

2024/2803

**РЕГУЛАТИВА (ЕУ) 2024/2803 НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ**

**од 23 октомври 2024 година**

**за спроведување на единственото европско небо**

**(преработка)**

**(текст со важност за ЕЕО)**

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската Унија, а особено член 100(2) од истиот,

имајќи го превид предлогот на Европската комисија,

после предавањето на нацртот на законодавниот акт до националните парламенти,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет <sup>(1)</sup>,

по консултација со Комитетот на регионите,

постапувајќи согласно вообичаената законска постапка <sup>(2)</sup>

со оглед на тоа што:

- (1) Регулотива (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот <sup>(3)</sup>, Регулотива (ЕЗ) бр. 550/2004 на Европскиот парламент и Советот <sup>(4)</sup> и Регулотивата (ЕЗ) бр. 551/2004 на Европскиот парламент и на Советот <sup>(5)</sup> се значително изменети и дополнети. Со оглед на потребата од понатамошни измени и дополнувања на тие регулативи, а во интерес на појаснувањето, потребно е да им се изврши преработка.

---

<sup>(1)</sup> Мислење од 2 декември 2020 година (Сл. весник С 56, 16.2.2021 година, стр. 53).

<sup>(2)</sup> Став на Европскиот парламент од 12 март 2014 година (Сл. весник С 378, 9.11.2017 година, стр. 546) и став на Советот од првото читање од 26 септември 2024 година (сè уште не е објавен во Службен весник). Став на Европскиот парламент од 22 октомври 2024 година (сè уште не е објавен во Службен весник).

<sup>(3)</sup> Регулотива (ЕЗ) бр. 549/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 10 март 2004 година, за утврдување на рамка за создавање на единственото европско небо (рамковна Регулотива) (Сл. весник L бр. 96, 31.3.2004 година, стр. 1).

<sup>(4)</sup> Регулотива (ЕЗ) бр. 550/2004 на Европскиот парламент и на Советот, од 10 март 2004 година, за давање на услуги на воздухопловната навигација во единственото европско небо (Регулотива за давање на услуги) (Сл. весник L бр. 96, 31.3.2004 година, стр. 10).

<sup>(5)</sup> Регулотива (ЕЗ) бр. 551/2004 на Европскиот парламент и на Советот, од 10 март 2004 година, за организација и користење на воздушниот простор во единственото европско небо (Регулотива за воздушниот простор) (Сл. весник L бр. 96, 31.3.2004 година, стр. 20).

- (2) Со усвојување на првиот пакет од законодавството за единственото европско небо донесен од страна на Европскиот парламент и на Советот, поточно Регулациите (ЕЗ) бр. 549/2004, (ЕЗ) бр. 550/2004, (ЕЗ) бр. 551/2004 и (ЕЗ) бр. 552/2004 на Европскиот парламент и на Советот <sup>(6)</sup> се воспостави солидна правна основа за еден непречен, интероперабилен и безбеден систем за управување со воздушниот сообраќај (АТМ). Донесување на вториот пакет, поточно Регулацијата (ЕЗ) бр. 1070/2009 на Европскиот парламент и на Советот <sup>(7)</sup>, дополнително ја зајакна иницијативата за единствено европско небо со воведување на концептите „систем за ефикасноста (*performance scheme*)“ и „управителот на мрежа“, а сè со цел понатамошно подобрување на ефикасноста на европската мрежа на АТМ. Регулација (ЕЗ) бр. 552/2004 е отповикана со Регулацијата (ЕУ) 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот <sup>(8)</sup>, при што правилата кои се потребни за интероперабилноста на системите за АТМ, за составните делови и за процедурите, веќе се вклучени во Регулацијата (ЕУ) 2018/1139.
- (3) Со цел да се земат предвид промените воведени во Регулацијата (ЕУ) 2018/1139, потребно е оваа регулатива да се усогласи со таа регулатива и подоцна соодветно истата да се измени и дополни.
- (4) Деталните правила за користење на воздушниот простор, оперативни одредби во однос на услугите и процедурите на воздухопловната навигација и правилата и процедурите за проектирањето на структури на воздушниот простор се регулирани со Регулацијата (ЕУ) 2018/1139, при што со оваа регулатива е потребно да се регулира класификацијата на воздушниот простор.
- (5) Во член 1 од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, потпишана во Чикаго на 7 декември 1944 година („Чикашка конвенција“), договорните земји признаваат дека „секоја земја има целосен и исклучителен суверенитет над воздушниот простор над својата територија“. Во рамките на таквиот суверенитет земјите-членки на Унијата, што се предмет на важечките меѓународни

---

<sup>(6)</sup> Регулација (ЕЗ) бр. 552/2004 на Европскиот Парламент и на Советот од 10 март 2004 година за заемна оперативност на Европската мрежа за управување со воздушниот сообраќај (Регулација за заемно функционирање) (Сл. весник L бр. 96, 31.3.2004 година, стр. 26).

<sup>(7)</sup> Регулација (ЕЗ) бр. 1070/2009 на Европскиот Парламент и на Советот од 21 октомври 2009 година, за изменување и дополнување на Регулациите (ЕЗ) бр. 549/2004, (ЕЗ) бр. 550/2004, (ЕЗ) бр. 551/2004 и (ЕЗ) бр. 552/2004 со цел да се подобри ефикасноста и одржливоста на Европскиот воздухопловен систем (Сл. весник L бр. 300, 14.11.2009 година, стр. 34).

<sup>(8)</sup> Регулација (ЕУ) Бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 4 јули 2018 година за заеднички правила во областа на цивилно воздухопловство и за основање на Агенција на Европската унија за безбедност на воздухопловството и за изменување и дополнување на Регулациите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и Директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот и за укинување на Регулациите (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулација (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот (Сл. весник L бр. 212, 28.8.2018 година, стр. 1).

конвенции, ги извршуваат овластувањата на јавната власт при контрола на воздушниот сообраќај.

- (6) Оваа регулатива не треба да влијае врз правата и одговорностите на земјите-членки според Чикашката конвенција.
- (7) Спроведувањето на заедничката транспортна политика бара ефикасен систем за воздушниот сообраќај кој овозможува безбедното, редовното и одржливото функционирање на услугите во воздушниот сообраќај, оптимизирање на користењето на воздушниот простор и на капацитетот, придонесувајќи кон одржливоста на воздухопловството и олеснувањето на слободното движење на стоки, лица и услуги.
- (8) Истовременото остварувањето на целите за зголемување на стандардите за безбедноста во воздушниот сообраќај и подобрување на севкупната ефикасноста на АТМ и на услугите на воздухопловната навигација (ANS) за воздушниот сообраќај во општиот воздушен сообраќај во Европа, бара да се земе предвид и човечкиот фактор. Затоа, земјите-членки треба да ги почитуваат принципите на „култура на правичност“. Мислењата и препораки на Експертската група на Комисијата за човечкиот аспект во единственото европско небо формирана со Одлука на Комисијата (ЕУ) 2023/2109 <sup>(9)</sup> треба да се разгледа и да се земе предвид.
- (9) Подобрувањата на климатската и еколошката ефикасност на АТМ, исто така, придонесуваат кон постигнување на целите содржани во Парискиот договор, од Регулатива (ЕУ) 2021/1119 на Европскиот парламент и на Советот <sup>(10)</sup>, во заклучоци на Советот за Стратегијата на Комисијата за одржлива и паметна мобилност и во Дигитална агенда за Европа, а особено кај намалувањето на емисиите на штетни гасови од воздушниот сообраќај.
- (10) Поефикасно користење на воздушниот простор, овозможувајќи повеќе опции во однос на оптималните траектории на летот, би довело до зголемена ефикасност на горивото и до намалување на емисиите на штетни гасови. При оптимизирање на траекториите на летот и профилите на летот, исто така треба да се земат во предвид различните климатски и еколошки елементи со цел да се намалат емисиите на штетните гасови и загадувачите на воздухот. Потребно е да се развие методологија која ќе ги земе предвид овие различни елементи и нивните меѓу зависности, особено при проектирањето на индикатори за ефикасноста.
- (11) Воздушниот простор е заеднички ресурс за сите категории корисници и сите треба да го користат на флексибилен начин, гарантирајќи правичност и

---

<sup>(9)</sup> Одлука на Комисијата (ЕУ) 2023/2109 од 10 октомври 2023 година за формирање експертска група на Комисијата за човечкиот аспект во единственото европско небо и укинување на Одлуката С(2017) 7518 (Сл. весник L бр. 2023/2109, 12.10.2023 година, ELI :<http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2109/oj>).

<sup>(10)</sup> Регулатива (ЕУ) 2021/1119 на Европскиот парламент и на Советот од 30 јуни 2021 година за воспоставување рамка за постигнување климатска неутралност и изменување на регулативите (ЕЗ) бр. 401/2009 и (ЕУ) бр. 2018/1999 („Европски закон за климата“).

транспарентност, а притоа земајќи ги предвид безбедносните и одбранбените потреби на земјите-членки и нивните обврски во рамките на меѓународните организации.

- (12) Во 2004 година, земјите-членки усвоија општа декларација за воените прашања поврзани со единственото европско небо <sup>(11)</sup>, која што и ја потврдија. Според оваа декларација, земјите-членки особено треба да ја подобрат цивилно-воената соработка и, доколку сите засегнати земји-членки сметаат дека е тоа неопходно, дури и да ја олеснат соработката помеѓу нивните вооружени сили во однос на сите прашања што се однесуваат на управувањето со воздушниот сообраќај.
- (13) Одлуките што се однесуваат на содржината, опсегот или спроведувањето на воените операции како и обуката, не се опфатени со опсегот на надлежностите на Унијата согласно член 100(2) од Договорот за функционирање на Европската Унија.
- (14) Член 9а од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004 предвидува дека земјите-членки воспоставуваат функционални блокови на воздушниот простор со цел зајакнување на соработката помеѓу давателите на услуги на воздухопловната навигација со цел да се подобри ефикасноста и да се создадат синергии и да се регулираат таквите блокови на воздушниот простор. Земјите-членки имаат право да ја одржуваат соработка и координација во рамките на таквите претходно воспоставени блокови на воздушниот простор со цел да се поттикне ефикасноста на мрежите за управување со воздушниот сообраќај во рамките на единственото европско небо, особено со поднесување на заеднички планови за ефикасност, под услов тоа да не влијае врз ефективното спроведување на оваа регулатива.
- (15) Земјите-членки треба да назначат национален надзорен орган кој ќе ги преземе задачите што им се доделени врз основа на оваа регулатива. Со цел да се гарантира постојан и јасен надзор врз обезбедувањето на услуги во Европа, на националните надзорни органи треба да им се гарантира соодветна независност и ресурси. Финансирањето на овие тела особено треба да ја гарантира нивната независност и треба да им овозможи да постапуваат во согласност со принципите на правичност, транспарентност, недискриминација и пропорционалност. Ова не треба да го спречи обединувањето на националниот надзорен орган со друг регулаторен орган, како што е на пример националниот надлежен орган или националниот орган надлежен за конкуренција, доколку тој заеднички орган ги исполнува условите за независност и под услов одлуките што се поврзани со задачите доделени на националниот надзорен орган според оваа регулатива, да се донесуваат независно од останатите задачи што му се доделени на заедничкиот орган.
- (16) Соодветните процедури за назначување на персоналот во националните надзорни органи треба да придонесат кон гарантирање на независноста на тие

---

<sup>(11)</sup> Сл. весник L 96, 31.3.2004 година.

органи. Персоналот на националните надзорни органи треба да дејствува независно, особено во делот што се однесува на избегнување на конфликт на интереси помеѓу обезбедувањето на услугите на воздухопловната навигација и извршувањето на неговите задачи. Правила што се однесуваат на судир на интереси кај персоналот и поединците кои донесуваат одлуки за остварување на овластувањата, а се дефинирани во оваа регулатива, исто така треба да ги оневозможат можните судири на интереси што произлегуваат од нивните активни должности кон националниот надзорен орган во врска со нова позиција како регулиран субјект за периодот кој е веднаш по завршувањето на нивните должности кај тој национален надзорен орган.

