32004R0550

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 550/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 10 marca 2004 r.

w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej

(Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ([3]),

działając zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 251 Traktatu ([4]), w świetle wspólnego tekstu przyjętego przez komitet pojednawczy w dniu 11 grudnia 2003 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Państwa Członkowskie przekształcają w różnym stopniu państwowe organy służb ruchu lotniczego, zwiększając ich autonomię i swobodę w świadczeniu usług. W tych nowych warunkach koniecznością staje się spełnienie minimalnych wymagań interesu publicznego.

(2) Raport Grupy Wysokiego Szczebla ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej z listopada 2000 r. potwierdził konieczność regulacji prawnych na poziomie Wspólnoty Europejskiej celem rozgraniczenia pomiędzy prawodawstwem i nadzorem a zapewnianiem służb, a także celem wprowadzenia systemu certyfikacji, mającego za zadanie ochronę wymagań interesu publicznego, w szczególności w dziedzinie bezpieczeństwa i w dziedzinie poprawy mechanizmów naliczania opłat.

(3) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. (rozporządzenie ramowe) ([5]) ustanawia ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

(4) W celu utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej powinny zostać wdrożone środki zapewniające bezpieczne i efektywne zapewnianie służb nawigacji lotniczej, zgodne z organizacją i przepisami wykorzystania przestrzeni powietrznej ustalonymi w rozporządzeniu (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) ([6]). Utworzenie ujednoliconej organizacji zapewniania tych służb jest ważne dla właściwego reagowania na potrzeby użytkowników przestrzeni powietrznej oraz dla bezpiecznego i efektywnego regulowania ruchu lotniczego.

(5) Zapewnianie służb nawigacji lotniczej, jak określono w niniejszym rozporządzeniu, jest powiązane z pełnieniem funkcji organu publicznego niemającego natury ekonomicznej, która uzasadniałaby stosowanie zasad konkurencyjności Traktatu.

(6) Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za monitorowanie bezpiecznego i efektywnego zapewniania służb nawigacji lotniczej oraz za kontrolowanie wypełniania, przez instytucje zapewniające służby nawigacji lotniczej, wspólnych wymogów ustanowionych na poziomie Wspólnoty Europejskiej.

(7) Państwa Członkowskie powinny mieć prawo do powierzenia uznanej organizacji o specjalistycznym doświadczeniu weryfikacji wypełniania przez instytucje zapewniające służby nawigacji lotniczej wspólnych wymogów ustanowionych na poziomie Wspólnoty Europejskiej.

([1]) Dz.U. C 103 E z 30.4.2002, str. 26.
([2]) Dz.U. C 241 z 7.10.2002, str. 24.
([3]) Dz.U. C 278 z 14.11.2002, str. 13.
([4]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 3 września 2003 r. (Dz.U. C 272 E z 13.11.2003, str. 303), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 marca 2003 r. (Dz.U. C 129 E z 3.6.2003, str. 16) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2003 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 29 stycznia 2004 r. i decyzja Rady z dnia 2 lutego 2004 r.

([5]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.
([6]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 20.

(8) Sprawne działanie systemu transportu lotniczego wymaga również jednolitych, wysokich standardów bezpieczeństwa dla instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej.

(9) Powinny zostać ustanowione porozumienia harmonizujące systemy licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego w celu zwiększenia dostępności kontrolerów ruchu lotniczego oraz dla promowania wzajemnego uznawania licencji.

(10) Przy jednoczesnym zachowaniu ciągłości zapewniania służb powinien zostać utworzony wspólny system certyfikowania instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej, ustanawiający środki dla określania praw i obowiązków instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej oraz dla regularnego monitorowania wypełniania przez nich powyższych wymagań.

(11) Warunki uzyskania certyfikatów powinny być obiektywnie uzasadnione, niedyskryminujące, współmierne i przejrzyste oraz zgodne ze stosownymi wymogami międzynarodowymi.

(12) Certyfikaty powinny być wzajemnie uznawane przez wszystkie Państwa Członkowskie w celu umożliwienia instytucjom zapewniającym służby nawigacji lotniczej zapewnianie służb, w granicach wymagań bezpieczeństwa, w Państwie Członkowskim innym aniżeli kraj uzyskania certyfikatów.

