATM/ANS niezbędne do użytkowania przestrzeni powietrznej.”;

(iv) na końcu ust. 6 dodaje się akapit w brzmieniu:

„W odniesieniu do zapewniania ATM/ANS Komisja jest uprawniona zgodnie z art. 65b do zmiany lub uzupełniania w drodze aktów delegowanych załącznika Va, gdy jest to konieczne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy, a także ze względu na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące ATM/ANS, w celu osiągnięcia założeń określonych w art. 2 i w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich osiągnięcia.”;

c) ust. 7 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) odzwierciedlają najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w dziedzinie ATM/ANS w szczególności zgodnie z centralnym planem ATM oraz w ścisłej współpracy z ICAO;”;

11) w art. 8c wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 10 część wstępna otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do kontrolerów ruchu lotniczego, a także osób i organizacji zaangażowanych w szkolenie, testowanie, kontrolę oraz badania lekarskie kontrolerów ruchu lotniczego, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 65b w celu ustanowienia szczegółowych przepisów, które określają:”;

b) w ust. 10 dodaje się lit. e), f) i g) w brzmieniu:

- „e) bez uszczerbku dla postanowień dwustronnych umów zawieranych zgodnie z art. 12 – warunki akceptowania licencji wydanych w państwach trzecich;
 - f) warunki, na jakich można zabronić prowadzenia szkolenia w miejscu pracy, ograniczyć je lub uzależnić od spełnienia określonych warunków w interesie bezpieczeństwa;
 - g) warunki wydawania i rozpowszechniania obowiązkowych informacji w celu zapewnienia bezpieczeństwa przy prowadzeniu szkoleń w miejscu pracy.”;
- c) na końcu ust. 10 dodaje się następujący akapit:
- „W odniesieniu do kontrolerów ruchu lotniczego, a także osób i organizacji zaangażowanych w szkolenie, testowanie, kontrolę oraz badania lekarskie kontrolerów ruchu lotniczego, Komisja jest uprawniona zgodnie z art. 65b do zmiany lub uzupełniania w drodze aktów delegowanych załącznika Vb, gdy jest to konieczne z uwagi na postęp techniczny, operacyjny lub naukowy, a także ze względu na dowody z zakresu bezpieczeństwa dotyczące organizacji szkoleniowych i kontrolerów ruchu lotniczego, w celu osiągnięcia założeń określonych w art. 2 i w zakresie, w jakim jest to niezbędne do ich osiągnięcia.”;
- 12) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 4 część wstępna otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. d), a także ich załóg oraz użytkowania tych statków powietrznych Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 65b w celu ustanowienia szczegółowych przepisów, które określają.”;
 - b) ust. 4 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) zezwolenie wydawane statkom powietrznym, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. d), lub załodze, nieposiadającym standardowego świadectwa zdatości do lotu ICAO bądź licencji, na prowadzenie operacji na trasach do, wewnątrz i poza Wspólnotę.”;
 - c) ust. 4 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) warunki składania oświadczenia przez operatorów, o których mowa w ust. 3, oraz sprawowania nad nimi nadzoru.”;
 - d) w ust. 4 dodaje się lit. g) w brzmieniu:

„g) alternatywne warunki dotyczące przypadków, w których przestrzeganie norm i wymagań, o których mowa w ust. 1, nie jest możliwe lub ich spełnienie wymagałoby niewspółmiernie dużego wysiłku, zapewniające spełnienie celów, jakie przyświecają tym normom i wymaganiom.”;
 - e) w ust. 5 lit. e) skreśla się słowo „bezpieczeństwa”;
- 13) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. „Do celów wykonania ust. 1 państwa członkowskie, oprócz nadzoru nad wydanymi przed siebie certyfikatami lub otrzymanymi oświadczeniami,

prowadzą kontrole, w tym inspekcje na płycie lotniska, i stosują wszelkie środki, w tym zatrzymanie na ziemi statku powietrznego, aby zapobiec kontynuacji naruszenia.”;

- b) w ust. 5 część wstępna otrzymuje brzmienie:

„Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 65b w celu ustanowienia szczegółowych przepisów, które określają warunki współpracy, o której mowa w ust. 1, a w szczególności:”;

- c) w ust. 5 dodaje się lit. d) i e) w brzmieniu:

„d) warunki dotyczące kwalifikacji inspektorów przeprowadzających inspekcje na płycie oraz instytucji zaangażowanych w szkolenie tych inspektorów;

e) warunki administrowania i stosowania nadzoru oraz egzekwowania przepisów, w tym systemy zarządzania bezpieczeństwem.”;

- 14) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Państwa członkowskie, bez dodatkowych wymagań technicznych ani ocen, uznają certyfikaty wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i aktami delegowanymi oraz aktami wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie. Jeżeli początkowe uznanie nastąpiło w konkretnym celu lub celach, wszelkie kolejne uznania również następują w tym samym celu lub celach.