- (17) Со цел гарантирање на правилна примена на оваа регулатива потребно е да се воспостават процедури за да се гарантира соработка и размена на информации помеѓу националниот надзорен орган и националниот надлежен орган.
- (18) Условите што се однесуваат на издавање на уверенија за работа што се однесуваат на финансиската стабилност, одговорност, осигурување, сопственост и организациската структура се тесно поврзани со условите за давање услуги поврзани со безбедноста и обезбедувањето и со оперативниот и техничкиот надзор што го врши националниот надлежен орган. Кога станува збор за активностите поврзани со издавањето на уверение за работа, надзор и спроведување на прописите во врска со условите за финансиска стабилност, одговорностите, осигурително покритие, сопственост и организациона структура наведени во точка 7 од Анекс VIII кон Регулотивата (ЕУ) 2018/1139, земјите-членки треба да проектираат административни процедури во согласност со нивните национални договори за обезбедување на правилно и ефективно извршување на задачите на националните надлежни и надзорни органи.
- (19) Националните надзорни органи играат клучна улога во спроведувањето на единственото европско небо и затоа треба да соработуваат помеѓу себе за да овозможат размена на информации за нивната работа и за принципите на одлучување, за најдобри практики и процедури, како и во однос на примената на оваа регулатива, а сè со цел да се развие заеднички пристап, како и подобрување на соработката на регионално ниво. Оваа соработка треба да се одвива редовно во контекст на Одборот за соработка помеѓу националните надзорни органи.
- (20) Соработката помеѓу давателите на услуги на воздухопловна навигација е важна алатка за подобрување на севкупните ефикасности на европскиот систем за АТМ и потребно е таа да се поддржува.
- (21) Давателот на услуги на воздухопловна навигација треба да може да нуди услуги во Унијата под недискриминаторски услови доколку поседува уверение или изјава согласно член 41 од Регулотивата (ЕУ) 2018/1139.
- (22) Во согласност со член 2(5) од Регулотивата (ЕУ) 2018/1139, а предмет на условите пропишани во неа, земјите-членки треба да можат да ѝ дозволат на војската, без уверение, да ги дава услугите на воздухопловна навигација што се наведени во

точката (в) од член 2(3) од Регулативата (ЕУ) 2018/1139 што се под нивна јурисдикција, доколку војската нуди такви услуги, првенствено за движење на воздухоплови што не се дел од општиот воздушен сообраќај. Во такви случаи, засегнатата земја-членка треба да ја информира Комисијата за својата одлука како и да ги информира и останатите земји-членки.

- (23) Оваа регулатива не бара издавање на уверение за сигналите обезбедени од Глобалните навигациски сателитски системи („GNSS“).
- (24) Не треба да постои дискриминација помеѓу корисниците на воздушниот простор во однос на обезбедување на еднакви услуги на воздухопловната навигација.
- (25) Услугите за воздушниот сообраќај треба да се гарантираат на ексклузивна основа. Давателите на таквите услуги треба да подлежат на условите во врска со назначување (дезигнации) и јавен интерес. Во таа смисла, потребно е да се земат во предвид давањето услуги на воздушниот сообраќај што се поврзани со извршувањето на правата од страна на јавниот орган, а кои не се од економска природа, а се предмет на примена на Договорот за правила на конкуренција.
- (26) Постапката за назначување (дезигнација) треба да ја земе предвид потребата за континуитет на услугите и долгорочно инвестирање во планирањето од страна на давателите на услуги во воздушниот сообраќај. Без разлика на горенаведеното, во однос на брзиот раст на воздухопловната навигација, истиот бара следењето на правата и обврските на назначените даватели на услуги во воздушниот сообраќај гарантирајќи дека овие права и обврски остануваат целосно применливи и дека овие обврски се исполнети. Доколку земјите-членки сметаат дека е неопходно да се иницира нова постапка за назначување (дезигнација) во контекст на нивното следење, тие треба да бидат во можност да го назначат истиот давател на услуги во воздушниот сообраќај, во согласност со националното законодавство.
- (27) Земјите-членки треба да гарантираат дека нивното национално законодавство не го спречува именувањето на даватели на услуги во воздушниот сообраќај, особено врз основа на тоа што односниот давател на услуги има главно место на работа во друга земја-членка или е во сопственост на државјани на таа земја-членка доколку примената на таквото национално право повлекува неоправдано ограничување на слободата за давање услуги или слободата на основање, што треба да се оценува врз основа од случај до случај, земајќи ги предвид сите релевантни околности.
- (28) Давателите на услуги во воздушниот сообраќај имаат право да набавуваат услуги за комуникација, навигација и надзор (CNS), служба за воздухопловни информации (AIS), услуги за податоци за воздушниот сообраќај (ADS) или метеоролошки услуги (MET) во случаи кога земјите-членки не именувале давател на MET, врз основа на пазарните услови или врз основа на останати форми на

договори во кои Директивите 2014/24/EУ<sup>(12)</sup> и 2014/25/EУ<sup>(13)</sup> на Европскиот парламент и Советот не го практикуваат тоа, земајќи ги предвид посебните ситуации како што се достапноста на решенија на пазарот и јавниот интерес. Земјите-членки имаат право да им дозволат на аеродромските оператори или на групи на аеродромски оператори, под пазарни услови, набавка на терминални услуги на воздушен сообраќај за аеродромска контрола или услуги на контрола на приод.

- (29) Доколку се набавуваат услуги на воздушниот сообраќај што се однесуваат на контрола на аеродромот и контрола на приодот, тие не треба да бидат предмет на поставување цели за ефикасноста според оваа регулатива. Давателите на услуги сепак треба да ги гарантираат податоци за спроведување на услугите на воздухопловната навигација. Доколку се набавуваат услуги на воздушниот сообраќај што се однесуваат на контрола на аеродромот и контрола на приодот, техничките услови во тендерските спецификации треба да вклучуваат услови за квалитет на услугите.
- (30) Давателите на услуги на воздухопловната навигација треба да водат посебни сметки за секоја услуга на воздухопловната навигација на ист начин како да би требало да го сторат тоа доколку овие услуги ги обезбедуваат посебни компании, со цел да се спречи дискриминација, вкрстеното субвенционирање и нарушувањето на конкуренцијата.
- (31) Онаму каде што е применливо, набавката на услуги на воздухопловната навигација треба да се изврши во согласност со Директивата 2014/24/EУ, Директивата 2014/25/EУ и во согласност со принципите за еднаков третман, недискриминација и транспарентност, како и со важечките одредби од Договорот, особено правилата од Договорот за слободата на давање услуги и слободата на водење бизнис. Тендерските постапки за набавка на услуги треба да бидат проектирани така што ќе овозможат вистинско учество на конкурентните даватели на услуги во овие постапки, вклучително и преку редовно повторување на огласите за наддавање.
- (32) Управувањето со сообраќајот на воздухоплови без екипаж бара достапност на Заедничките услуги за информирање (CIS). Доколку CIS се даваат од само еден давател на CIS назначен од земја-членка за даден воздушен простор во U-space, цените за CIS треба да се регулираат за да се ограничат трошоците за таквото управување со сообраќајот. Затоа цените на CIS треба да се засноваат на трошоци и на разумната профитна маржа и треба да бидат предмет на одобрување од страна на националните надзорни органи. Доколку CIS не се обезбедуваат само од еден давател на CIS, поединечните CIS треба да се даваат

---

<sup>(12)</sup> Директива 2014/24/EУ на Европскиот парламент и на Советот од 26 февруари 2014 година за јавни набавки и за укинување на Директивата 2004/18/EЗ (Сл. весник L 94, 28.3.2014 година, стр. 65).

<sup>(13)</sup> Директива 2014/25/EУ на Европскиот парламент и на Советот од 26 февруари 2014 година за набавки од страна на субјекти што работат во секторот економијата, енергетскиот и транспорт и секторот за поштенски услуги и за укинување на Директивата 2004/17/EЗ (Сл. весник L 94, 28.3.2014 година, стр. 243.).

бесплатно. Со цел да се овозможи обезбедување на услуги, давателите на CIS треба да имаат пристап до релевантните оперативни податоци под фер, разумни и недискриминаторски услови.

- (33) Достапноста на соодветните оперативни податоци за воздушниот сообраќај во општиот воздушен сообраќај е од суштинско значење за да се овозможи флексибилно обезбедување на услугите поврзани со податоци за воздушниот сообраќај, на прекугранично ниво и на ниво во Унијата. Затоа, таквите податоци би требало да им се стават на располагање на релевантните заинтересирани страни, вклучително и на останатите субјекти кои поседуваат интерес, за да го земат во предвид обезбедувањето на услуги на воздухопловната навигација, под фер, разумни и недискриминаторски услови. Прецизноста на информациите, вклучувајќи ги и информациите за состојбата на воздушниот простор и специфичните ситуации во воздушниот сообраќај, како и навременото пренесување на овие информации до цивилните и воените контролори, директно влијае врз безбедноста и ефикасноста на операциите, вклучително и врз еколошката ефикасност на летовите. Навремен пристап до најновите информации за состојбата на воздушниот простор се клучни за сите страни што сакаат да ги искористат структурите на воздушниот простор, а што се достапни при поднесувањето или при повторно поднесување на своите планови за летање.
- (34) Системите за ефикасноста и за наплата на надоместоците не треба да важат и за терминалните услуги на воздухопловната навигација обезбедени на аеродромите со помалку од 80.000 годишни движења на воздушен сообраќај и извршени во согласност со правилата правила за летање со инструменти (IFR). Поставувањето на целите за ефикасноста што се однесуваат на таквите услуги би имале мала додадена вредност затоа што таквите цели во повеќето случаи би биле блиску до нула. Дополнително, подложување на овие услуги до системите за ефикасноста и за наплата на надоместоците утврдени со оваа регулатива би довеле до непропорционален административен и финансиски товар споредено со очекуваните придобивки во смисла на подобрена ефикасност и подобар квалитет на услугите. Меѓутоа, земјите-членки имаат право да одлучат дали таквите терминални услуги на воздухопловна навигација се предмет и кај системите за ефикасноста и за наплата на надоместоци.
- (35) Воените сили што обезбедуваат услуги на воздухопловната навигација првенствено за движење на воздухоплови што не се дел од воздушниот сообраќај во општиот воздушен сообраќај, вклучувајќи го и нивното финансирање, не треба да бидат предмет на системите за ефикасноста и за наплата на надоместоци што се воспоставуваат со оваа регулатива. Затоа, трошоците за нивните услуги не треба да се сметаат за утврдени трошоци врз основа на оваа регулатива. Меѓутоа, земјите-членки имаат право да одлучат да го применуваат овој систем врз воените сили кои обезбедуваат такви услуги. Системите за ефикасноста и за наплата на надоместоци треба да се однесуваат

на воените сили што обезбедуваат услуги на воздухопловната навигација првенствено за воздушниот сообраќај во општиот воздушен сообраќај.

- (36) Системите за ефикасноста и за наплата на надоместоци треба да гарантираат ефикасно, одржливо и непречено функционирање на европскиот систем на ATM, а нивната цел им е и зголемување на исплатливоста на услугите на воздухопловната навигација што се обезбедуваат по услови што не се пазарни услови и воедно промовирање на подобар квалитет на услугите. За таа цел, тие треба да вклучуваат релевантни и соодветни стимулации. Имајќи ја предвид оваа цел, планот за ефикасноста не треба да ги опфаќаат услугите обезбедени под пазарни услови. Планот за ефикасноста треба да ги опфати сите услуги на воздухопловна навигација обезбедени од назначениот давател на услуги на воздухопловната навигација или набавен од други даватели на услуги, вклучително и кога тој давател на услуги обезбедува услуги на воздухопловната навигација и за воздушниот сообраќај.
- (37) Земјите-членки имаат право да воспостават заеднички планови за ефикасност за услугите на воздухопловната навигација со цел да го подобрат нивото на ефикасноста за управување со воздушниот сообраќај над она ниво што може да го постигне поединечна земја-членка, покривајќи го најмалку времетраењето на референтниот период; земјите- во овие заеднички планови треба да вклучува најмалку една заедничка цел и иницијативи за прекугранична соработка, земајќи ја предвид додадената вредност на идентификувањето на други заеднички цели, спроведување на заеднички набавки и воспоставување на заедничко управување.
- (38) При донесување на акти за спроведување со кои се воспоставуваат стимулативните системи, Комисијата треба да ја дефинира применливоста на таквите системи за ситуации кога давателите на услуги на воздухопловната навигација ги надминуваат или не ги почитуваат релевантните обврзувачки цели за ефикасноста за услугите на воздухопловната навигација во текот на референтниот период. Без да е во спротивност со мерките што давателот на услуги во воздушниот сообраќај треба да ги спроведе за ублажување на влијанието врз таквите настани, критериумите за применливост треба да ги земат во предвид непредвидените и значајни настани кои што на давателот на услуги во воздушниот сообраќај му се надвор од неговата контрола. Со цел да се промовира подобар квалитет на услугата, овие системите за ефикасноста и за наплата на надоместоци треба да ги вклучат релевантните и соодветни стимулации. Потребно е да се воспостават финансиски стимулации за да се поттикнат подобрување на ефикасноста при давањето на услуги на воздухопловната навигација на избалансиран начин, преку наградување или казнување на реалната ефикасност во однос на цели на ефикасноста за кои се имаат обврзано.
- (39) Приходите од надоместоците воведени за корисниците на воздушниот простор може кај давателите на услуги на воздухопловната навигација да резултираат со

финансиски суфицити или со загуби како резултат од примената на стимулативни системи и механизми за споделување ризик.