(13) Zapewnienie służb łączności, nawigacji i dozorowania, jak również służb informacji lotniczej, powinno zostać zorganizowane zgodnie z zasadami rynkowymi, z jednoczesnym uwzględnieniem specyfiki takich służb oraz zachowaniem wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

(14) Mając na uwadze ułatwienia w bezpiecznej obsłudze ruchu lotniczego na granicach Państw Członkowskich dla dobra użytkowników przestrzeni powietrznej i ich pasażerów, system certyfikacji powinien stanowić ramy umożliwiające Państwom Członkowskim wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, niezależnie od tego, gdzie przeprowadzono certyfikację.

(15) Na podstawie własnych analiz oraz uwarunkowań związanych z bezpieczeństwem Państwa Członkowskie powinny wyznaczyć jednego dostawcę służb meteorologicznych (lub więcej) w odniesieniu do całości bądź części przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, bez potrzeby organizowania przetargów.

(16) Instytucje zapewniające służby nawigacji lotniczej powinny, za pomocą odpowiednich uzgodnień, nawiązać i utrzymywać bliską współpracę z władzami wojskowymi odpowiedzialnymi za działania mogące mieć wpływ na ogólny ruch lotniczy.

(17) Księgowość wszystkich instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej powinna zapewniać maksymalną przejrzystość.

(18) Wprowadzenie ujednoliconych przepisów i warunków dostępu do danych operacyjnych powinno ułatwić zapewnienie służb nawigacji lotniczej oraz działanie użytkowników przestrzeni powietrznej oraz portów lotniczych w nowym środowisku.

(19) Warunki płatności mające zastosowanie w stosunku do użytkowników przestrzeni powietrznej powinny być sprawiedliwe i przejrzyste.

(20) Opłaty uiszczane przez użytkowników powinny stanowić zapłatę za wyposażenie i służby zapewniane przez dostawców służb nawigacji lotniczej oraz Państwa Członkowskie. Poziom opłat ponoszonych przez użytkowników powinien być proporcjonalny do kosztu, uwzględniając cele, jakim są bezpieczeństwo i skuteczność ekonomiczna.

(21) Pomiędzy użytkownikami przestrzeni powietrznej nie powinno być dyskryminacji w zakresie zapewniania odpowiednich służb nawigacji lotniczej.

(22) Instytucje zapewniające służby nawigacji lotniczej oferują wyposażenie i usługi bezpośrednio związane z operacjami statków powietrznych, których koszty powinny być w stanie odzyskać zgodnie z zasadą „użytkownik płaci", co oznacza, że użytkownicy przestrzeni powietrznej powinni pokrywać koszty, które generują, w całości lub z największym możliwym przybliżeniem.

(23) Ważne jest zapewnienie przejrzystości kalkulacji kosztów, których wzrost powodują takie służby bądź wyposażenie. Odpowiednio, jakiekolwiek zmiany systemu lub wysokości opłat powinny zostać wyjaśnione użytkownikom przestrzeni powietrznej; zmiany takie lub inwestycje proponowane przez instytucje zapewniające służby nawigacji lotniczej powinny zostać wyjaśnione jako element wymiany informacji pomiędzy zarządami tych instytucji a użytkownikami przestrzeni powietrznej.

(24) Należy zapewnić możliwość różnicowania opłat w sposób mający wpływ na zwiększanie możliwości całego systemu. Bodźce finansowe mogą stanowić skuteczny sposób na przyspieszenie wprowadzenia wyposażenia naziemnego bądź pokładowego zwiększającego pojemność, na nagradzanie wysokich osiągów lub na rekompensowanie niewygód wynikających z wyboru mniej pożądanych tras.

(25) W kontekście dochodów osiągniętych ze zwrotu na aktywach oraz w związku z oszczędnościami poczynionymi na poprawie wydajności Komisja powinna zbadać możliwość stworzenia rezerwy mającej na celu ograniczenie wpływu nagłego wzrostu opłat dla użytkowników przestrzeni powietrznej w czasach ograniczonego ruchu lotniczego.

(26) Komisja powinna zbadać możliwość zorganizowania tymczasowej pomocy finansowej w celu zwiększenia pojemności systemu kontroli europejskiego ruchu lotniczego jako całości.

(27) Określenie i nałożenie opłat na użytkowników przestrzeni powietrznej powinno podlegać systematycznej ocenie Komisji we współpracy z Eurocontrolem oraz z narodowymi władzami nadzorującymi oraz użytkownikami przestrzeni powietrznej.