2. Komisja, z własnej inicjatywy lub na wniosek jednego z państw członkowskich lub Agencji, podejmuje decyzję, czy certyfikat, o którym mowa w ust. 1, jest zgodny z niniejszym rozporządzeniem i aktami delegowanymi oraz aktami wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie. Odnośne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 2. W należycie uzasadnionych szczególnie pilnych przypadkach związanych z bezpieczeństwem Komisja przyjmuje akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 4.”;

- 15) art. 12 ust. 2 lit. b) ostatni akapit otrzymuje brzmienie:

„może zażądać od państwa członkowskiego, do którego się to odnosi, zmiany umowy, zawieszenia jej stosowania lub jej wypowiedzenia, zgodnie z art. 351 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Odnośne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 2.”;

- 16) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

Kwalifikowane jednostki

Przydzielając kwalifikowanej jednostce konkretne zadanie certyfikacyjne lub zadanie związane z nadzorem, Agencja lub właściwy krajowy nadzór lotniczy zapewniają spełnianie przez daną jednostkę kryteriów ustanowionych w załączniku V.

Kwalifikowane jednostki nie wydają certyfikatów ani zezwoleń i nie przyjmują oświadczeń.”;

- 17) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przepisy niniejszego rozporządzenia oraz aktów delegowanych i aktów wykonawczych przyjętych na jego podstawie nie stanowią przeszkody dla niezwłocznego podjęcia przez państwo członkowskie działań w razie wystąpienia problemu z zakresu bezpieczeństwa związanego z wyrobem, systemem, osobą lub organizacją, pod warunkiem, że niezwłoczne podjęcie działań jest niezbędne w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz że niemożliwe jest właściwe rozwiązanie tego problemu zgodnie z niniejszym rozporządzeniem i aktami delegowanymi oraz aktami wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„Komisja ocenia, czy warunki, o których mowa w akapicie pierwszym, zostały spełnione, oraz, w przypadku gdy uzna, że warunki te nie zostały spełnione, przyjmuje decyzję w tej sprawie. Odnośne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 2. W należycie uzasadnionych szczególnie pilnych przypadkach związanych z bezpieczeństwem Komisja przyjmuje zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 4, akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie.

Dane państwo członkowskie cofa środek podjęty na mocy ust. 1 po otrzymaniu powiadomienia o decyzji, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu.

W przypadku gdy jest to konieczne ze względu na stwierdzenie bezpośredniego problemu z zakresu bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 1, Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 65c w celu zmiany lub uzupełnienia niniejszego rozporządzenia.”;

c) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W przypadku zaistnienia ograniczonych w czasie nieprzewidzianych, pilnych okoliczności lub potrzeb operacyjnych państwa członkowskie mogą zezwolić na odstępstwo od wymagań merytorycznych ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu i aktach delegowanych oraz aktach wykonawczych przyjętych na jego podstawie, pod warunkiem że odstępstwa nie mają negatywnego wpływu na poziom bezpieczeństwa. Agencja, Komisja i inne państwa członkowskie są powiadamiane o wszelkich takich odstępstwach, gdy staną się one powtarzalne lub gdy zezwolono na nie na okres dłuższy niż dwa miesiące.”;

d) ust. 5 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Komisja ocenia, czy odstępstwo jest zgodne z warunkami określonymi w ust. 4 i, jeżeli uzna, że nie jest ono zgodne, przyjmuje decyzję w tej sprawie. Odnośne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 2. W należycie uzasadnionych szczególnie pilnych przypadkach związanych z bezpieczeństwem Komisja przyjmuje zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 4, akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie.

Zainteresowane państwo członkowskie odwołuje zezwolenie na odstępstwo po otrzymaniu powiadomienia o decyzji, o której mowa w akapicie drugim.”;

e) ust. 6 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„6. „W przypadku gdy poziom ochrony równoważny z poziomem wynikającym z zastosowania aktów delegowanych i wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia można osiągnąć innymi sposobami, państwo członkowskie może, stosując zasadę niedyskryminacji ze względu na przynależność państwową, udzielić zezwolenia na odstępstwo od tych aktów delegowanych lub aktów wykonawczych, zgodnie z procedurą ustanowioną w akapicie drugim oraz ust. 7.”;

f) w ust. 7 dodaje się na końcu akapit w brzmieniu:

„Jeśli Komisja stwierdzi, uwzględniając zalecenie, o którym mowa w akapicie pierwszym, że warunki ustanowione w ust. 6 zostały spełnione, przyznaje ona odstępstwo niezwłocznie w drodze jednostronnej zmiany odpowiednich aktów delegowanych lub aktów wykonawczych przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia.”;

18) w art. 15 ust. 2 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„2. Bez uszczerbku dla prawa publicznego dostępu do dokumentów Komisji, ustanowionego w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001, Komisja przyjmuje z własnej inicjatywy szczegółowe przepisy dotyczące udostępniania zainteresowanym stronom informacji, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu. Odnośne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 3. Środki te uwzględniają konieczność.”;

19) Tytuł rozdziału III otrzymuje brzmienie:

„AGENCJA UNII EUROPEJSKIEJ DS. LOTNICTWA”;

20) w art. 17 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„W celu wykonania niniejszego rozporządzenia ustanawia się Agencję Unii Europejskiej ds. Lotnictwa.”;

b) w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania i rozwoju lotnictwa cywilnego Agencja.”;

c) w ust. 2 dodaje się lit. f) w brzmieniu:

„f) wspiera właściwe organy państw członkowskich w wykonywaniu ich zadań poprzez zapewnienie forum wymiany informacji oraz ekspertów.”;

21) art. 19 ust. 2 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Dokumenty te odzwierciedlają najnowszy stan wiedzy i najlepsze praktyki w odpowiednich dziedzinach oraz są aktualizowane z uwzględnieniem światowego doświadczenia w lotnictwie oraz postępu naukowego i technicznego.”;

22) art. 21 ust. 2 lit. b) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) szkoleniowym urządzeniom symulacji lotu eksploatowanym przez organizacje szkoleniowe certyfikowane przez Agencję.”;

23) w art. 22 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 2 lit. c) wyrazy „w ciągu jednego miesiąca” zastępuje się wyrazami „w ciągu trzech miesięcy”;
 - b) ust. 2 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) jeżeli państwo członkowskie nie zgadza się z wnioskami Agencji dotyczącymi indywidualnego programu, przekazuje sprawę Komisji. Komisja podejmuje decyzję, czy dany program spełnia cele związane z bezpieczeństwem określone w niniejszym rozporządzeniu. Odnosne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 2.”;
- 24) w art. 22a wprowadza się lit. ca) w brzmieniu:
- „ca) wydaje i odnawia certyfikaty lub przyjmuje oświadczenia zgodności lub przydatności do użytku oraz zgodności zgodnie z art. 8b ust. 4) i 5) organizacji zapewniających służby lub systemy o zasięgu ogólnoeuropejskim oraz w, przypadku gdy jest to wymagane przez dane państwo członkowskie, również innych instytucji, a także organizacji zaangażowanych w projektowanie, produkcję i obsługę techniczną systemów ATM/ANS i części składowych.”;
- 25) art. 24 ust. 5 otrzymuje brzmienie:
- „5. Z uwzględnieniem zasad ustanowionych w art. 52 i 53, Komisja przyjmuje szczegółowe przepisy w sprawie metodyki prac Agencji przy wykonywaniu zadań, o których mowa w ust. 1, 3 i 4. Odnosne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 2.”;
- 26) w art. 25 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w ust. 3 część wstępna otrzymuje brzmienie:

„Na podstawie ust. 1 i 2 Komisja ustanawia w drodze aktów delegowanych zgodnie z art. 65b.”;
 - b) ust. 3 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) szczegółowe przepisy dotyczące postępowań, środków towarzyszących i sprawozdawczości, jak również procedury podejmowania decyzji, w tym przepisy w zakresie prawa do obrony, dostępu do akt, reprezentacji prawnej, poufności, a także przepisy tymczasowe oraz zasady ustalania wysokości i poboru grzywien i okresowych kar pieniężnych.”;
- 27) w art. 29 skreśla się ust. 2;
- 28) art. 30 otrzymuje brzmienie:
- „Do Agencji i jej personelu stosuje się Protokół w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej.”;
- 29) w art. 33 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) mianuje dyrektora wykonawczego oraz zastępców dyrektora wykonawczego zgodnie z art. 39a i 39b.”;
 - b) ust. 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) przed dniem 30 listopada każdego roku i po otrzymaniu opinii Komisji przyjmuje roczny i wieloletni program prac Agencji na nadchodzący rok i

kolejne lata; wspomniane programy prac przyjmowane są bez uszczerbku dla rocznej procedury budżetowej Wspólnoty i wspólnotowego programu legislacyjnego w odpowiednich obszarach bezpieczeństwa lotniczego; opinia Komisji jest dołączana do programu prac;”;

c) ust. 2 lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) sprawuje władzę dyscyplinarną wobec dyrektora wykonawczego oraz – w porozumieniu z dyrektorem wykonawczym – wobec zastępców dyrektora wykonawczego;”;

d) w ust. 2 dodaje się lit. n), o), p) i q) w brzmieniu:

„n) zgodnie z ust. 6 wykonuje – w odniesieniu do pracowników Agencji – uprawnienia organu powołującego przyznane temu organowi w regulaminie pracowniczym oraz uprawnienia, które organowi uprawnionemu do zawierania umów o pracę, przyznano w warunkach zatrudnienia innych pracowników¹⁶ („uprawnienia organu powołującego”);

o) zapewnia odpowiednie działania następcze w odniesieniu do ustaleń i zaleceń wynikających ze sprawozdań z audytu wewnętrznego lub zewnętrznego oraz ocen, jak również uzyskanych w rezultacie postępowań przeprowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF);

p) przyjmuje odpowiednie przepisy wykonawcze w celu nadania skuteczności regulaminowi pracowniczemu i warunkom zatrudnienia innych pracowników Wspólnot Europejskich, zgodnie z art. 110 regulaminu pracowniczego;

q) przyjmuje przepisy w sprawie zapobiegania konfliktom interesów i zarządzania nimi w odniesieniu do swych członków, a także członków organu odwoławczego bądź organów odwoławczych.”;

e) dodaje się ust. 6 w brzmieniu:

„6. Zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 110 regulaminu pracowniczego zarząd przyjmuje – na podstawie art. 2 ust. 1 regulaminu pracowniczego i art. 6 warunków zatrudnienia innych pracowników – decyzję przekazującą odpowiednie uprawnienia organu powołującego dyrektorowi wykonawczemu i określającą warunki, zgodnie z którymi możliwe jest zawieszenie przekazania tych uprawnień. Dyrektor wykonawczy jest uprawniony do przekazywania tych uprawnień.