- (40) Потребно е да се формира Одбор за ревизија на ефикасноста (PRB) кој би ја советувал и помагал Комисијата при спроведувањето на системите за ефикасноста и за наплата на надоместоци. Формирањето на PRB треба да гарантира дека неговите задачи се извршуваат во согласност со неопходна стручност и независно од јавните или приватните интереси и дека може да се потпре на ресурсите кои му се наменети. PRB треба да го замени и наследи телото за ревизија на ефикасноста формирано според член 11(2) од Регулатива (ЕЗ) бр. 549/2004.
- (41) PRB треба да биде поддржан од секретаријатот што е обезбеден од Комисијата. За целите на подготовка на содржината и за ориентација на мислењата, препораките, извештаите и материјалите со упатствата на PRB, секретаријатот треба да постапува исклучиво по инструкции на самото PRB, а сè со цел да му овозможи на PRB да ја исполни својата советодавна улога и да гарантира независност на PRB. Главна задачата на секретаријатот треба да биде да придонесе за независно извршување на задачите на PRB.
- (42) Персоналот на секретаријатот подлежи на правилата за професионална доверливост и конфликт на интереси утврдени во Правилникот за персонал за службени лица на Европската унија и за условите за вработување на останатите службеници во Унијата, утврдени во Регулативата (ЕЕЗ, Евроатом, ECSC) бр. 259/68 <sup>(14)</sup> на Советот, кои ја гарантираат нивната независност. Постапката за изборот и критериумите за подобност треба да бидат детално опишани во актот за спроведување, кој не треба да вклучува назначување на конкретни членови на PRB ниту пат тоа назначување на кој било начин не треба да биде предмет на одобрување од страна на земјите-членки.
- (43) Бидејќи обезбедувањето услуги на воздухопловната навигација вклучува прекугранични и мрежни елементи, ефикасноста на рутата треба да се оценат според целите за ефикасноста на ниво на Унијата.
- (44) Националните цели за обезбедување на терминални услуги на воздухопловната навигација треба, со текот на времето, да поттикнат подобрувања во ефикасноста кај тие услуги и да овозможуваат пристап „од порта до порта“ за регулирање на услугите на воздухопловната навигација.
- (45) Земјите-членки, националните надзорни органи и Комисијата треба јасно да ги дефинираат системите за ефикасноста и за наплата на надоместоци, особено во однос на подготовката на плановите за ефикасноста, одобрување на овие

---

<sup>(14)</sup> Регулатива (ЕЕЗ, Евроатом, ECSC) бр. 259/68 на Советот од 29 февруари 1968 година со која се утврдуваат регулативите за персоналот на службениците и условите за вработување на останатите службеници на Европските заедници и привремено воведување на посебни мерки применливи за службениците на Комисијата (Сл. весник L 56, 4.3.1968 година, стр. 1, ELL: [http://data.europa.eu/eli/reg/1968/259\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/1968/259(1)/oj)).

плани и следење на работата на давателот услуга на воздухопловната навигација.

- (46) Клучната област на ефикасноста поврзана со климата и животната средина треба да се однесува на влијанието на воздухопловството врз климата и животната средина врз кои давателите на услуги на воздухопловната навигација можат да влијаат, особено со емисиите на CO<sub>2</sub>. Плановите за ефикасноста треба, за секој референтен период, да содржат цели за ефикасноста за услугата што се однесува на рутата, усогласени со целите за ефикасноста за ниво на Унијата со клучните области на ефикасноста поврзани со климата и животната средина, капацитетот и трошоците за ефикасноста, како и со целите на ефикасноста за терминалните услуги во клучните области што се однесуваат на ефикасноста поврзана со капацитетот и трошоците за ефикасноста. На датумот на усвојување на оваа регулатива во клучната област на ефикасноста поврзана со климата и животната средина, не е можно да се утврдат клучните показатели за ефикасноста за терминални услуги на воздухопловната навигација што се валидни, сигурни и мерливи и што овозможуваат мерење на ефикасноста во тоа област врз кои давателите на услуги на воздухопловната навигација можат директно да влијаат. Затоа, земјите-членки треба да бидат задолжени, во плановите за ефикасноста, да вклучат обврзувачки цели за терминални услуги на воздухопловната навигација во областа на клучната ефикасност за климата и животната средина само откако Комисијата ќе биде во можност во актот за спроведување да ги утврди клучните показатели за ефикасноста што ги исполнуваат овие услови. При поставување на обврзувачки цели за ефикасноста за терминалните услуги на воздухопловната навигација вклучени во планот за ефикасноста, треба да се земат во предвид локалните околности, особено условите во рамките на локалната политика за животна средина.
- (47) За ефикасноста на мрежните функции, потребно е да се применуваат специфични критериуми, имајќи ја предвид карактеристичната природата на овие функции. Овие мрежни функции, треба да бидат предмет на целите за ефикасноста кај клучните области за ефикасноста поврзани со климата, животната средина, капацитетот и економичноста/ трошоците за ефикасноста.
- (48) Системот за наплата на надоместоци воспоставен преку оваа регулатива, меѓу другото, треба да биде во согласност со член 15 од Чикашката конвенција. конвенции. Овој систем не треба да ја прејудира можноста земјите-членки да ги финансираат услугите на воздухопловната навигација опфатени со оваа регулатива финансирани преку јавни средства, сè додека е тоа во согласност со Договорот за правила на конкуренција, таму каде што е тоа применливо.
- (49) Системот за наплата на надоместоци треба да се заснова на принципот дека корисниците на воздушниот простор треба да ги платат трошоците што произлегуваат од услугите и функциите во корист на корисниците на воздушниот простор кои не се опфатени на друг начин. Трошоци настанати од услугите на воздухопловната навигација обезбедени од страна на националните власти на

земјите-членки, вклучително и од националните надлежни органи и националните надзорни органи, како и од Евроконтрол и управителот на мрежата, можат да бидат наведени во трошоците што можат да им се наплатат на корисниците на воздушниот простор. Надоместоците треба да поттикнат безбедно, ефикасно, ефективно и одржливо обезбедување на услугите во воздухопловната навигација во поглед на постигнување на високо ниво на безбедност и рентабилност/економичност, како и исполнување на целите за ефикасноста и поддршка при намалувањето на влијанието на воздухопловството врз животната средина.

- (50) Трошоците што произлегуваат од Меѓународната конвенција на Евроконтрол од 13 декември 1960 година за соработка во областа на безбедноста на воздухопловната навигација, заклучно со последната измена и дополнување, може да се вклучат во утврдените трошоци со оглед на тоа сите активности опфатени со таа Конвенција во времето на усвојувањето на оваа регулатива, да се сметаат дека се поврзани со услуги на воздухопловната навигација.
- (51) Комисијата треба да спроведе студија за изводливост (физибилити) за влијанието на прилагодувањето на надоместоците за воздушниот сообраќај, давање услуги, административни трошоци и за заинтересираните страни, како и придонесот на ова приспособување кон постигнувањето на целите за единственото европско небо. Врз основа на таа студија, Комисијата треба да утврди дали треба да се донесе акт за спроведување со кој ќе се гарантира единствена примена на прилагодувањата на надоместоците за да се поттикнат корисниците на воздушниот простор да ги поддржат подобрувањата на ефикасноста во областа на климата и животната средина, особено со користење на најефикасните рути на располагање, зголемување на користењето на алтернативни технологии за чист погон, вклучувајќи одржливи алтернативни горива, а во исто време одржување на оптимално ниво на безбедност. Дури и ако Комисијата не донесе таков акт за спроведување, земјите-членки треба да имаат право да ги приспособат надоместоците за да ги поттикнат давателите на услуги во воздушниот сообраќај и корисниците на воздушниот простор да ги поддржат подобрувањата во квалитетот на услугите, како што се зголемен капацитет, намалени доцнења и одржлив развој.
- (52) Во случај на криза поврзана со функционирањето на мрежата, како што е геополитички конфликт, здравствена криза или природна катастрофа, што е спречување на објавување на веродостојни прогнози за сообраќајот, Комисијата треба да може да усвои преодни одредби, вклучително и привремено суспендирање или прилагодување на планот за ефикасноста се додека не заврши криза поврзана со функционирањето на мрежата и се додека не бидат достапни нови посигурни предвидувања.
- (53) Без да е во спротивност со процедурата утврдена во член 258 од ТФЕУ, Комисијата треба редовно да ја прегледува усогласеноста на земјите-членки со оваа регулатива. При спроведувањето на оваа ревизија, Комисијата треба да

процени дали земјите-членки гарантираат дека давателите на услуги на воздухопловната навигација ги почитуваат своите обврски.

- (54) Потребно е да се обезбеди транспарентност на сметките на давателите на услуги на воздухопловната навигација како едно од средствата за спречување на вкрстените субвенционирање и нарушувањето на конкуренцијата.
- (55) Функциите на мрежата на АТМ треба да придонесат за одржлив развој на системот за воздушен транспорт и да го поддржат постигнувањето на цели за ефикасноста на ниво на Унијата. Тие треба да доведат до одржливо, ефикасно и еколошки оптимално користење на воздушниот просторот и ограничените ресурси, да ги одразуваат оперативните потреби при распоредување на европската мрежна инфраструктура на АТМ и да обезбеди поддршка во случај на мрежни кризи.
- (56) Голем број на мрежни функции, како што е управувањето со протокот на воздушниот сообраќај, треба да бидат координирани централно од страна на едно тело за поддршка на активностите преземени од земјите-членки и релевантните заинтересирани оперативни страни. Затоа, серијата од задачите што придонесуваат кон извршувањето на овие функции треба да ги извршува управителот на мрежата, чии дејствија треба ги вклучува сите релевантни заинтересирани оперативни страни. Потребно е да се регулираат специфичните задачи на управителот на мрежата во однос на оваа регулатива. Управителот на мрежата треба да биде назначен од страна на Комисијата.
- (57) Комисијата во 2011 и во 2019 година ја назначи Евроконтрол за управител со мрежата. За да се гарантира континуитет на бизнисот при спроведување на мрежните функции на АТМ, тој мандат може да се обнови според условите утврдени во оваа регулатива.
- (58) Во случај кога управителот на мрежата се преместува во друг ентитет, потребно е да се има функционално и хиерархиско одвојување од управителот на мрежата од тој субјект, како и да се има посебно сметководство.
- (59) Заинтересираните оперативни страни кои, во таа земја-членка, треба да ги спроведат мрежните функции на локално и на оперативно ниво, треба да бидат целосно вклучени во спроведувањето на овие функции како и во процесот на донесување одлуки. Според тоа, управителот на мрежата треба да преземе акција, преку кооперативно донесување одлуки врз основа особено на консултации со заинтересираните оперативни страни и земјите-членки и за деталните работни аранжмани и за процедурите за работата. Во таквата постапка, при кооперативно донесување одлуки, страните треба, во најголема можна мера, да дејствуваат за подобрување функционирањето и ефикасноста на мрежата, вклучително и за постигнувањето на целите за ефикасноста на ниво на Унијата во клучната област за ефикасноста поврзани со климата и животната средина, при што треба да преовладуваат интересите на мрежата, без да се доведе во прашање потребата за обезбедување и одбрана, и дека овој процес на кооперативно донесување одлуки треба да биде таков што прашањата ќе

бидат решени и ќе се постигне консензус секогаш кога е тоа можно. Во контекст на процесот за корпоративно одлучување при извршување на мрежните функции, земјите-членки треба да гарантираат соодветна координација на национално ниво со цивилните и воените заинтересирани оперативни страни што се ангажирани на оперативно ниво. Понатаму, со цел да се гарантира соодветно управување поврзано со извршување на мрежните функции, потребно е да се формира Одбор за управување со мрежата, кој ќе гарантира соодветно застапување на интересите на сите актери вклучени во спроведувањето на овие функции, особено на заинтересираните оперативни страни што се ангажирани на оперативно ниво. Без да е во спротивност со советувањето што е направено од страна на Одборот за управување со мрежата, а во врска со регулаторните или стратешки одлуки како што се потврдувањето на стратешкиот план на мрежата, мерките што се однесуваат на кооперативното донесување на одлуки како и оние што ги носи Управниот одбор на мрежата, би требале да бидат од оперативна или техничка природа, за да може да се гарантира секојдневно работење на мрежата во согласност со целите на оваа регулатива.