(28) Ze względu na newralgiczność informacji dotyczących instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej, narodowe władze nadzorujące nie powinny ujawniać informacji objętych obowiązkiem zachowania tajemnicy służbowej bez szkody dla organizacji systemu monitorowania i publikowania informacji o działaniu tych dostawców,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

INFORMACJE OGÓLNE

Artykuł 1

Zakres i cel

1. W zakresie uregulowanym rozporządzeniem ramowym niniejsze rozporządzenie dotyczy zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Celem niniejszego rozporządzenia jest określenie wspólnych wymogów bezpiecznego i sprawnego zapewniania służb nawigacji lotniczej we Wspólnocie.

2. Niniejsze rozporządzenie będzie mieć zastosowanie w przypadku zapewniania służb dla ogólnego ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem ramowym i w jego zakresie tematycznym.

Artykuł 2

Zadania państwowych władz nadzorujących

1. Państwowe władze nadzorujące, o których mowa w art. 4 rozporządzenia ramowego, zapewnią odpowiedni nadzór nad zastosowaniem niniejszego rozporządzenia, szczególnie w odniesieniu do bezpiecznego i sprawnego działania instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej, które zapewniają służby odnoszące się do przestrzeni powietrznej będącej w obszarze odpowiedzialności Państwa Członkowskiego, które wyznaczyło lub ustanowiło odpowiednią władzę.

2. W tym celu każda państwowa władza nadzorująca zorganizuje odpowiednie inspekcje oraz nadzór mające na celu zweryfikowanie zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia. Zainteresowana instytucja zapewniająca służby nawigacji lotniczej ułatwia tę pracę.

3. W przypadku bloków przestrzeni powietrznej, które rozciągają się poprzez przestrzeń powietrzną znajdującą się w zakresie odpowiedzialności więcej niż jednego Państwa Członkowskiego, zainteresowane Państwa Członkowskie zawrą porozumienie w sprawie nadzoru, o jakim mowa w niniejszym artykule, w odniesieniu do instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej w Państwie Członkowskim innym aniżeli to, w którym instytucja zapewniająca służby posiada swoją główną siedzibę.

4. Państwowe władze nadzorujące zawrą odpowiednie porozumienia o wzajemnej bliskiej współpracy w celu zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby nawigacji lotniczej posiadającymi aktualny certyfikat jednego spośród Państw Członkowskich, które zapewnia również służby w zakresie przestrzeni powietrznej znajdujące się w zakresie odpowiedzialności innego Państwa Członkowskiego. Współpraca taka będzie obejmować porozumienia dotyczące przypadków niezgodności ze stosowanymi wspólnymi wymogami określonymi w art. 6 lub warunkami określonymi w załączniku II.

Artykuł 3

Wyznaczone organizacje

1. Państwowe władze nadzorujące mogą podjąć decyzję o przekazaniu upoważnień do inspekcji bądź nadzoru, o których mowa w art. 2 ust. 2, uznanym organizacjom, które spełniają wymogi określone w załączniku I.

2. Upoważnienie udzielone przez państwowe władze nadzorujące będzie ważne na obszarze Wspólnoty na odnawiany okres trzech lat. Państwowe władze nadzorujące mogą instruować wszystkie spośród wyznaczonych organizacji zlokalizowanych na terenie Wspólnoty w celu podjęcia tych inspekcji bądź badań.

Artykuł 4

Wymogi bezpieczeństwa

Zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego Komisja określi i przyjmie wymogi prawne w zakresie bezpieczeństwa Eurocontrolu (ESARR) i dalsze poprawki do tych wymogów w zakresie niniejszego rozporządzenia, które w rozumieniu prawa wspólnotowego będą mieć charakter obowiązkowy. Publikacja będzie mieć formę odnośników do takich wymogów ESARR w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Artykuł 5

Licencjonowanie kontrolerów

Natychmiast po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie Unii Europejskiej propozycję dotyczącą licencjonowania kontrolerów.

ROZDZIAŁ II

PRZEPISY DOTYCZĄCE ZAPEWNIANIA SŁUŻB

Artykuł 6

Wspólne wymogi

Wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb nawigacji lotniczej zostaną opracowane zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego. Wspólne wymogi obejmować będą następujące kwestie:

— techniczne i operacyjne kompetencje oraz przydatność,

— systemy i procesy zarządzania bezpieczeństwem i jakością,

— systemy sprawozdawcze,

— jakość usług,

— zdolność finansową,

— zobowiązania finansowe i ich ubezpieczenie,

— własność i strukturę organizacyjną, włącznie z zapobieganiem konfliktom interesów,

— zasoby ludzkie, włącznie z odpowiednimi planami obsady stanowisk,

— ochronę.