Jeżeli wymagają tego szczególne okoliczności, zarząd może – w drodze decyzji – zawiesić czasowo przekazanie uprawnień organu powołującego dyrektorowi wykonawczemu oraz uprawnień przez niego przekazanych i wykonywać je samodzielnie bądź przekazać je jednemu ze swoich członków lub też członkowi personelu innemu niż dyrektor wykonawczy.”;

30) w art. 34 wprowadza się następujące zmiany:

¹⁶ Rozporządzenie Rady (EWG, Euratom, EWWiS) nr 259/68 z dnia 29 lutego 1968 r. ustanawiające regulamin pracowniczy urzędników i warunki zatrudnienia innych pracowników Wspólnot Europejskich oraz ustanawiające specjalne środki stosowane tymczasowo wobec urzędników Komisji (Dz.U. L 56 z 4.3.1968, s. 1).

- a) w ust. 1 wyrazy „jeden przedstawiciel Komisji” zastępuje się wyrazami „dwóch przedstawicieli Komisji, wszyscy z prawem głosu”;
- b) w ust. 1 akapit drugi wyrazy „swojego przedstawiciela i jego zastępcę” zastępuje się wyrazami „swoich przedstawicieli i ich zastępców”;
- c) w ust. 1 akapit drugi wyraz „pięć” zastępuje się wyrazem „cztery”;
- d) w ust. 1 dodaje się na końcu akapit w brzmieniu:

„Członków zarządu i ich zastępców powołuje się przez wzgląd na ich wiedzę w dziedzinie lotnictwa, biorąc pod uwagę odpowiednie umiejętności menedżerskie, administracyjne i budżetowe. Wszystkie podmioty reprezentowane w zarządzie dokładają starań w celu ograniczenia rotacji swych przedstawicieli, aby zapewnić ciągłość prac zarządu. Wszystkie podmioty dążą do uzyskania zrównoważonej proporcji kobiet i mężczyzn w składzie zarządu.”;

31) w art. 37 ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

- wyrazy „większością głosów dwóch trzecich” zastępuje się wyrazami „zwykłą większością głosów”;
- dodaje się następujące zdanie drugie:

„Jednakże większość dwóch trzecich głosów członków zarządu jest wymagana przy podejmowaniu decyzji dotyczących przyjęcia programów prac, rocznego budżetu, powołania dyrektora wykonawczego, przedłużenia jego kadencji lub odwołania go ze stanowiska.”;

32) dodaje się art. 37a w brzmieniu:

„Artykuł 37a

Rada wykonawcza

1. Zarząd jest wspierany przez radę wykonawczą.

2. Rada wykonawcza:

- a) przygotowuje decyzje, które mają zostać przyjęte przez zarząd;
- b) zapewnia, wraz z zarządem, podjęcie odpowiednich działań następczych w odniesieniu do ustaleń i zaleceń ze sprawozdań z audytu wewnętrznego lub zewnętrznego oraz ocen, jak również uzyskanych w rezultacie postępowań Europejskiego Urzędu ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF);
- c) nie naruszając obowiązków dyrektora wykonawczego określonych w art. 38, rada wykonawcza służy mu pomocą i doradztwem w zakresie wykonywania decyzji zarządu, mając na uwadze wzmocnienie nadzoru nad zarządzaniem administracyjnym i budżetowym.

3. W sytuacji pilnej potrzeby rada wykonawcza może podejmować określone decyzje tymczasowe w imieniu zarządu, w szczególności w kwestiach administracyjnych, w tym w zakresie zawieszenia przekazania uprawnień organu powołującego, oraz w kwestiach związanych z budżetem.

4. W skład rady wykonawczej wchodzi prezes zarządu, jeden przedstawiciel Komisji w zarządzie oraz trzech innych członków wyznaczonych przez zarząd

spośród swoich członków dysponujących prawem głosu. Prezes zarządu jest również przewodniczącym rady wykonawczej. Dyrektor wykonawczy bierze udział w posiedzeniach rady wykonawczej, ale nie posiada prawa głosu.

5. Kadencja członków rady wykonawczej trwa tyle samo co kadencja członków zarządu. Kadencja członków rady wykonawczej kończy się wraz z upływem ich członkostwa w zarządzie.

6. Rada wykonawcza odbywa co najmniej jedno posiedzenie zwyczajne co trzy miesiące. Ponadto rada wykonawcza zbiera się także z inicjatywy przewodniczącego lub na wniosek swoich członków.