- (60) Со цел да се зголеми фокусот на клиентите кон давателите на услуги на воздушен сообраќај, донесувањето на важни оперативните одлуки на давателите на услуги во воздушниот сообраќај треба да се врши во консултација со релевантните заинтересирани страни.
- (61) Обезбедувањето на целосни, висококвалитетни и навремени воздухопловни информации има значително влијание врз безбедноста и олеснување на пристапот и движењето во воздушниот простор на Унијата. Затоа, пристапот до овие податоци треба да се олесни преку соодветна инфраструктура за информирање.
- (62) Безбедното и ефикасно користење на воздушниот простор може да се постигне само преку тесна соработка помеѓу цивилните и воените власти што во пракса главно се заснова на концептот на флексибилно користење на воздушниот простор и ефективната цивилно-воена координација, на начинот на кој што е воспоставен од страна на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO). За да се гарантира единствена примена на тој концепт, Комисијата треба да има овластување да ги усвои тие акти за спроведување, во границите на заедничката транспортна политика и без да се нарушува надлежноста на земјите-членки за нивниот воздушен простор.
- (63) Целта на проектот за истражување на ATM во единственото европско небо (SESAR), е да овозможи безбеден, ефикасен и еколошки одржлив развој на воздушниот сообраќај преку модернизација на европскиот и глобалниот систем за ATM. Со цел да се придонесе кон неговата целосна ефикасност, потребно е да се обезбеди соодветна координација помеѓу фазите на проектот. Европскиот главен план на ATM треба да произлезе од фазата на дефинирање на SESAR и да придонесе кон постигнување на целите за спроведување на ниво на Унијата. За

периодот 2022-2027 година, Европската комисија и SESAR за воведување и инфраструктурно партнерство (SDIP), - конзорциум составен од 20 главни европски корисници на воздушниот простор, даватели на услуги на воздухопловната навигација и аеродромските оператори и Евроконтрол како управител со мрежата, потпишаа долгорочен рамковен договор на партнерство, а сè со цел SDIP да може да ги извршува задачи поврзани со навремено и синхронизирано спроведување на заедничките проекти (Регулатива за спроведување (ЕУ) 2021/116 <sup>(15)</sup> на Комисијата) и следење во форма на координација и поддршка од засегнатите заинтересирани страни.

- (64) Концептот на заеднички проекти треба да има за цел навремено, координирано и синхронизирано спроведување на неопходните оперативните промени идентификувани во европскиот главен план на АТМ што влијаат врз целата мрежа и се доволно зрели за спроведување. Заедничките проекти особено треба да ги промовираат нови дигитални технологии и да го забрзаат нивното имплементирање. Комисијата треба да биде одговорна за спроведување на анализа на трошоците и придобивките во врска со финансирањето на спроведувањето на заедничките проекти за забрзување на фазата на распоредување на проектот за SESAR.
- (65) Усогласеноста со условите за системите и составните делови на АТМ утврдени во Регулативата (ЕУ) 2018/1139 треба да гарантира интероперабилност на овие системи и на составните делови во корист на единственото европско небо.
- (66) Со цел да се гарантираат еднакви услови за спроведување на оваа регулатива, а особено во однос на PRB, спроведувањето на системите за ефикасноста и за наплатата на надоместоци, вклучително и во однос на поставување на цели за ефикасноста на ниво на Унијата и на дополнителните основни вредности, праговите за предупредување, вредностите базирани на анализите и референтните групи, поставувањето на целите за ефикасноста и критериумите и условите за нивно оценување, подготовка, евалуација, одобрување и ревизија на плановите за ефикасноста, вклучувајќи ги и заеднички планови за ефикасноста и целите за ефикасноста те, следење на ефикасноста, вклучувајќи ја ефикасноста за мрежните функции, распределба на трошоците помеѓу услугите за рути и терминалните услуги на воздухопловната навигација, утврдување на клучни показатели за ефикасноста и индикатори за следење, методологии за систематска евалуација, стимулативна шема, правила за промена на зона на наплата на надоместоци за терминални услуги, правила за обезбедување информации за трошоците и надоместоци, содржина и утврдување на основите на трошоците за надоместоци и определување на единечни цени за услугите на

---

<sup>(15)</sup> Регулатива за Спроведување (ЕУ) 2021/116 на Комисијата од 1 февруари 2021 година за основање на Првиот заеднички проект што го поддржува спроведувањето на европскиот главен план за управување со воздушен сообраќај предвиден со Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004 на Европскиот парламент и на Советот, за изменување на Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 409/2013 на Комисијата и за укинување на Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 716/2014 на Комисијата (Сл. весник L 36, 2.2.2021 година, стр. 10).

воздухопловната навигација, механизмите за поттикнување и механизмите за споделување ризик, промените во надоместоците, правилата за модалитетите и за тоа како националните надзорни органи обезбедуваат податоци до Комисијата, механизам како одговор на непредвидени и значајни настани што имаат значително влијание врз спроведувањето на системите за ефикасноста и за наплатата на надоместоци, правилата за извршување на функциите на мрежата, назначувањето на управителот на мрежата и условите за такво назначување, како и задачите и функционирањето на управителот на мрежата, Бордот за управување со мрежата, процесот на кооперативно одлучување и механизми за управување со мрежата, условите во однос на достапноста на оперативните податоци, примена на концептот на флексибилно користење на воздушниот простор, воспоставување на заеднички проекти и механизмите за управување што се однесуваат на нив, како и спроведувањето на класификацијата на воздушниот простор на ICAO, овластувањата за спроведување треба да ѝ се доделат на Комисијата. Овие овластувања треба да се вршат во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 182/2011 на Европскиот парламент и на Советот <sup>(16)</sup>. Доколку комитетот не даде мислење, Комисијата не треба да усвои нацрт акт за спроведување.

- (67) Потребно е да се консултира персоналот на социјалните и професионалните здруженија за сите предложени мерки кои имаат значителни социјални, технолошки и човечки аспект или влијаат врз ефикасноста. На ниво на Унијата, исто така треба да се консултира Комитетот за секторски дијалог формиран со Одлуката 98/500/ЕЗ на Комисијата <sup>(17)</sup>, и со Експертската група Комисија за човечки аспект во единственото европско небо.
- (68) Казните предвидени во однос на прекршувањата на оваа регулатива треба да бидат ефективни, пропорционални и разубедувачки, без намалување на безбедноста.
- (69) Оваа регулатива не треба да ги спречува земјите-членки да применуваат мерки неопходни за заштита на суштинските интереси на безбедносните или одбранбените политики. Понатаму, таа не треба да влијае врз моќта на земјите-членки да усвојат одредби што се однесуваат на организација на своите вооружени сили. Врз основа на ова овластување, земјите-членки имаат право да усвојат мерки за да гарантираат дека нивните вооружени сили имаат доволен воздушен простор за целите на соодветно образование и обука. Поради тоа е потребно да се вклучи заштитна клаузула за да се овозможи спроведување на правото.

---

<sup>(16)</sup> Регулатива (ЕУ) бр. 182/2011 на Европскиот парламент и на Советот од 16 февруари 2011 година со кој се утврдуваат правилата и општите принципи во врска со механизми за контрола од страна на земјите-членки на примената на овластувањата за спроведување на Комисијата (Сл. весник L 55, 28.2.2011 година, стр. 13).

<sup>(17)</sup> Одлука 98/500/ЕЗ на Комисијата од 20 мај 1998 година за формирање Комитет за секторски дијалог меѓу социјалните партнери на европско ниво (Сл. весник L 225, 12.8.1998 година, стр. 27).

- (70) Соодветно е во Регулативата (ЕУ) 2018/1139 да се вклучат условите поврзани со издавање на уверение на давателите на услуги на воздухопловната навигација што претходно беа воспоставени во Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004 со цел да се овозможи поедноставна регулаторна рамка за издавање на уверенија и за унифицирана процедура за издавање на уверенија. Особено е соодветно да се обезбеди дека давателите на услуги за управување со воздушниот сообраќај и услугите на воздухопловна навигација (АТМ/АНС) за целите на издавање на уверенија треба да покажат доволна финансиска стабилност и да имаат соодветно осигурување од одговорност и ризик, во согласност со важечките услови во однос на сопственоста и организациската структура и управувањето со безбедносните ризици. Исто така треба да се наведат и условите што можат да се применат на издадените уверенија.
- (71) Понатаму, суштинските услови што се применуваат на АТМ/АНС и на контролорите на летање треба да се дополнат во однос на условите што се применуваат за услугите за податоци за воздушниот сообраќај.
- (72) За целите на извршувањето на неговите задачи за издавање на уверенија, надзор и извршување во врска со суштинските услови што се однесуваат на финансиската стабилност, одговорност, осигурување, сопственост и организациска структура, надлежниот орган треба да се потпре на проценките на националниот надзорен орган, освен ако релевантниот национален надлежен орган е одговорен за сите задачи поврзани со издавањето на уверенијата.
- (73) Со оглед на тоа што регулативите (ЕЗ) бр. 549/2004, (ЕЗ) бр. 550/2004 и (ЕЗ) бр. 551/2004 се заменети и укинати со оваа регулатива, соодветно е да се ажурираат повикувањата во Регулативата (ЕУ) 2018/1139 што се однесуваат на регулативите (ЕЗ) бр. 549/2004, (ЕЗ) бр. 550/2004 и (ЕЗ) бр. 551/2004.
- (74) Со цел да се обезбедат еднообразни услови за спроведување на Регулативата (ЕУ) 2018/1139, особено во однос на условите што можат да бидат се однесуваат на издавањето на уверенијата на давателите на АТМ/АНС и во однос на правилата и процедурите на националниот надлежен орган за оценување и следење на усогласеноста на овие даватели со основните барања во врска со финансиската стабилност, одговорност, осигурително покритие, сопственост и организациона структура, овластувања за спроведување треба да ѝ се додели на Комисијата. Тие овластувања треба да се вршат во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 182/2011.
- (75) Поради тоа, Регулативата (ЕУ) 2018/119 треба соодветно да се измени и дополни.
- (76) Бидејќи целта на оваа регулатива, т.с. самото спроведување на единственото европско небо, не може да се постигне само со земјите-членки, туку преку делување на транснационално ниво, и истото може подобро да се постигне на ниво на самата Унијата, доколку Унијата има право да донесе мерки во согласност со принципот на супсидијарност како што е утврдено во член 5 од Договорот за Европската Унија. Во согласност со принципот на

пропорционалност, како што е наведено во тој член, оваа регулатива не го надминува она што е неопходно за да се постигне таа цел,

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАТА РЕГУЛАТИВА:

## ПОГЛАВЈЕ 1

### ОПШТИ ОДРЕДБИ

#### *Член 1*

#### **Цел и обем на примена**

1. Оваа регулатива ги поставува правилата за создавање и ефикасно функционирање на единственото европско небо со цел да се засилат стандардите за безбедност на воздушниот сообраќај, да се придонесе кон одржлив развој на системот за воздушен сообраќај и да се подобри севкупната ефикасност на управувањето со воздушниот сообраќај и услугите на воздухопловната навигација за општиот воздушен сообраќај во Европа, со цел исполнување на условите на сите корисници на воздушниот простор. Единственото европско небо се состои од ускладена пан-европска мрежа, од прогресивно поинтегриран воздушен простор, од управување со мрежата и од системи за управување со воздушниот сообраќај што се засноваат единствено врз безбедносните, ефикасните, оперативните и техничките аспекти, за доброто на сите корисници на воздушниот простор, за граѓаните и за животната средина.
2. Со примената на оваа регулатива и на мерките наведени во член 55 не се доведува во прашање суверенитетот на земјите-членки над нивниот воздушен простор ниту условите на земјите-членки во врска со јавниот ред, јавната безбедност и одбранбените прашања. Оваа регулатива не ги опфаќаат воените операции и обуката. Се гарантира координација со воените власти за да се утврдат можните ефекти од примената на оваа регулатива врз воени активности и нивните одговори.
3. Примената на оваа регулатива не ги доведува во прашање правата и должностите на земјите-членки наведени во Чикашката конвенцијата за меѓународното цивилно воздухопловство, од 1944 година, (Чикашката конвенција). Во овој контекст, целта на оваа регулатива, во областите кои ги опфаќа, е да им помогне на земјите-членки во исполнување на нивните обврски кои произлегуваат од Чикашката конвенцијата, со обезбедување на основа за заедничко толкување и еднакво спроведување на нејзините одредби и со гарантирање дека овие одредби прописно се почитуваат во оваа регулатива и во правилата изготвени со цел нејзино спроведување.
4. Оваа регулатива се применува врз воздушниот простор во рамките на регионот ЕУР на ИКАО за кој земјите-членки се одговорни при обезбедување на услуги на воздушниот сообраќај. Земјите-членки исто така може да ја применат оваа регулатива за воздушниот простор под нивна јурисдикција за останатите региони на ИКАО, под услов за тоа да ги информираат Комисијата и другите земји-членки.