Artykuł 7

Certyfikacja instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej

1. Zapewnienie służb nawigacji lotniczej w obszarze Wspólnoty podlega certyfikacji Państw Członkowskich.

2. Wnioski o certyfikację będą składane do państwowych władz nadzorujących Państwa Członkowskiego, gdzie zgłaszający posiada swoją główną siedzibę, oraz, jeśli w ogóle, swoje zarejestrowane biuro.

3. Państwowe władze nadzorujące będą wydawać certyfikaty instytucjom zapewniającym służby nawigacji lotniczej, gdy spełniają one wspólne wymogi określone w art. 6. Certyfikaty mogą być wydawane indywidualnie dla każdego typu służby nawigacji lotniczej, jak określono w art. 2 rozporządzenia ramowego, lub dla zespołu służb, między innymi, kiedy instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, niezależnie od jej statusu prawnego, obsługuje i utrzymuje własne systemy łączności, nawigacji i dozorowania.

4. Certyfikaty definiują prawa i obowiązki dostawców służb nawigacji lotniczej, obejmujące równy dostęp użytkowników przestrzeni powietrznej do służb, ze szczególnym uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa. Certyfikacja może podlegać jedynie warunkom określonym w załączniku II. Warunki te zostaną w sposób obiektywny przedstawione, będą one niedyskryminujące, proporcjonalne i przejrzyste.

5. Niezależnie od zapisu zawartego w ust. 1 Państwa Członkowskie mogą zezwolić na zapewnianie służb nawigacji lotniczej w części bądź całości przestrzeni powietrznej będącej w ich obszarze odpowiedzialności bez certyfikacji w sytuacjach, kiedy zapewniający takie służby oferuje je przede wszystkim statkom powietrznym w ruchu innym niż ogólny ruch lotniczy. W takich przypadkach zainteresowane Państwo Członkowskie poinformuje Komisję i inne Państwa Członkowskie o swojej decyzji oraz o środkach podjętych dla zapewnienia zgodności ze wspólnymi wymogami.

6. Bez uszczerbku dla art. 8 i z zastrzeżeniem art. 9 wydanie certyfikatu daje instytucjom zapewniającym służby nawigacji lotniczej możliwość oferowania swoich usług innym instytucjom zapewniającym służby nawigacji lotniczej, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym we Wspólnocie.

7. Państwowe władze nadzorujące będą monitorować zgodność ze wspólnymi wymogami oraz z warunkami dołączonymi do certyfikatów. Szczegółowe informacje na temat monitorowania zostaną przedstawione w rocznym raporcie sporządzanym przez Państwa Członkowskie stosownie do art. 12 ust. 1 rozporządzenia ramowego. Jeżeli państwowe władze nadzorujące stwierdzą, że posiadacz certyfikatu nie spełnia już takich wymogów bądź warunków, podejmie on odpowiednie działania zapewniając jednocześnie ciągłość służb. Działania takie mogą oznaczać cofnięcie certyfikatu.

8. Państwo Członkowskie będzie uznawało każdy certyfikat wydany w innym Państwie Członkowskim zgodnie z niniejszym artykułem.

9. W wyjątkowych przypadkach Państwa Członkowskie mogą przełożyć termin osiągnięcia zgodności z niniejszym artykułem poza termin wynikający z art. 19 ust. 2 o sześć miesięcy. Państwa Członkowskie powiadomią Komisję o takim przełożeniu z podaniem jego przyczyn.

Artykuł 8

Wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego

1. Państwa Członkowskie powinny zapewnić służby ruchu lotniczego na zasadzie wyłączności w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej będącej w obszarze odpowiedzialności tych krajów. W tym celu Państwa Członkowskie wyznaczą instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego posiadającą aktualny certyfikat uznawany na terenie Wspólnoty.

2. Państwa Członkowskie zdefiniują prawa i obowiązki, jakie mają spełnić wyznaczone instytucje zapewniające służby. Obowiązki mogą obejmować warunki dotyczące dostarczania na czas odpowiednich informacji umożliwiających identyfikację wszystkich statków powietrznych w przestrzeni powietrznej będącej w ich gestii.

3. Państwa Członkowskie mają prawo swobodnego wyboru instytucji zapewniającej służby, pod warunkiem że spełnia ona wymogi i warunki określone w art. 6 i 7.