7. Zarząd ustanawia regulamin rady wykonawczej.”;

33) w art. 38 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Agencja zarządzana jest przez dyrektora wykonawczego, który dysponuje pełną niezależnością w realizacji swoich zadań. Bez uszczerbku dla uprawnień Komisji, zarządu i rady wykonawczej, dyrektor wykonawczy nie zwraca się o instrukcje do żadnego rządu ani jakiegokolwiek innego podmiotu, ani ich od nich nie przyjmuje.”;

b) w ust. 3 skreśla się lit. g);

c) ust. 3 lit. i) otrzymuje brzmienie:

„i) przekazuje swoje uprawnienia innym członkom personelu Agencji. Komisja określa warunki takiego przekazania. Odnośne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 2;”;

d) ust. 3 lit. k) otrzymuje brzmienie:

„k) przygotowuje roczny i wieloletni program prac i po skonsultowaniu z Komisją przedkłada te programy zarządowi;”;

e) w ust. 3 dodaje się lit. m), n), o) i p) w brzmieniu:

„m) realizuje roczny i wieloletni program prac i składa zarządowi sprawozdanie z ich wykonania;

n) przygotowuje plan działań następczych w odniesieniu do ustaleń i zaleceń wynikających ze sprawozdań z audytu wewnętrznego lub zewnętrznego oraz ocen, jak również uzyskanych w rezultacie postępowań przeprowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF), i składa – dwa razy w roku Komisji oraz regularnie radzie wykonawczej i zarządowi – sprawozdanie z postępów;

o) chroni interesy finansowe Unii, stosując środki zapobiegające nadużyciom finansowym, korupcji i innych nielegalnych działań, przez skuteczne kontrole oraz, w razie wykrycia nieprawidłowości, przez odzyskiwanie kwot nienależnie wypłaconych a także, w stosownych przypadkach, przez nakładanie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszaających kar administracyjnych oraz finansowych;

p) przygotowuje strategię Agencji w zakresie zapobiegania nadużyciom i przedkłada ją zarządowi do zatwierdzenia.”;

34) skreśla się art. 39;

35) dodaje się art. 39a i 39b w brzmieniu:

„Artykuł 39a

Powoływanie dyrektora wykonawczego

1. Dyrektor wykonawczy zatrudniany jest w Agencji na czas określony, zgodnie z art. 2 lit. a) warunków zatrudnienia innych pracowników.

2. Dyrektor wykonawczy jest mianowany przez zarząd na podstawie osiągnięć i udokumentowanych kompetencji oraz doświadczenia związanego z lotnictwem cywilnym – w drodze wyboru z listy kandydatów zaproponowanych przez Komisję, w wyniku jawnej i przejrzystej procedury wyboru.

Do celów zawarcia umowy w sprawie objęcia stanowiska dyrektora wykonawczego Agencję reprezentuje prezes zarządu.

Przed powołaniem kandydat wybrany przez zarząd może zostać wezwany do złożenia oświadczenia przed właściwą komisją Parlamentu Europejskiego i udzielenia odpowiedzi na pytania zadane przez członków tej komisji.

3. Kadencja dyrektora wykonawczego wynosi pięć lat. Przed upływem tego okresu Komisja przeprowadza ocenę, w której uwzględnia się wyniki pracy dyrektora wykonawczego oraz zadania i wyzwania stojące przed Agencją w przyszłości.

4. Zarząd – działając na wniosek Komisji, która uwzględnia ocenę, o której mowa w ust. 3 – może przedłużyć kadencję dyrektora wykonawczego jeden raz, na okres nie dłuższy niż pięć lat.

5. Zarząd informuje Parlament Europejski o zamiarze przedłużenia kadencji dyrektora wykonawczego. W miesięcznym okresie poprzedzającym przedłużenie jego kadencji dyrektor wykonawczy może zostać wezwany do złożenia oświadczenia przed właściwą komisją Parlamentu Europejskiego i do udzielenia odpowiedzi na pytania członków tej komisji.

6. Dyrektor wykonawczy, którego kadencję przedłużono, nie może pod koniec całego okresu urzędowania brać udziału w kolejnym postępowaniu rekrutacyjnym na to samo stanowisko.

7. Dyrektor wykonawczy może zostać odwołany ze stanowiska jedynie na mocy decyzji zarządu działającego na wniosek Komisji Europejskiej.

8. Zarząd podejmuje decyzje w sprawie powołania, przedłużenia kadencji i odwołania ze stanowiska dyrektora wykonawczego lub zastępców dyrektora wykonawczego większością dwóch trzecich głosów swoich członków z prawem głosu.

Artykuł 39b.

Powoływanie zastępców dyrektora zarządzającego

1. Dyrektorowi wykonawczemu udziela pomocy jeden zastępca dyrektora wykonawczego lub większa ich liczba.

2. Decyzje w sprawie powołania, przedłużenia kadencji i odwołania ze stanowiska zastępców dyrektora wykonawczego są podejmowane zgodnie w art. 39a, po konsultacji z dyrektorem wykonawczym i, w stosownych przypadkach, dyrektorem wykonawczym-elektem.”;

36) art. 40 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Komisja lub komisje odwoławcze zbierają się według potrzeb. Komisja określa liczbę komisji odwoławczych i przydział obowiązków. Odnośne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 2.”;

37) art. 41 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Komisja określa kwalifikacje wymagane od członków każdej komisji odwoławczej, uprawnienia poszczególnych członków w fazie przygotowawczej do podjęcia decyzji i zasady głosowania. Odnośne akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65 ust. 3.”;