## Член 2

### Дефиниции

За потребите на ова регулатива се применуваат следните дефиниции:

- (1) „услуга на аеродромска контрола (*aerodrome control service*)“ е услуга на контрола на летање (ATC) за сообраќајот на аеродромот;
- (2) „служба за воздухопловни информации (*aeronautical information service*) или AIS“ е служба воспоставена во рамките на определена област на покриеност, одговорна за обезбедување на воздухопловни информации и податоци неопходни за безбедноста, редовноста и ефикасноста на воздушната пловидба;
- (3) „Агенција (*Agency*)“ е Агенцијата на Европската Унија за безбедност на воздухопловството воспоставена со Регулативата (ЕУ) 2018/1139;
- (4) „давател на услуги во воздухопловната навигација (*air navigation service provider*)“ е секој јавен или приватен субјект, којшто обезбедува услуги во воздухопловната навигација за општиот воздушен сообраќај;
- (5) „услуги на воздухопловната навигација (*air navigation services*) или „ANS“ се услугите на за воздушниот на летање, за комуникација, навигација и надгледување (CNS), вклучувајќи ги и услугите со кои се засилуваат сигналите кои ги испраќаат сателитите од главните констелации на GNSS за потребите на воздухопловната навигација; метеоролошки услуги за воздухопловната навигација (MET) и служба за воздухопловни информации (AIS); и услугите за податоци во воздушниот сообраќај (ADS);
- (6) „услуга на контрола на летање (*air traffic control service*)“ или „услуга на ATC“ е услуга предвидена за целите за:
  - (а) спречување на судири:
    - меѓу воздухоплови, и
    - на површините за маневрирање меѓу воздухоплови и пречки; и
  - (б) олеснување и одржување на редовен проток на воздушниот сообраќај;
- (7) „услуги за податоци за воздушниот сообраќај (*air traffic data services*)“ или „ADS“ се услуги што се состојат од собирање, обединување и интеграција на оперативни податоци од даватели на услуги за надзор, од даватели на MET и AIS и од мрежните функции, и од други релевантни субјекти кои генерираат оперативни податоци, како и од обезбедување на обработени податоци за таа цел од контролата на летање и од управување со воздушниот сообраќај;
- (8) „управување со протокот на воздушниот сообраќај (*air traffic flow management*)“ или ATFM е функција утврдена со цел придонесување кон безбеден, редовен и брз проток на воздушниот сообраќај покривајќи ја целата траекторија, обезбедувајќи дека капацитетите на ATC се користат до максимално можно ниво и дека обемот на

сообраќајот е усогласен со капацитетите кои давателите на услуги во воздухопловната навигација ги пријавиле;

- (9) „управување со воздушниот сообраќај (*air traffic management*)“ или АТМ е збир на функции и услуги кои се вршат во воздух и на земја, имено услуги на воздушен сообраќај, управување со воздушниот простор и управување со протокот на воздушниот сообраќај, вклучувајќи проектирање на процедурите за летање кои се потребни за да се обезбеди безбедно и ефикасно движење на леталото во текот на сите фази на операциите;
- (10) „услуги на воздушниот сообраќај (*air traffic services*)“ се различни услуги за информации за летови, за предупредување, советодавни услуги на воздушниот сообраќај и на услугите на АТС, имено обласна, приодна и аеродромска контрола;
- (11) „блок на воздушниот простор (*airspace block*)“ е воздушен простор со определени димензии, во простор и време, што се состои од една или повеќе структури на воздушниот простор, во рамките на кој се даваат услуги на воздухопловната навигација;
- (12) „управување со воздушниот простор (*airspace management*)“ е функција за планирање и мониторирање со основна цел оптимална искористеност на расположливиот воздушен простор со помош на динамично распределување на времето, а понекогаш со делење на воздушниот простор меѓу различни категории на корисници на воздушниот простор заради краткорочни потреби;
- (13) „структура на воздушен простор (*airspace structure*)“ е специфичен волумен на воздушен простор дефиниран со цел да обезбеди безбедно и оптимално работење на воздухопловите;
- (14) „корисници на воздушниот простор (*airspace users*)“ се сите воздухоплови кои оперираат/летаат според правилата за општ воздушен сообраќај;
- (15) „услуга за тревожење (*alerting service*)“ е услуга која се дава со цел да се известат соодветните организации во врска со воздухоплов кому му е потребна помош за потрага и спасување, како помош, по потреба, на тие организации;
- (16) „услуга на приодната контрола (*approach control service*)“ е услуга на АТС за контролирани летови кои пристигнуваат или заминуваат;
- (17) „услуга на обласна контрола на летање (*area control service*)“ е услуга на АТС за контролирани летови во контролирани области;
- (18) „основна вредност (*baseline value*)“ е вредноста дефинирана за намерите на поставување цели за ефикасноста и проценета со користење реалните трошоци или реалните единечни трошоци во текот на годината што претходи на почетокот на релевантниот референтен период;
- (19) „референтна група (*benchmark group*)“ е група даватели на услуги на воздушен сообраќај со слични оперативни и економски карактеристики за животната средина;

- (20) „вредност заснована на анализа (*breakdown value*)“ е вредноста добиена за даден давател на услуги на воздушниот сообраќај, со расчленување на целта за ефикасноста на ниво на Унијата за еден или за повеќе даватели на услуги на воздушниот сообраќај, што служи како репер за проценка на усогласеноста на целта за ефикасноста поставена во нацрт-планот за ефикасноста чија цел се ефикасноста на ниво на Унијата;
- (21) „уверение (*certificate*)“ е секое уверение како што е дефинирано во точката (12) од член 3 во Регулативата (ЕУ) 2018/1139;
- (22) „заедничка услуга за информирање (*common information service*)“ или „CIS“ е услуга која се состои од дисеминација/ширење на статични и динамични податоци за да се овозможи обезбедување на U-спасе услуги за управување со сообраќајот на воздухоплови без екипаж;
- (23) „U-спасе воздушен простор (*U-space airspace*)“ е географска зона на UAS дезигнирана/доделена од земјите членки, каде што е дозволено операциите на UAS да се одвиваат само со поддршка од U-спасе услуги;
- (24) „U-спасе услуга (*U-space service*)“ е услуга која се потпира на дигиталните услуги и на автоматизираните функции проектирани да поддржуваат сигурен, безбеден и ефикасен пристап во U-спасе воздушниот простор за голем број UAS;
- (25) „давател на U-спасе услуга (*U-space service provider*)“ е секое правно лице што дава U – спасе услуга;
- (26) „служби за комуникација (*communication services*)“ се воздухопловни фиксни и мобилни служби за обезбедување на комуникација земја-земја, воздух-земја и воздух-воздух, за целите на АТС;
- (27) „составни делови (*constituents*)“ се материјалните добра, како што е хардверот, и нематеријалните добра, како што е софтверот, од кои зависи интероперабилноста на Европската мрежа за управување со воздушниот сообраќај (EATMN);
- (28) „контролирана област (*control area*)“ е контролиран воздушен простор што се протега надвор од дефинираната граница над земјата;
- (29) „кооперативно одлучување (*cooperative decision-making*)“ е процес во кој одлуките се донесуваат врз основа на интеракција и консултации со надлежните органи на земјите-членки, заинтересирани оперативни страни и останати актери, зависно од ситуацијата, а сè со цел да се постигне консензус;
- (30) „прекугранични услуги (*cross-border services*)“ се услугите на воздухопловната навигација што ги обезбедува давател на услуга во една земја-членка а во друга земја-членка има главно деловно седиште.
- (31) „изјава (*declaration*)“ за целите на управувањето со воздушниот сообраќај и услугите на воздухопловната навигација, е „изјава“ како што е дефинирана во точката (10) од член 3 во Регулативата (ЕУ) 2018/1139;

- (32) „проект на структурите на воздушниот простор (*design of airspace structure*)“ е процес кој гарантира развој и спроведување на напредните способности и капацитети за навигација, напредни мрежи на рути и поврзани и поврзана секторизација, оптимизирани структури на воздушниот простор и процедури за ATM за подобрување на капацитетот;
- (33) „зона на наплата на надоместоци за услуги на рута (*en route charging zone*)“ е дел од воздушниот простор што се протега од земјата до горниот воздушен простор и го вклучува оној горен воздушен простор, во кој се обезбедуваат услуги за рута во воздухопловната навигација и за кој се утврдува единствена основа на трошоците;
- (34) „Евроконтрол (Eurocontrol)“ е Европска организација за безбедност на воздушната пловидба, основана со Меѓународната конвенција, од 13 декември 1960 година, за соработката во областа на безбедноста на воздушната пловидба;
- (35) „Европска мрежа за управување со воздушниот сообраќај“ (EATMN) е збир на системи наведени во точката 3.1 од Анекс VIII кон Регулативата (ЕУ) 2018/1139, која овозможува давање на услуги во воздухопловната навигација во Унијата, вклучувајќи ги и меѓуврските на граници со трети земји;
- (36) „Европски главен план на ATM (*European ATM Master Plan*)“ е планот одобрен со Одлука 2009/320/ЕЗ на Советот <sup>(18)</sup>, последователно изменета и дополнета;
- (37) „флексибилно користење на воздушниот простор (*flexible use of airspace*)“ е концепт за управување со воздушниот простор, како што е опишано од страна на ИКАО, чиј фундаменталниот принцип е дека воздушниот простор не треба да се означува како исклучиво цивилен или воен воздушен простор, туку треба да биде да се смета за континуитет во кој сите барања на корисниците мора да бидат исполнети во најголема можна мера;
- (38) „услуга за информации за лет (*flight information service*)“ е услуга која се дава за потребите за давање совет или информации кои се корисни за безбедно и ефикасно вршење на летовите;
- (39) „проектирање на процедурите за летање (*flight procedures design*)“ се сите задачи релевантни за проектирањето на процедурите за летање по инструменти;
- (40) „општ воздушен сообраќај (*general air traffic*)“ се сите движења на цивилните и државните воздухоплови (вклучувајќи ги и воените, царинските и полициските воздухоплови), кои се вршат во согласност со процедурите на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство („ИКАО“) како што е воспоставено во Чикашката конвенција;
- (41) „правилата за летање по инструменти (*instrument flight rules*)“ или „IFR“ се правила што дозволуваат воздухоплов опремен со соодветни опремата за навигација за

---

<sup>(18)</sup> Одлука (ЕЗ) 2009/320/ЕЗ на Советот од 30 март 2009 година со која се одобрува европскиот главен план за управување со воздушниот сообраќај на заедничко претпријатие за развој на нова генерација на европскиот систем за управување со воздушниот сообраќај (SESAR) (Сл. весник L 95, 9.4.2009 година, стр. 41);

предвидената рута да лета во согласност со важечките барања за операции во воздух;