4. W związku z funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej ustanowionymi zgodnie z art. 5 rozporządzenia w sprawie przestrzeni powietrznej, które rozciągają się poza przestrzeń powietrzną więcej aniżeli jednego Państwa Członkowskiego, zainteresowane Państwa Członkowskie wspólnie wyznaczą jednego lub większą ilość dostawców służb ruchu lotniczego, z co najmniej jednym miesiącem wyprzedzenia przed uruchomieniem bloku przestrzeni powietrznej.

5. Państwa Członkowskie niezwłocznie poinformują Komisję i inne Państwa Członkowskie o każdej decyzji wynikającej z niniejszego artykułu, dotyczącej wyznaczenia dostawców służb ruchu lotniczego w określonych blokach przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej będącej w ich gestii.

Artykuł 9

Wyznaczenie instytucji zapewniających służby meteorologiczne

1. Państwa Członkowskie mogą wyznaczyć instytucję zapewniającą służby meteorologiczne dla dostarczenia całości bądź części danych meteorologicznych na zasadzie wyłączności w całości lub części przestrzeni powietrznej będącej w ich gestii, uwzględniając uwarunkowania bezpieczeństwa.

2. Państwa Członkowskie bezzwłocznie poinformują Komisję i inne Państwa Członkowskie o każdej decyzji wynikającej z niniejszego artykułu dotyczącej wyznaczenia instytucji zapewniającej służby meteorologiczne.

Artykuł 10

Związki pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby

1. Instytucje zapewniające służby nawigacji lotniczej mogą świadczyć usługi innym instytucjom zapewniającym służby, które przeszły certyfikację na terenie Wspólnoty.

2. Instytucje zapewniające służby nawigacji lotniczej sformalizują swoje kontakty robocze poprzez zawarcie pisemnych porozumień lub odpowiednich ustaleń prawnych, określających konkretne obowiązki i funkcje przyjęte przez każdą instytucję oraz umożliwiających wymianę danych operacyjnych pomiędzy wszystkimi instytucjami zapewniającymi służby w obszarze ogólnego ruchu lotniczego. Informacje na temat tych ustaleń zostaną podane do państwowych władz nadzorujących lub zainteresowanych instytucji.

3. W przypadku zapewniania służb ruchu lotniczego wymagana będzie zgoda zainteresowanych Państw Członkowskich. W przypadku zapewniania służb meteorologicznych wymagana będzie zgoda zainteresowanych Państw Członkowskich, jeżeli wyznaczyli oni instytucję zapewniającą służby na zasadzie wyłączności stosownie do art. 9 ust. 1.

Artykuł 11

Związki z władzami wojskowymi

W kontekście wspólnej polityki transportowej Państwa Członkowskie podejmą niezbędne kroki w celu zapewnienia, iż zawarto odpowiednie pisemne porozumienia pomiędzy władzami cywilnymi a wojskowymi lub odpowiednie ustalenia prawne dotyczące zarządzania określonymi blokami przestrzeni powietrznej.

Artykuł 12

Przejrzystość ksiąg rachunkowych

1. Niezależnie od systemu własności lub formy prawnej, instytucje zapewniające służby nawigacji lotniczej sporządzą, przedstawią do oceny i opublikują swoje sprawozdania finansowe. Będą one zgodne z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości przyjętymi przez Wspólnotę. W przypadku braku pełnej zgodności z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości wynikającego ze statusu prawnego instytucji zapewniającej służby, instytucja ta podejmie próby osiągnięcia takiej zgodności w maksymalnym możliwym zakresie.

2. We wszystkich przypadkach instytucja zapewniająca służby nawigacji lotniczej opublikuje roczny raport i będzie regularnie poddawana niezależnemu audytowi.

3. W przypadku zapewniania większej ilości służb, w swojej wewnętrznej księgowości, instytucje zapewniające służby nawigacji lotniczej określą koszty i dochód służb nawigacji lotniczej w rozbiciu zgodnym z przepisami Eurocontrolu dotyczącymi określania podstawy kosztowej dla opłat trasowych oraz obliczania stawek jednostkowych, gdzie ma to zastosowanie, będą utrzymywać skonsolidowane sprawozdania finansowe dla innych usług pozanawigacyjnych, jak to może być od nich wymagane, jeśli służby, o których mowa, są zapewniane jako odrębne przedsięwzięcie.

4. Państwa Członkowskie wyznaczą właściwe władze, które będą mieć prawo wglądu w księgi rachunkowe instytucji zapewniających służby w obszarze przestrzeni powietrznej będącej w ich obszarze odpowiedzialności.