38) art. 52 ust. 1 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) w każdym przypadku gdy jest to niezbędne, zapewniają udział ekspertów zainteresowanych stron lub wykorzystują wiedzę fachową odpowiednich europejskich organów normalizacyjnych, organizacji Eurocontrol lub innych wyspecjalizowanych organów”;

39) art. 56 otrzymuje brzmienie:

„Roczny i wieloletni program prac

1. Do dnia 30 listopada każdego roku, zgodnie z art. 33 ust. 2 lit. c), zarząd przyjmuje dokument programowy zawierający założenia programu wieloletniego i rocznego, w oparciu o projekt przedstawiony przez dyrektora wykonawczego, biorąc pod uwagę opinię Komisji. Przekazuje go Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji.

Dokument programowy staje się ostateczny po końcowym uchwaleniu budżetu ogólnego i w razie potrzeby podlega odpowiednim dostosowaniom.

Roczny i wieloletni program prac ma na celu wspieranie stałej poprawy bezpieczeństwa lotnictwa europejskiego i jest zgodny z celami, mandatem i zadaniami Agencji określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

2. Roczny program prac zawiera szczegółowe cele oraz oczekiwane rezultaty, w tym wskaźniki wykonania. Zawiera on także opis działań, które mają być finansowane, oraz wskazanie zasobów ludzkich i finansowych przeznaczonych na każde działanie, zgodnie z zasadą tworzenia budżetu zadaniowego i zarządzania zadaniowego. Roczny program prac musi być spójny z wieloletnim programem prac, o którym mowa w ust. 4. Wskazuje się w nim jasno zadania, które zostały dodane, zmienione lub usunięte w porównaniu z poprzednim rokiem budżetowym.

Zawiera on strategię w zakresie utrzymywania stosunków z państwami trzecimi lub organizacjami międzynarodowymi, o których mowa w art. 27 ust. 2, i działania związane z tą strategią.

3. Zarząd dokonuje zmiany przyjętego rocznego programu prac w przypadku przekazania Agencji nowego zadania.

Wszelkie istotne zmiany rocznego programu prac są przyjmowane na podstawie tej samej procedury, którą zastosowano w odniesieniu do pierwotnego rocznego programu prac. Zarząd może przekazać dyrektorowi wykonawczemu uprawnienie do dokonania nieznacznych zmian w rocznym programie prac.

4. Wieloletni program prac określa ogólne założenia strategiczne, w tym cele, oczekiwane rezultaty i wskaźniki wykonania. Obejmuje on również programowanie w zakresie zasobów, w tym budżetu wieloletniego i personelu.

Program w zakresie zasobów jest aktualizowany co roku. Założenia strategiczne są uaktualniane w miarę potrzeb, a w szczególności w celu uwzględnienia wyników oceny, o której mowa w art. 62.”;

- 40) art. 57 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:[nie dotyczy polskiej wersji językowej.]
„Roczne sprawozdanie ogólne zawiera opis sposobu realizacji przez Agencję rocznego programu prac. Zawiera wyraźne wskazanie, które z mandatów i zadań Agencji dodano, zmieniono lub usunięto w porównaniu w rokiem poprzednim.”;
- 41) w art. 59 ust. 1 dodaje się lit. f) w brzmieniu:
„f) opłat wnoszonych zgodnie z art. 13 rozporządzenia (WE) nr [rozporządzenie SES] za zadania odnośnych organów ATM/ANS.”;
- 42) w art. 62 wprowadza się następujące zmiany:
a) w ust. 1 wyraz „zarząd” zastępuje się wyrazem „Komisja”;
b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
„4. Przy okazji co drugiej oceny dokonuje się także oceny wyników osiągniętych przez Agencję w zakresie jej celów, mandatu i zadań. Jeśli Komisja uzna, że dalsze działanie Agencji w odniesieniu do powierzonych jej celów, mandatu i zadań nie jest uzasadnione, może wnioskować o stosowną zmianę lub uchylenie niniejszego rozporządzenia.”;
- 43) w art. 64 wprowadza się następujące zmiany:
a) tytuł artykułu otrzymuje brzmienie: „Opłaty i obciążenia”;
b) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 65b w celu określenia, na podstawie ust. 3, 4 i 5, szczegółowych przepisów dotyczących opłat i obciążeń.”;
c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„Przepisy, o których mowa w ust. 1, określają w szczególności czynności, za które na podstawie art. 59 ust. 1 lit. c) i d) pobiera się opłaty i obciążenia, wysokość tych opłat i obciążeń oraz sposób ich pobierania.”;
d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:
„5. Kwotę opłat i obciążeń ustala się na takim poziomie, by zapewnić, aby związane z nimi dochody były w zasadzie wystarczające do pokrycia pełnego kosztu wykonanych usług. W koszcie tym uwzględnia się wszystkie wydatki Agencji związane z personelem zaangażowanym w czynności, o których mowa w ust. 3, w tym przypadającą na pracodawcę część składki wnoszoną na rzecz systemu emerytalnego. Opłaty i obciążenia, w tym pobrane w 2007 r., stanowią przydzielony dochód Agencji.”
- 44) art. 65 otrzymuje brzmienie:
„Komitet
1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