- (42) „годишни движења на воздушен сообраќај по IFR (*IFR air transport movements per year*)“ е збир на полетувања и слетувања извршени според IFR, пресметан како годишниот просек во текот на трите календарски години што и претходат на годината во која треба да се поднесе нацрт планот за ефикасноста;
- (43) „интероперабилност (*interoperability*)“ е збир на функционални, технички и оперативни својства кои се бараат од системите и од составните делови на EATMN, како и од постапките за нејзино функционирање, за да се обезбеди нејзино безбедно, непречено и ефикасно функционирање;
- (44) „метеоролошки услуги за воздухопловна навигација (*meteorological services for air navigation*)“ или „МЕТ“ се оние средства и услуги кои за целите на воздухопловната навигација обезбедуваат воздухопловите метеоролошки прогнози, предупредувања, куси извештаи и набљудувања, како и какви било други метеоролошки информации и податоци кои земјите ги обезбедуваат за користење во воздухопловството;
- (45) национален надлежен орган (*national competent authority*) е национален надлежен орган како што е дефинирана во точката (34) од член 3 во Регулативата (ЕУ) 2018/1139;
- (46) „национален надзорен орган (*national supervisory authority*)“ е национално тело или тела на кои земја-членка им ги доверила задачите наведени во оваа регулатива;
- (47) „услуги за навигација (*navigation services*)“ се оние средства и услуги со кои на воздухопловите им се обезбедуваат информации за позицијата и за часот;
- (48) „криза поврзана со функционирањето на мрежата (*network crisis*)“ е состојба на неможност да се обезбеди услуга управување со воздушниот сообраќај или на услугите на воздухопловниот сообраќај на потребното ниво, која е резултат на голема загуба на капацитетот на мрежата, или поголема нерамнотежа помеѓу капацитетот на мрежата и побарувачката, или поголем прекин во протокот на информации во, или во интегритетот на, еден или повеќе делови на мрежата што следи после невообичаена и непредвидлива ситуација;
- (49) „управител на мрежа (*Network Manager*)“ е тело на кое му се доделени задачите потребни за извршување на функциите наведени во член 38 за мрежните функции наведени во член 37;
- (50) „планот на мрежните операции (*Network Operations Plan*)“ или „NOP“ е план воспоставен преку кооперативен процес на донесување на одлуки за имплементирање на целите на мрежните функции на оперативно ниво и да придонесат кон целите на ефикасноста;
- (51) „стратешки план на мрежата (*Network Strategy Plan*)“ или „NSP“ е план воспоставен преку кооперативен процес на донесување на одлуки насочувајќи го долгорочниот развој на мрежата;

- (52) „оперативен воздушен сообраќај (*operational air traffic*)“ се сите летови кои не се во согласност со одредбите што се однесуваат на општиот воздушен сообраќај и за чии правила и процедури се воспоставени од страна на соодветните национални органи;
- (53) „оперативни податоци (*operational data*)“ се информациите за сите фази на летот кои се потребни за оперативните цели од страна на давателите на услуги во воздухопловната навигација, корисниците на воздушниот простор, операторите на аеродромите и на други вклучени лица;
- (54) „заинтересирани оперативни страни (*operational stakeholders*)“ се цивилните и воените корисници на воздушниот простор, цивилните и воените даватели на услуги на воздухопловната навигација и операторите на аеродроми;
- (55) „план за ефикасност (*performance plan*)“ е план кој има за цел да ја подобри ефикасноста на давање на услугите на воздухопловната навигација и на мрежните функции;
- (56) „пуштање во работа (*putting into service*)“ е првото оперативно користење по првичното инсталирање или надградување на одреден систем;
- (57) „мрежа на рути (*route network*)“ е мрежа на утврдени рути за насочување/канализирање на протокот на општиот воздушен сообраќај, потребна за обезбедување на услугите на АТС;
- (58) „фаза на дефинирање на SESAR (*SESAR definition phase*)“ е фаза што е составена од воспоставување и ажурирање на долгорочната визија за проектот SESAR, за поврзани концепти на работа што овозможуваат подобрувања во секоја фаза од летот, на потребните неопходни оперативни промени во рамките на Европската АТМ-мрежа и на потребните приоритети за развој и воведување;
- (59) „фаза на воведување на SESAR (*SESAR deployment phase*)“ се последователни фази на индустријализација и спроведување во текот на кои се спроведуваат следниве активности: стандардизација, производство и сертификација на копнената и воздухопловната опрема и процесите потребни за спроведување на SESAR-решенијата (индустријализација), и набавка, поставување и пуштање во работа на опремата и системите засновани врз SESAR-решенија вклучително и поврзаните оперативни постапки (спроведување).
- (60) „развојна фаза на SESAR (*SESAR development phase*)“ е фаза во која се спроведуваат активности за истражување, развој и валидација со цел обезбедување на развиени решенија за SESAR;
- (61) „проект за SESAR (*SESAR project*)“ е проект за модернизација на управувањето со воздушниот сообраќај во Европа, чија цел е да ѝ обезбеди на Унијата инфраструктура со високи ефикасноста, која што е стандардизирана и интероперабилна при управувањето со воздушниот сообраќај и која се состои од циклус на иновации вклучувајќи фаза на дефинирање на SESAR, развојна фаза на SESAR и фаза на воведување на SESAR;

- (62) „решение на SESAR (*SESAR solution*)“ е резултат од развојната фаза на SESAR што воведува нови или подобрени стандардизирани и интероперабилни оперативни процедури или технологии;
- (63) „услуги за надзор (*surveillance services*)“ се оние капацитети и услуги кои се користат со цел да се утврдат односните позиции на воздухопловите за да се овозможи безбедно разделување;
- (64) „систем (*system*)“ е збир на уреди во воздух и на земја, како и вселенска опрема, кој обезбедува поддршка на услугите во воздухопловната навигација во сите фази на летот;
- (65) „зона на наплата на надоместоци за терминални услуги (*terminal charging zone*)“ е воздухопловно пристаниште или група на воздухопловни пристаништа лоцирани на териториите на земја членка или на земји членки, каде се даваат терминални услуги и услуги за навигација и за кои се утврдува единствена основа на трошоците;
- (66) „надградба (*upgrade*)“ е секоја измена која ги менува оперативните карактеристики на еден систем;
- (67) „употреба на структури на воздушниот простор (*utilization of airspace structure*)“ е начин на кој структурите на воздушниот простор се користат во оперативни цели, а чие значење треба да се разликува од управувањето со воздушниот простор како што е дефинирано во точка 12.

### Член 3

#### Функционални блокови на воздушниот простор

Земјите-членки имаат право да одржуваат соработка и координација во рамките на воздушниот простор од функционалните блокови на воздушниот простор што претходно биле воспоставени врз основа на член 9а од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004 со цел стимулирање на ефикасноста на мрежата за управување со воздушниот сообраќај во рамките на единственото европско небо, особено со поднесување на заеднички планови за ефикасноста во согласност со член 23(7) од оваа регулатива, под услов тоа да не влијае на ефективното спроведување на оваа регулатива и дека трошоците поврзани со функционалните блокови на воздушниот простор се пријавени одделно, како дел од податоци што треба да се обезбедат во рамките на системот за наплата на надоместоци даден во членовите од 29 до 36 од оваа регулатива.

## ПОГЛАВЈЕ II

### НАЦИОНАЛНИ НАДЗОРНИ ОРГАНИ

#### Член 4

**Номинации, воспоставување и услови во однос на национален надзорен орган**

1. Земјите-членки, заедно или поединечно, или именуваат или воспоставуваат тело или тела како нивен национален надзорен орган со цел да ги преземе задачите кои му се доделени на тој орган согласно оваа регулатива.
2. Националните надзорни органи ги користат своите права непристрасно, независно и транспарентно и се соодветно организирани, со персонал, управувани и финансирани.
3. Без да е во спротивност со став 1, националните надзорни органи се независни од сите даватели на услуги на воздухопловната навигација, во организациската и во хиерархиска смисла и во однос на одлучувањето и се или правно или функционално одвоени од давателите на услуги на воздухопловната навигација. Понатаму, давателите на услуги на воздухопловната навигација немаат овластување да одлучат за распределбата на буџетите на националните надзорни органи. Под услов да се гарантира таквата независност, националниот надзорен орган може да биде дел од истото национално министерство или администрација како давателот на услуги на воздухопловната навигација.
4. Кога националниот надзорен орган не е законски одвоен од давателот на услуги на воздухопловна навигација, засегнатата земја-членка ја информира Комисијата за мерките што ги презела за да се гарантира дека националниот надзорен орган ги исполнува условите од став 3 и документира како е постигната неговата независност, докажувајќи ја фактичката независност. За таа цел, доколку националниот надзорен орган и давателот на услуги на воздухопловната навигација се дел од истата администрација, националниот надзорен орган нема да бара и нема да добива инструкции од хиерархиското ниво на таа администрација што е супериорна во однос на давателот на услуги на воздухопловна навигација а што се однесуваат на задачите од член 5 и во однос на сродните одлуки.
5. Националниот надзорен орган може да соработува со друг регулаторен орган, како што е национален надлежен орган или националниот орган за конкуренција наведен во член 11 од Регултивата (ЕЗ) на Советот бр. 1/2003 <sup>(19)</sup>, под услов решенијата кои се однесуваат на задачите доделени на националниот надзорен орган според оваа регулатива да се донесуваат независно од другите задачи доделени на заедничкото тело. Во тој случај, заедничкото тело ги исполнува условите во однос на независноста утврдени во овој член.

Националниот надзорен орган е застапуван во прашања поврзани со задачите наведени во член 5 од оваа регулатива на начин што обезбедува независност на своите одлуки.

6. Без да се доведе во прашање националното право во врска со вработувањето на државни службеници, земјите-членки гарантираат дека персоналот од нивните национални надзорни органи, вклучително и привременниот персонал, се вработени преку јасни и транспарентни процедури за регрутирање, гарантирајќи ја нивната независност и дека персоналот на националните надзорни органи е избран врз основа на специфични квалификации, вклучувајќи соодветни компетенции и релевантно искуство, или поминал соодветна обука, овозможувајќи ефективно извршување на задачите утврдени во член 5.

---

<sup>(19)</sup> Регултива на Советот (ЕЗ) бр. 1/2003 од 16 декември 2002 година за спроведување на правилата за конкуренција утврдени во членовите 81 и 82 од Договор (Сл. весник L 1, 4.1.2003 година, стр. 1).

Земјите-членки утврдуваат правила за да се избегне конфликт на интереси за персоналот, вклучително и носителите на одлуки за вршење на овластувањата од Поглавје III од оваа регулатива, така што националните надзорни органи можат самостојно да ги извршуваат задачите утврдени во член 5.

7. Без да е во спротивност со член 30(3), земјите-членки гарантираат дека националните надзорни органи ги имаат потребните финансиски средства и можности за ефикасно и навремено извршување на задачите од член 5.

8. Земјите-членки ја известуваат Комисијата за називите/имињата и адресите на националните надзорни органи, како и за нивните измени и за мерките кои се преземаат за да се обезбеди усогласеност со овој член.

#### *Член 5*

##### **Задачи на националните надзорни органи**

1. Националниот надзорен орган ги извршува задачите што му се доделени со оваа регулатива и со Регулацијата (ЕУ) 2018/1139 и со актите за спроведување донесени врз нивна основа. Особено, националниот надзорен орган:

(а) ја оценува и следи усогласеност со условите во врска со финансиската стабилност, одговорност, осигурителното покривање, сопственоста и организационата структура од точка 7 од Анекс VIII кон Регулацијата (ЕУ) 2018/1139 и барањата утврдени во спроведувањето на актите од член 43 од таа Регулација;

(б) проверува дали давателите на услуги наведени во точката (б) од член 8(2) и точката (г) од член 11(б) се придржуваат кон, и ги исполнуваат условите за национална безбедност и одбрана, освен доколку земјата-членка оваа задача ја доделила на друг орган; доколку земја-членка одлучи да ја делегира оваа задача на друг орган, таа за тоа ја информира Комисијата;

(в) без да е во спротивност со Директивата 2014/25/ЕУ и Директивата 2014/24/ЕУ, придонесува онаму каде што е важно и соодветно за правилна примена на условите за набавка согласно член 11 од оваа регулатива;

(г) го проценува и одобрува поставувањето на цените за обезбедување на CIS, во согласност со член 12;

(д) спроведува и следи системите за ефикасноста и за наплата на надоместоци во согласност со и рамките на тие задачи според членовите од 21 до 27 и од 29 до 32, а во согласност со актите за спроведување што се споменуваат во членовите 28 и 33;

(ѓ) ја следи примената на оваа регулатива во однос на транспарентноста на сметките на давателите на услуги на воздухопловна навигација во согласност со член 36.

За целите на точката (а), земја-членка може да одлучи да придонесе кон проценката и надзорот на усогласеноста на давателите на услуги на воздухопловна навигација со условите утврдени во таа точка на неговиот национален надлежен орган, и во тој случај,

гарантира дека тој националниот надлежен орган има доволно ресурси и експертиза за извршување на овие задачи и за тоа ја информира Комисијата.