5. Państwa Członkowskie mogą stosować przepisy przejściowe art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1606/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 19 lipca 2002 r. w sprawie zastosowania międzynarodowych standardów rachunkowości ([1]) w stosunku do instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej, będących przedmiotem niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 13

Dostęp do danych i ich ochrona

1. W zakresie dotyczącym ogólnego ruchu lotniczego właściwe dane operacyjne będą wymieniane w czasie rzeczywistym pomiędzy wszystkimi instytucjami zapewniającymi służby nawigacji lotniczej, użytkownikami przestrzeni powietrznej i portami lotniczymi w celu zaspokojenia potrzeb operacyjnych. Dane te będą wykorzystywane jedynie do celów operacyjnych.

2. Dostęp do właściwych danych operacyjnych zostanie udzielony odpowiednim władzom, certyfikowanym instytucjom zapewniającym służby nawigacji lotniczej, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na zasadach równości.

3. Certyfikowane instytucje zapewniające służby, użytkownicy przestrzeni powietrznej oraz porty lotnicze określą standardowe warunki dostępu do swoich danych operacyjnych innych aniżeli te wymienione w ust. 1. Państwowe władze nadzorujące zatwierdzą te standardowe warunki. Szczegółowe przepisy dotyczące takich uwarunkowań zostaną ustanowione, gdzie ma to zastosowanie, stosownie do procedury określonej w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.

ROZDZIAŁ III

SCHEMATY OPŁAT

Artykuł 14

Informacje ogólne

Zgodnie z wymogami art. 15 i 16 opracowany zostanie schemat opłat dla służb nawigacji lotniczej, który przyczyni się do osiągnięcia większej przejrzystości w związku z określaniem, nakładaniem i egzekwowaniem opłat dla użytkowników przestrzeni powietrznej. Schemat ten będzie zgodny z art. 15 Konwencji Chicagowskiej o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym z 1944 r. oraz z systemem opłat Eurocontrolu dla opłat trasowych.

Artykuł 15

Zasady

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

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

a) koszt dzielony pomiędzy użytkowników przestrzeni powietrznej stanowić będzie pełny koszt zapewnienia służb nawigacji lotniczej, włącznie z odpowiednimi kwotami za odsetki od inwestycji kapitałowych i deprecjacji aktywów, jak również koszty utrzymania, obsługi, zarządzania i administracji;

b) koszty, jakie należy uwzględnić w tym kontekście, to te poddawane ocenie w związku z wyposażeniem i służbami, jakie są zapewniane i wdrażane w ramach Regionalnego planu nawigacji lotniczej ICAO dla regionu Europy. Mogą

([1]) Dz.U. L 243, 11.9.2002, str. 1.

one również obejmować koszty poniesione przez państwowe władze nadzorujące i/lub wyznaczone organizacje, jak również inne koszty poniesione przez właściwe Państwo Członkowskie i instytucję zapewniającą służby w związku z zapewnieniem służb nawigacji lotniczej;

c) koszt różnych służb nawigacji lotniczej zostanie określony indywidualnie, jak określono w art. 12 ust. 3;

d) wzajemne subsydiowanie pomiędzy różnymi instytucjami zapewniającymi służby nawigacji lotniczej będzie możliwe tylko wtedy, kiedy jest to usprawiedliwione z przyczyn obiektywnych i będzie jasno sprecyzowane;

e) należy zagwarantować przejrzystość podstawy kosztowej opłat. W celu umożliwienia zbadania rzeczywistych oraz planowanych kosztów i przychodów instytucji zapewniających służby powinny zostać przyjęte przepisy wykonawcze dotyczące dostarczania informacji przez te instytucje. Informacje są regularnie wymieniane pomiędzy państwowymi władzami nadzorującymi, instytucjami zapewniającymi służby, Komisją i Eurocontrolem.