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

4. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011, w związku z jego art. 4.”;

45) skreśla się art. 65a;

46) dodaje się art. 65b i 65c w brzmieniu:

„Artykuł 65b

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 5, art. 6 ust. 2, art. 6 ust. 3, art. 7 ust. 6, art. 8 ust. 5, art. 8a ust. 5, art. 8b ust. 6, art. 8c ust. 10, art. 9 ust. 4, art. 10 ust. 5, art. 14 ust. 3, art. 14 ust. 7, art. 25 ust. 3 i art. 64 ust. 1, powierza się Komisji na czas nieokreślony.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 5, art. 6 ust. 2, art. 6 ust. 3, art. 7 ust. 6, art. 8 ust. 5, art. 8a ust. 5, art. 8b ust. 6, art. 8c ust. 10, art. 9 ust. 4, art. 10 ust. 5, art. 14 ust. 3, art. 14 ust. 7, art. 25 ust. 3 i art. 64 ust. 1, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 5, art. 6 ust. 2, art. 6 ust. 3, art. 7 ust. 6, art. 8 ust. 5, art. 8a ust. 5, art. 8b ust. 6, art. 8c ust. 10, art. 9 ust. 4, art. 10 ust. 5, art. 14 ust. 3, art. 14 ust. 7, art. 25 ust. 3 i art. 64 ust. 1 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 65c

Tryb pilny

1. Akty delegowane przyjęte w trybie niniejszego artykułu wchodzi w życie niezwłocznie i mają zastosowanie, dopóki nie zostanie wyrażony sprzeciw zgodnie z ust. 2. Przekazując akt delegowany Parlamentowi Europejskiemu i Radzie podaje się powody zastosowania trybu pilnego.

2. Parlament Europejski albo Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 65b ust. 5. W takim przypadku Komisja uchyla akt niezwłocznie po doręczeniu przez Parlament Europejski lub Radę decyzji o sprzeciwie.”;

47) dodaje się art. 66a w brzmieniu:

„Artykuł 66a

Porozumienie w sprawie siedziby i warunków funkcjonowania

1. Niezbędne uzgodnienia dotyczące pomieszczeń, które przyjmujące państwo członkowskie ma przeznaczyć dla Agencji, oraz wyposażenia, które zostanie udostępnione przez to państwo członkowskie, wraz ze szczegółowymi przepisami odnoszącymi się w przyjmującym państwie członkowskim do dyrektora wykonawczego, członków zarządu, pracowników agencji, a także członków ich rodzin, określa się w porozumieniu w sprawie siedziby między Agencją a państwem członkowskim, w którym ta siedziba została zlokalizowana, zawartym po uzyskaniu zgody zarządu i nie później niż dwa lata po wejściu w życie rozporządzenia (UE) nr [...].

2. Przyjmujące państwo członkowskie zapewnia możliwie najlepsze warunki dla zagwarantowania właściwego funkcjonowania Agencji, w tym wielojęzyczne placówki szkolne o orientacji europejskiej oraz odpowiednie połączenia transportowe.”;

48) dodaje się art. 66b w brzmieniu:

„Artykuł 66b

Przepisy w zakresie bezpieczeństwa dotyczące ochrony informacji niejawnych oraz informacji nieklasyfikowanych szczególnie chronionych

Agencja stosuje zasady bezpieczeństwa zawarte w przepisach bezpieczeństwa Komisji dotyczących ochrony informacji niejawnych UE (EUCI) oraz informacji nieklasyfikowanych szczególnie chronionych, zgodnie z załącznikiem do decyzji Komisji 2001/844/WE, EWWiS, Euratom. Stosowanie zasad bezpieczeństwa obejmuje między innymi przepisy w zakresie wymiany, przetwarzania i przechowywania takich informacji.”;

49) w załączniku V pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Jednostka i personel odpowiedzialni za zadania certyfikacyjne i związane z nadzorem muszą wykonywać swoje zadania z zachowaniem najwyższego stopnia uczciwości zawodowej z wykorzystaniem najlepszej możliwej wiedzy technicznej i nie mogą podlegać jakimkolwiek naciskom ani bodźcom, w szczególności natury finansowej, które mogłyby mieć wpływ na ich osąd lub wyniki przeprowadzanych przez nich kontroli, zwłaszcza ze strony osób lub grup osób, których dotyczyć będą wyniki procesu certyfikacji lub nadzoru.