2. Секој национален надзорен орган, во соработка со националниот надлежен орган, без да е во спротивност со став 5 од член 4, ги спроведува потребните активности за мониторинг, вклучувајќи, каде што е соодветно, инспекции и ревизии, со цел да се утврди можна неусогласеност на субјектите кои се предмет на нејзин надзор според оваа регулатива со условите пропишани во оваа регулатива и во актите за спроведување донесени согласно истата.

Без да е во спротивност со вториот потстав од член 5(1) од оваа регулатива, националниот надзорен орган го известува националниот надлежен орган и ја доставува до органот својата проценка за усогласеноста на давателот на услуги на воздухопловна навигација со условите наведени во точка 7 од Анекс VIII кон Регулотива (ЕУ) 2018/1139 во врска со финансиската стабилност, одговорност, осигурување, сопственост и организациски структури. Оваа проценка вклучува, онаму каде што е соодветно, препорака за измена, ограничување, привремено суспендирање или повлекување или одземање на уверението согласно член 41 од Регулотивата (ЕУ) 2018/1139.

Во случај на неусогласеност на субјектите кои се предмет на нејзин надзор според оваа Регулотива со другите пропишани барања во оваа регулатива, националниот надзорен орган ги спроведува потребните корективни мерки.

Давателите на услуги на воздухопловна навигација, аеродромските оператори и засегнатите даватели на CIS ги почитуваат мерките за обезбедување на спроведувањето на прописите преземени од националните надзорни органи во тој контекст.

3. Земјите-членки гарантираат дека одлуките донесени од националните надзорни органи во согласност со овој член се предмет на право на жалба, во согласност со националното законодавство.

## *Член 6*

### **Соработка на националните надзорни органи**

1. Националните надзорни органи, во рамките на Одборот за соработка помеѓу националните надзорни органи од член 18, разменуваат информации релевантни за останатите национални надзорни органи, особено информациите во врска со нивната работа и процесот на донесување одлуки, најдобри практики и процедури при примената на оваа регулатива.

2. Националните надзорни органи соработуваат, онаму каде што е соодветно, преку работни аранжмани, со цел да се обезбеди взаемна помош во нивните задачи утврдени во член 5 и во спроведување на истраги и анкети.

3. Во случај на прекугранично обезбедување на услуги на воздухопловната навигација во воздушен простор што е под јурисдикција на две или повеќе земји - членки, засегнатите земји - членки гарантираат склучување на потребните договори за

надзор на тие услуги. Засегнатите национални надзорните органи го олеснуваат обезбедувањето на овие прекугранични услуги од давателите на услуги на воздухопловна навигација и можат да одредат соодветни работни аранжмани или планови за следење со кои се определува спроведувањето на нивната соработка.

4. При обезбедување на прекугранични услуги на воздухопловна навигација во воздушен простор под јурисдикција на друга земја - членка, договорите наведени во став 3 обезбедуваат заемно признавање, од секоја земја-членка или од нивните органи, извршувањето на задачите утврдени во овој правилник и резултатите од извршувањето на тие задачи. Во овие договори стои и кој национален надзорен орган е одговорен за задачите наведени во член 5(1).

5. Онаму каде што е дозволено со националното законодавство и за целите на регионалната соработка, националните надзорни органи, исто така, можат да заклучат договори за распределба на одговорностите во однос на надзорните задачи.

6. Засегнатите земји-членки ја известуваат Комисијата за договорите наведени во овој член.

### ПОГЛАВЈЕ III

## ДАВАЊЕ НА УСЛУГИ

### Член 7

#### **Обезбедување на услуги од даватели на услуги за воздухопловна навигација**

1. Без да е во спротивност со членовите 8, 10 и 11(6) од оваа регулатива, субјект кој ги исполнува условите утврдени во членовите 40 и 41 од Регулотивата (ЕУ) 2018/1139 и од спроведувањето и делегираните акти од членовите 43 и 47 од таа Регулотива, има право да обезбедуваат услуги за воздухопловната навигација во Унијата под недискриминаторски услови за корисниците на воздушниот простор.

2. Без да е во спротивност со националните договори што произлегуваат од член (5) или член 5(1), вториот под став од оваа Регулотива, националните надзорни органи на земјата-членка чијшто национален надлежен орган е одговорен за издавање на уверението наведено во член 41 од Регулотивата (ЕУ) 2018/1139, согласно член 62 од таа Регулотива, е одговорна за задачите утврдени во овој член кој се однесува на проценката на усогласеноста со суштинските услови во врска со финансиската стабилност, одговорности, осигурително покритие, сопственоста и организациона структура наведени во точка 7 од Анекс VIII кон Регулотивата (ЕУ) 2018/1139.

3. Без да се во спротивност со националните договори што произлегуваат од член 4(5) или член 5(1), вториот под став од оваа регулатива, со цел да се утврди дали субјектот ги исполнува суштинските услови во врска со финансиската стабилност, одговорност, осигурително покритие, сопственост и организациска структура наведени

во точка 7 од Анекс VIII кон Регулатива (ЕУ) 2018/1139 и условите утврдени во актите за спроведување наведени во член 43 од таа Регулатива, националните надзорни органи:

(а) ја оценува усогласеноста на кандидатите за издавање на уверение, во согласност со член 41(2) од Регулативата (ЕУ) 2018/1139, со суштински услови во однос на финансиската стабилност, одговорност, осигурително покритие, сопственост и организациски структури наведени во точка 7 од Анекс VIII од таа регулатива и со условите утврдени во спроведувањето на актите наведени во член 43 од таа регулатива и ја доставуваат својата проценка до надлежниот орган од член 62 од таа регулатива;

(б) врши надзор, во согласност со член 5(2) од оваа регулатива, на имателите на уверенијата издадени во согласност со член 41 од таа Регулатива (ЕУ) 2018/1139 во врска со усогласеноста со суштинските барања во врска со финансиската стабилност, одговорност, осигурителното покритие, сопственост и организациска структура наведени во точка 7 од Анекс VIII кон таа Регулатива и со условите утврдени во актите за спроведување наведени во член 43 од таа Регулатива.

4. По исклучок на став 1 на овој член и под условите утврдени во член 2(5) од Регулативата (ЕУ) 2018/1139, земјите-членки можат да дозволат војската да обезбедува услуги на воздухопловната навигација наведени во член 2(3)(в) од Регулативата (ЕУ) 2018/1139 во целост или во дел од воздушниот простор што е под јурисдикција на војската, без уверение доколку војската нуди услуги првенствено за движење на воздухоплови што не се дел од општиот воздушен сообраќај. Во такви случаи, засегнатата земја-членка за својата одлука ја информира Комисијата и останатите земји-членки.

## Член 8

### Определување на даватели на услуги на контролата на летање

1. Земјите-членки го гарантираат давањето на услуги на контролата на летање врз ексклузивна основа во рамките на определени блокови на воздушниот простор во однос на воздушниот простор кој е под нивна надлежност. За таа цел, земјите-членки определуваат еден или повеќе даватели на услуги на контролата на летањето. Земјите-членки имаат дискреционо право да назначуваат даватели на услуги на контролата на летањето под услов таквите даватели на услуги на контролата на летањето да ги исполнуваат условите утврдени во овој член, без да се во спротивност со член 11(3).

2. Давателите на услуги на контролата на летањето треба да ги исполнуваат следните збирни услови:

(а) да поседуваат уверение во согласност со член 41 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139 или валидна изјава согласно член 41(5) од Регулатива (ЕУ) 2018/1139, без да е во спротивност со член 7(4) од оваа Регулатива;

(б) да се во согласност со условите за националната безбедност и одбрана;

(в) главно деловно седиште да им е на територија на земја-членка; и

(г) повеќе од 50% да биде во сопственост и ефективно контролиран од земјите-членки или од државјани на тие земји - членки, или директно или индиректно преку едно или повеќе друштва посредници, освен доколку поинаку не е предвидено во договор со трета земја во која членка е Унијата.

По пат на отстапување од точките (в) и (г), земја-членка може да назначи давател на услуги на контролата на летање кој има главно деловно седиште во трета земја или кој не ги исполнува условите за сопственост и контрола наведени во точка (г), како давател на услуги на контролата на летањето во ограничен дел од воздушниот простор што е под одговорност на таа земја-членка, доколку тој дел од воздушниот простор се граничи со воздушниот простор под јурисдикција на таа трета земја.

3. Определувањето на давател на услуги на контролата на летање нема да биде предмет на услови што се бара од тој давател, а тоа е:

(а) да е во сопственост, директно или со мнозинско учество, на таа земја-членка или на нејзините државјани;

(б) да има главно деловно седиште или регистрирано седиште на територијата на таа земја-членка; или

(в) да користи само средства во таа земја-членка,

доколку примената на таков услов подразбира ограничување на слободата на давање услуги или слободата на основање што не е оправдано бидејќи е со легитимна цел и од општ интерес, како што се јавната политика, јавната обезбедување или јавната безбедност, а не е сразмерно на таа цел.

4. Онаму каде што е релевантно, земјите-членки ги одредуваат правата и обврските на давателите на услуги во воздушниот сообраќај назначени во согласност со овој член. Овие обврски може да вклучуваат услови за навремено давање на релевантни информации што овозможуваат идентификација на сите движења на воздухопловите во воздушниот простор под нивна јурисдикција.

5. Земјите-членки ги оценуваат правата и обврските наведени во став 4 и усогласеноста со обврските што произлегуваат од оваа регулатива и Регулацијата (ЕУ) 2018/1139, периодично или секогаш кога се идентификуваат релевантни промени во обезбедувањето на услуги и, доколку се смета дека е потребно, преземаат соодветни одлуки за определување на засегнатите даватели на услуги на контролата на летањето, без да се нарушува континуитетот на услугите.

6. Земјите-членки веднаш ја известуваат Комисијата и другите земји-членки за секое одложување или секоја одлука во рамките на овој член во врска со определувањето на даватели на услуги на контролата на летање во определени блокови на воздушниот простор што се однесува на воздушниот простор кој е под нивна надлежност.

### **Односи помеѓу давателите на услуги на воздухопловна навигација**

1. Без да е во спротивност со член 7(4) од оваа регулатива, давателите на услуги во воздухопловната навигација може да ги користат услугите на други даватели на услуги кои поседуваат уверение или дале изјава за својата компетентност во согласност со член 41 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139. Таквата соработка се одвива во согласност со член 11 од оваа регулатива, онаму каде што е применливо.

За даватели на услуги во контролата на летањето назначени во согласност со член 8 и даватели на MET назначени во согласност со член 10, таквата соработка подлежи на одобрение од засегнатите земји-членки.

2. За целите на став 1, давателите на услуги во воздухопловната навигација мора да им дадат законски облик на своите работни односи по пат на спогодби, во писмена форма, или истовестни правни договори, во кои се изложуваат посебните должности, вклучувајќи ги сите применливи финансиски спогодби, и функции кои ги презема секој давател. За овој договор или овие договори се известува националниот надлежен орган или односниот национален надлежен орган.

#### *Член 10*

### **Определување на даватели на метеоролошки услуги**

1. Земјите членки имаат право да определат, посебно или заеднички, давател на MET врз ексклузивна основа, за севкупниот или дел од воздушниот простор за кој тие се надлежни, имајќи ги предвид аспектите за безбедност.

2. Земјите членки мора веднаш да ја известат Комисијата и останатите земји членки за било каква одлука во рамките на овој член.

#### *Член 11*

### **Услови за обезбедување на CNS, AIS, ADS, MET и услуги на воздушен сообраќај за приод и контрола на аеродромот**

1. Без да е во спротивност со Директивата 2014/24/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот <sup>(20)</sup> и Директивата 2014/25/ЕУ на Европската Парламентот и Советот <sup>(21)</sup>, каде што е применливо, назначените даватели на услуги на воздушен сообраќај може да одлучат да набават услуги за CNS, AIS или ADS или MET во случаи кога земјите-членки не назначиле давател на MET во согласност со член 10, под пазарни услови, вклучително и преку јавни набавки или други форми на договор во случаи кога овие

---

<sup>(20)</sup> Директива 2014/24/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот од 26 февруари 2014 година за јавни набавки и укинување на Директивата 2004/18/ЕЗ (Сл. Весник L 94, 28.3.2014 година, стр. 65).

<sup>(21)</sup> Директива 2014/25/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот од 26 февруари 2014 година за набавки од страна на субјекти кои работат во секторот води економијата, енергетскиот и транспортниот сектор и секторот за поштенски услуги и укинување на Директивата 2004/17/ЕЗ (Сл. Весник L 94, 28.3.2014 година, стр. 243.).