3. Nie naruszając systemu opłat Eurocontrolu dla opłat trasowych, ustalając opłaty zgodnie z ust. 2, Państwa Członkowskie będą przestrzegać poniższych zasad:

a) opłaty za dostępność służb nawigacji lotniczej zostaną ustanowione na równych warunkach. Przy nakładaniu opłat na różnych użytkowników przestrzeni powietrznej za wykorzystanie tej samej służby narodowość lub kategoria użytkownika nie będą robić różnicy;

b) zwolnienie z opłat niektórych użytkowników, w szczególności lekkich statków powietrznych i państwowych statków powietrznych, jest dopuszczalne, pod warunkiem że koszt takiego zwolnienia nie zostanie przeniesiony na innych użytkowników;

c) służby nawigacji lotniczej mogą osiągać wystarczające dochody przekraczające wszystkie bezpośrednie i pośrednie koszty operacyjne oraz zapewniające uzasadniony zwrot na aktywach przyczyniający się do niezbędnego podniesienia wartości kapitału;

d) opłaty będą odzwierciedlać koszt służb nawigacji lotniczej oraz wyposażenia udostępnionego użytkownikom przestrzeni powietrznej z uwzględnieniem relatywnych możliwości produkcyjnych różnych typów statków powietrznych;

e) opłaty będą stanowić zachętę do bezpiecznego, skutecznego i sprawnego zapewniania służb nawigacji lotniczej, dążąc do osiągnięcia wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz efektywności kosztów, i będą stymulować zintegrowane świadczenie usług. W tym celu opłaty takie mogą być wykorzystywane do zapewnienia:

— mechanizmów, włączając zachęty składające się z korzyści i strat finansowych, w celu skłonienia instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej i/lub użytkowników przestrzeni powietrznej do wsparcia ulepszeń zarządzania przepływem ruchu lotniczego, takich jak zwiększenia pojemności i ograniczenia opóźnień przy jednoczesnym utrzymaniu optymalnego poziomu bezpieczeństwa. Decyzja dotycząca zastosowania takich mechanizmów leży w gestii każdego Państwa Członkowskiego;

— dochodów zasilających projekty przeznaczone do wsparcia określonych kategorii użytkowników przestrzeni powietrznej i/lub dostawców służb nawigacji lotniczej w celu poprawienia zbiorowej infrastruktury nawigacji lotniczej, zapewniania służb nawigacji lotniczej oraz wykorzystania przestrzeni powietrznej.

4. Przepisy wykonawcze dotyczące dziedzin określonych w ust. 1, 2 i 3 zostaną opracowane zgodnie z procedurą określoną w art. 8 rozporządzenia ramowego.

Artykuł 16

Ocena opłat

1. Komisja zapewni ciągłą ocenę zgodności z przepisami określonymi w art. 14 i 15, działając we współpracy z Państwami Członkowskimi. Komisja podejmie działania w celu stworzenia niezbędnych mechanizmów dla wykorzystania wiedzy eksperckiej Eurocontrolu.

2. Na wniosek jednego lub więcej Państw Członkowskich, które uznają, że wspomniane wyżej przepisy nie są poprawnie stosowane, bądź z własnej inicjatywy, Komisja przeprowadzi dochodzenie w sprawie jakiegokolwiek domniemania braku zgodności bądź braku zastosowania odpowiednich przepisów. W ciągu dwóch miesięcy od otrzymania wniosku, po otrzymaniu informacji z Państwa Członkowskiego oraz po konsultacji z Komitetem ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej stosownie do procedury określonej w art. 5 ust. 2 rozporządzenia ramowego, Komisja podejmie decyzję na temat zastosowania art. 14 i 15 oraz możliwości kontynuacji odpowiednich praktyk.

3. Komisja skieruje swoją decyzję do Państw Członkowskich oraz poinformuje o niej instytucję zapewniającą służby w zakresie, w jakim jest ona prawnie zobligowana. Każde Państwo Członkowskie może odnieść się do decyzji Komisji do Rady w ciągu jednego miesiąca. Rada, działając za pomocą większości kwalifikowanej, może podjąć inną decyzję w ciągu jednego miesiąca.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 17

Dostosowanie do postępu technicznego

1. W celu dostosowania do postępu technicznego istnieje możliwość dokonania poprawek w załącznikach zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.

2. Komisja opublikuje przepisy wykonawcze przyjęte na podstawie niniejszego rozporządzenia w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 18

Poufność

1. Ani państwowe władze nadzorujące, działające zgodnie z ich narodowym prawodawstwem, ani też Komisja nie będą ujawniać informacji o charakterze poufnym, w szczególności informacji o instytucjach zapewniających służby nawigacji lotniczej, ich powiązaniach biznesowych bądź ich kosztach.

2. Ustęp 1 nie będzie naruszał prawa ujawniania przez państwowe władze nadzorujące informacji w sytuacji, gdy ma to zasadnicze znaczenie dla wypełnienia ich obowiązków, kiedy ujawnienie takie będzie proporcjonalne i będzie uwzględniać interesy instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej w ochronie ich tajemnic służbowych.