3. Jednostka musi zatrudniać personel i posiadać środki niezbędne do właściwego wykonywania zadań technicznych i administracyjnych związanych z procesem certyfikacji i nadzoru; powinna również posiadać dostęp do wyposażenia wymaganego do realizacji kontroli nadzwyczajnych.”;

50) w załączniku Vb wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 lit. c) ppkt (iv) otrzymuje brzmienie:

„Służby kontroli ruchu lotniczego oraz związane z nimi procesy zapewniają odpowiednią separację pomiędzy statkami powietrznymi i zapobiegają na terenie manewrowym lotniska kolizjom statków powietrznych z przeszkodami w tym obszarze oraz, w stosownych przypadkach i o ile to możliwe, pomagają w ochronie przed pozostałymi zagrożeniami lotniczymi oraz zapewniają

bezzwłoczną i terminową koordynację ze wszystkimi odnośnymi operatorami oraz sąsiednimi rejonami przestrzeni powietrznej.”;

- b) w ust. 2 lit. g) dodaje się na końcu następujące zdania:

„Zarządzanie przepływem prowadzi się w celu optymalizacji dostępnej przepustowości w zakresie wykorzystania przestrzeni powietrznej oraz usprawnienia procesu zarządzania przepływem ruchu lotniczego. Jego podstawą jest jawność i skuteczność działania, gwarantujące, iż przepustowość jest zapewniana w sposób elastyczny i punktualny, stosownie do zaleceń Regionalnego planu żeglugi powietrznej ICAO dla regionu Europy.

Środki, o których mowa w art. 8b ust. 6, dotyczące zarządzania przepływem, wspomagają decyzje operacyjne instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych i użytkowników przestrzeni powietrznej i obejmują następujące zagadnienia:

- a) planowanie lotu;
- b) wykorzystanie dostępnej przepustowości przestrzeni powietrznej podczas wszystkich faz lotu, włączając przydzielanie czasu na start i lądowanie; oraz
- c) użytkowanie systemu tras przez ogólny ruch lotniczy, obejmujące:
 - stworzenie jednolitej publikacji w celu ukierunkowania tras i ruchu,
 - możliwości ominięcia przez lotnictwo ogólne obszarów o dużym natężeniu ruchu lotniczego, oraz
 - przepisy pierwszeństwa dotyczące dostępu do przestrzeni powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego, szczególnie w okresach zwiększonego natężenia ruchu lub kryzysu,
- d) uwzględnienie zgodności pomiędzy planami lotów oraz przydziałami czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych, a także niezbędną koordynację z rejonami sąsiednimi.”;

- c) w ust. 2 lit. h) dodaje się na końcu następujące zdania:

„Biorąc pod uwagę organizację wojskowych aspektów w ramach odpowiedzialności państw członkowskich, zarządzanie przestrzenią powietrzną wspomaga również jednolite stosowanie koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej zgodnie z opisem przedstawionym przez ICAO i wdrożone na mocy rozporządzenia (WE) nr 551/2004, w celu ułatwienia zarządzania przestrzenią powietrzną oraz zarządzania ruchem lotniczym w związku ze wspólną polityką transportową.

Państwa członkowskie przedstawiają Komisji roczne sprawozdania dotyczące zastosowania w związku ze wspólną polityką transportową koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej podlegającej ich odpowiedzialności.”;

- d) w ust. 3 lit. a) dodaje się na końcu następujące zdanie:

„Systemy te obejmują w szczególności:

1. systemy i procedury zarządzania przestrzenią powietrzną,
2. systemy i procedury zarządzania przepływem ruchu lotniczego,
3. systemy i procedury służb ruchu lotniczego, w szczególności systemy przetwarzania danych o lotach, systemy przetwarzania danych z procesu dozoru oraz systemy interfejsów człowiek-maszyna,
4. systemy łączności oraz procedury łączności ziemia-ziemia, powietrze-ziemia i powietrze-powietrze,
5. systemy i procedury nawigacji,
6. systemy i procedury nadzorowania,
7. systemy i procedury służb informacji lotniczej,
8. systemy i procedury wykorzystania informacji meteorologicznej.”;

e) w ust. 3 lit. b) dodaje się na końcu następujące zdania:

„Systemy ATM/ANS oraz ich części składowe są projektowane, budowane, utrzymywane i obsługiwane z wykorzystaniem odpowiednich i zatwierdzonych procedur w taki sposób, aby zapewnić jednolite działanie europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (EATMN) nieprzerwanie dla każdej fazy lotu. Za jednolite działanie można w szczególności uznać dzielenie się informacjami obejmującymi właściwe dane o statusie operacyjnym, jednakowe rozumienie informacji, porównywalne charakterystyki przetwarzania oraz procedury towarzyszące, które umożliwiają wspólne działania operacyjne uzgodnione dla całości lub części EATMN.

EATMN, jej systemy i ich części składowe wspomagają w sposób skoordynowany nowo uzgodnione i zatwierdzone koncepcje operacyjne, które przyczyniają się do poprawy jakości, zrównoważenia i skuteczności działania służb żeglugi powietrznej, szczególnie w odniesieniu do bezpieczeństwa i przepustowości.

EATMN, jej systemy i ich części składowe wspomagają stopniowe wdrażanie współpracy cywilno-wojskowej w stopniu niezbędnym do efektywnego zarządzania przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego oraz jej bezpiecznego i wydajnego użytkowania przez wszystkich operatorów, poprzez zastosowanie koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej.

Aby zapewnić osiągnięcie tych celów, EATMN, jej systemy i ich części składowe, wspomagają terminowe wzajemne udostępnianie przez stronę cywilną i wojskową poprawnych i spójnych informacji obejmujących wszystkie fazy lotu.”.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Strasburgu dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*