3. Ponadto ust. 1 nie będzie wykluczał ujawnienia informacji innych aniżeli tych o charakterze poufnym, pod warunkiem działania i zapewnienia służb.

Artykuł 19

Wejście w życie

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

2. Niemniej jednak art. 7 i 8 wchodzą w życie rok po opublikowaniu wspólnych wymogów, jak określono w art. 6 Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 10 marca 2004 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
P. COX
Przewodniczący

W imieniu Rady
D. ROCHE
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

WYMOGI DO SPEŁNIENIA PRZEZ WYZNACZONE ORGANIZACJE

Wyznaczona organizacja:

— musi być w stanie udokumentować rozległe doświadczenie w ocenie państwowych i prywatnych instytucji sektora transportu lotniczego, w szczególności instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej oraz w podobnych sektorach w jednej lub większej ilości dziedzin objętych niniejszym rozporządzeniem;

— musi posiadać kompleksowe zasady i przepisy dla okresowej kontroli wyżej wymienionych instytucji, opublikowane, ciągle uaktualniane oraz poprawiane za pomocą programów badawczo-rozwojowych;

— nie może być kontrolowana przez instytucje zapewniające służby nawigacji lotniczej, władze zarządzające portami lotniczymi lub przez inne instytucje zaangażowane w zapewnianie służb nawigacji lotniczej lub w usługi transportu lotniczego;

— musi być obsadzona personelem technicznym, zarządzającym, zabezpieczającym i badawczym stosownie do zadań, jakie ma wykonywać;

— musi być zarządzana i administrowana w taki sposób, aby zapewnić poufność informacji wymaganą przez administrację;

— musi być przygotowana do zapewnienia właściwych informacji zainteresowanej państwowej władzy nadzorującej;

— musi zdefiniować i udokumentować swoją politykę, cele oraz działania w zakresie jakości oraz musi zagwarantować, że polityka ta jest zrozumiała, wdrożona i utrzymywana na wszystkich szczeblach organizacji;

— musi opracować, wdrożyć i obsługiwać skuteczny wewnętrzny system jakości w oparciu o odpowiednie części uznawanych na skalę międzynarodową standardów jakości oraz zgodnie z EN 45004 (ciała inspekcjonujące) oraz z EN 29001, stosownie do interpretacji Wymogów schematu certyfikacji systemu jakości IACS;

— musi stanowić przedmiot certyfikacji systemu jakości przez niezależne ciało audytorskie uznawane przez władze Państwa Członkowskiego, w którym jest zlokalizowane.

ZAŁĄCZNIK II

WARUNKI DOŁĄCZONE DO CERTYFIKATÓW

1. Certyfikaty będą zawierać następujące informacje:

   a) państwową władzę nadzorującą wydającą certyfikat;

   b) zgłaszającego (nazwę i adres);

   c) służbę podlegającą certyfikacji;

   d) oświadczenie zgłaszającego o zgodności z powszechnymi wymogami, jak określono w art. 6 niniejszego rozporządzenia;

   e) datę wydania i okres ważności certyfikatu.

2. Dodatkowe warunki dołączone do certyfikatów mogą, odpowiednio, dotyczyć:

   a) równego dostępu użytkowników przestrzeni powietrznej do służb oraz wymaganego poziomu działania takich służb, włącznie z poziomem bezpieczeństwa i interoperacyjności;

   b) specyfikacji operacyjnych określonych służb;

   c) czasu, do kiedy należy zapewnić służby;

   d) różnorodnego sprzętu, jaki będzie wykorzystywany w określonych służbach;

   e) ograniczeń w działaniu służb innych aniżeli te związane z zapewnianiem służb nawigacji lotniczej;

   f) umów, porozumień bądź innych ustaleń pomiędzy instytucją zapewniającą służby a stroną trzecią, dotyczących służb(-y);

   g) zapewniania informacji wymaganych do weryfikacji zgodności służb z powszechnymi wymogami, włącznie z planami, danymi finansowymi i operacyjnymi oraz zasadniczymi zmianami rodzaju i/lub zakresu zapewnianych służb nawigacji lotniczej;

   h) wszelkich innych uwarunkowań prawnych, które nie są charakterystyczne dla instytucji zapewniających służby nawigacji lotniczej, takich jak uwarunkowania dotyczące zawieszenia bądź cofnięcia certyfikatu.