директиви не се применуваат, земајќи ги предвид специфичните ситуации како што се недостатокот на решенија достапни на пазарот и размислувањата поврзани со јавен интерес.

2. Земјите-членки имаат право да им дозволат на аеродромските оператори или на групи на аеродромски оператори да набавуваат услуги во воздушниот сообраќај за контрола на аеродромот и/или услуги во воздушниот сообраќај за контрола на приод под пазарни услови. За таа цел, земјите-членки имаат право да побараат од операторите на аеродромите да обезбедат соодветно оправдување дека тоа ќе овозможи зголемување на квалитетот на услугите на сметка на корисниците на воздушниот простор, притоа одржувајќи го потребното ниво на безбедност.

3. Доколку е дозволена набавката наведена во став 2, релевантниот оператор на аеродром или на група на аеродромски оператори гарантираат дека техничките услови во спецификациите на тендерот вклучуваат услови за квалитетот на услугата. Земјите-членки го назначуваат давателот на услугата што е избран со набавката од овој став.

4. Кога услугите на воздухопловна навигација се набавуваат по пазарни услови, постапките за набавка за обезбедување на услуги за воздухопловната навигација се врши во согласност со принципите на еднаков третман, недискриминација и транспарентност како и применливи одредбите од Договорот и во согласност со Директивите 2014/24/EU и 2014/25/EU, зависно од примената.

5. Земјите-членки ги преземаат сите неопходни мерки за да гарантираат дека одредбите за обезбедување на услуги на воздушниот услуги за рута е во согласност со барањето во врска со одвојувањето на сметките од член 36(3).

Дополнително, доколку давател на услуги на воздухопловната навигација има намера да учествува во постапките за набавка за давање услуги на воздухопловната навигација во согласност со ставовите 1 и 2, засегнатата земја-членка презема соодветни мерки за да избегне вкрстено субвенционирање со други услуги на воздухопловната навигација.

6. Давателот на услуги за CNS, AIS или ADS или MET или услуги во воздушниот сообраќај за контрола на аеродромот или услуги во воздушниот сообраќај за контрола на приод може да бидат избрани, и каде што е соодветно, назначени за давање услуги во земја-членка по набавка во согласност со ставовите 1, 2 или 3, само ако ги исполнува следните кумулативни услови:

(а) да поседува уверение согласно член 41 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139 или валидна изјава согласно член 41(5) од Регулативата (ЕУ) 2018/1139, без да е во спротивност со член 7(4) од оваа Регулатива;

(б) неговото главно деловно седиште да се наоѓа на територијата на една од земјите-членки;

(в) повеќе од 50% да биде во сопственост и да биде ефективно контролирано од страна на земјите-членки или од државјаните на земјите-членки, или директно или индиректно преку една или повеќе компании посредници, освен доколку е поинаку предвидено во договор со трета земја во која Унијата е една од страните; и

(г) ги исполнува условите за национална безбедност и одбрана.

По пат на отстапување од овој став, глобален давател на сателитски услуги на кој, согласно член 41 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139, му е доделено уверение за давање услуги во Унијата пред оваа регулатива да стапи на сила, има право да биде избран за давател ба услуги во Унијата дури и ако не ги исполнува условите наведени во точките (б) и (в).

7. Членовите 23, 24, 25 и 27 и правилата за спроведување кои се однесуваат на тие членови наведени во член 28 не се применуваат врз даватели на услуги на воздушен сообраќај назначени врз основа на постапка за набавка спроведена согласно ставовите 2 и 3 од овој член. Засегнатите даватели на услуги во воздушниот сообраќај му достават на националниот надзорен орган податоци за ефикасноста за услугите на воздухопловната навигација во клучните области на ефикасноста наведени во член точката (а) од 21(3) и во безбедноста област на Националниот надзорен орган. Националниот надзорен орган овие информации ги доставува до Комисијата без одлагање.

8. Без да е во спротивност со Директивата 2014/25/ЕУ или Директивата 2014/24/ЕУ, прв пат кога конкретен аеродром набавува услуги во воздушниот сообраќај за контрола на аеродромот или услуги во воздушниот сообраќај за контрола на приод согласно ставот 2 од овој член, и кога неопходните услови бараат промена во тендерските спецификации, земјите-членки гарантираат дека техничките услови се проверуваат во однос на квалитетот на услугата вклучен во тендерските спецификации за одредената услуга.

## Член 12

### Обезбедување на заеднички услуги за информирање

1. Доколку е обезбедена CIS, пренесените податоци мора да бидат со таков интегритет и квалитет што овозможуваат безбедно и обезбедено давање на услугите за управување со сообраќајот со воздухоплови без екипаж на начин што овозможува заедничко користење воздушниот простор заедно со воздухопловите со екипаж.

2. Давателот на CIS треба да ги исполнува следниве кумулативни услови:

(а) да ги исполнува условите за национална безбедност и одбрана;

(б) неговото главно деловно седиште да се наоѓа на територијата на една земја-членка; и

(в) повеќе од 50% да биде во сопственост и да биде ефективно контролирано од страна на земјите-членки или од државјаните на земјите-членки, или директно или индиректно преку една или повеќе компании посредници, освен доколку е поинаку предвидено во договор со трета земја во која Унијата е една од страните

3. Доколку CIS се обезбедуваат само од еден давател на CIS назначен од земја-членка за специфичен U-спресе воздушен простор, цената за овие услуги се засноваат

на фиксните и варијабилните трошоци за обезбедување на предметната услуга и може дополнително да вклучува маржа во согласност со соодветниот однос на ризик-принос. Доколку CIS не се обезбедува само од еден давател на CIS, индивидуалниот CIS се обезбедува бесплатно.

4. Трошоците врз основа на кои се утврдува цената за CIS се наведуваат во фактура одвоена од фактурите за сите други активности на засегнатиот давател на услуги и му се на располагање на засегнатиот национален надзорен орган. Овие трошоци се објавуваат без давање без да биде во спротивност со член 52(3).

5. Цената поставена од давателот на CIS е предмет на проценка и одобрување од страна на одговорниот национален надзорен орган. Цената на таквите услуги е јавно достапна.

6. Податоците што се потребни за операции воздухоплови без екипаж во U-спрсе воздушен простор од давателите на услуги во воздушниот простор пловидба на недискриминаторска основа, без нарушување на националната безбедност, јавниот ред и интересите на одбранбената политика. Давателите на CIS и давателите на U-спрсе услуга ги користат овие податоци само за оперативни цели на услугите што ги даваат.

Цените за пристап до овие податоци се засноваат на дополнителните трошоци за ставање на располагање на овие податоци и трошоците за генерирање податоци, доколку трошоците за генерирање податоци не се покриени со член 30 и освен ако земјите-членки користат други финансиски средства за покривање на таквите трошоци.

### *Член 13*

#### **Формирање и улога на Одбор за ревизија на ефикасноста**

1. Со ова се воспоставува независен и непристрасен советодавен Одбор за ревизија на ефикасноста (PRB). PRB го претставува нејзиниот претседател кој е поддржан од секретаријат.

2. Улогата на PRB е да ѝ помага на Комисијата во извршувањето на нејзините задачи што се однесуваат на деталното функционирање на системите за ефикасноста и за наплата на надоместоци утврдени во членовите од 21 до 27, соодветно и во членовите од 29 до 32, како и во член 34, и во актите за спроведување наведени во членовите 28 и 33. За таа цел, PRB до Комисијата доставува мислења, препораки, упатства и извештаи, во согласност со приоритетите поставени од Комисијата.

3. PRB издава упатства за поддршка на националните надзорни органи и, на барање, им помага на тие органи во спроведувањето на системите за ефикасноста и за наплата на надоместоци.

4. Мислењата, препораките, извештаите и насоките издадени или доставени од PRB не се обврзувачки. PRB има исклучиво советодавна улога. Тој нема регулаторна

функција или друг орган за одлучување, освен да ги изразува своите мислења, препораки, упатства и извештаи.

#### *Член 14*

##### **Состав на PRB**

1. PRB се состои од седум члена, вклучувајќи го и претседателот. Членовите на PRB се државјани на Унијата или државјани на трети земји со кои Унијата има склучено договор според кој тие земји ги применуваат соодветните правила на правото на Унијата во областа на управувањето со воздушниот сообраќај и системите за ефикасноста и за наплата на надоместоци. Без право со повторен мандат за членовите на PRB, истиот е со траење од 5 години.

2. Членовите на PRB, вклучувајќи го и претседателот, се назначени врз основа на постигнувањето и врз основа на вештините и искуствата што се релевантни за управувањето со воздушниот сообраќај, услуги за воздухопловна навигација или економско регулирање на мрежните индустрии, во согласност со критериумите за избор и подобност утврдени во актот за спроведување донесен согласно член 20. Процедурата за назначувањето на овие членови гарантира урамнотежена застапеност на компетенциите и експертизата како и на во полот и на географското потекло.

3. Комисијата после јавниот повик за пројавување на интерес ја утврдува листата на кандидати што ќе бидат членови, како и претседателот, на PRB кои ги исполнуваат условите од став 2.

Членовите и претседавачот на PRB ги назначува Комисијата од таа листа по консултација со земјите-членки и по процедура за избор утврдена врз основа на член 20.

4. Комисијата може да состави листа на резервни кандидати по предметот на листата спомнат во првиот подстав од став 3.

Член кој повеќе не може ефективно да придонесе кон работата на PRB, кој поднесува оставка или кој повеќе не ги исполнува условите утврдени во овој член се заменува со лице од листата на резервни кандидати именувани во согласност со постапката од вториот подстав од став 3, за период кој се однесува до крајот на мандатот на тој член.

5. Комисијата ги информира земјите – членки за резултатите од повикот за аплицирање и за списоците наведени во ставовите 3 и 4.

#### *Член 15*

##### **Независност на PRB**

1. Без да е во спротивност со член 16(б), членовите на PRB нема ниту да бараат ниту да примаат инструкции од која било влада, институција, лице или тело. PRB е целосно независно при издавањето на своите мислења, препораки, извештаи и упатства.

2. Членовите на PRB ќе бидат непристрасни и ќе делуваат независно од какво било надворешно влијание и за јавниот интерес.

За таа цел тие демонстрираат независност и отсуство од судир на интереси и подлежат на обврска за чување деловна тајна во согласност со правилата утврдени во актот за спроведување донесен согласно член 20.

#### Член 16

##### Процедури и работење на PRB

1. PRB одлучува со просто мнозинство од своите членови, настојувајќи да постигне консензус. Секој член, вклучително и претседавачот има еден глас.

2. PRB донесува свој деловник за работа и ги утврдува своите работни аранжмани, во согласност со внатрешните правила на Комисијата за експертски групи.

3. Комисијата може да присуствува на состаноците на PRB без право на глас, со исклучок на завршните дискусии на PRB заради издавање свои мислења, препораки, извештаи и упатства. На состаноците на PRB можат да бидат поканети релевантните заинтересирани страни од член 49(3) на *ad hoc* основа, без право на глас, со исклучок на завршните дискусии на PRB со цел да се усвојат нејзините резолуции, мислења, препораки, извештаи и упатства.

4. PRB делува врз основа на годишна програма за работа составена од PRB во согласност со приоритетите на Комисијата. Програмата за работата целосно ја почитува улогата на PRB како што е наведено во член 13(2), и ги вклучува сите активности, во рамките на расположливиот буџет, неопходен за помош на Комисијата во извршувањето на нејзините задачи наведени во член 13(2), меѓу другото, со цел да ѝ се овозможи на Комисијата да ги почитува потребните рокови за спроведување на своите задачи. PRB донесува програма за работа по консултација со Комисијата. PRB доставува годишен извештај до Комисијата кој треба да се објави. Комисијата им доставува на земјите-членки годишна програма за работа и годишен извештај. Годишниот извештај ги опфаќа сите активности на PRB и содржи информации за трошоците на PRB.

5. Комисијата му дава пристап на PRB до сите релевантни информации за извршување на нејзината советодавна улога.

6. Комисијата ја следи работата на PRB и неговата усогласеност со оваа регулатива и редовно ги информира земјите-членки за напредокот од работата на PRB.

#### Член 17

##### Секретаријат на PRB

1. Комисијата на PRB му обезбедува Секретаријат, вклучувајќи ја и потребната аналитичка, административна и техничка поддршка, имајќи ги предвид потребите наведени од PRB.

2. Главната задача на Секретаријатот е да придонесе за независно извршување на задачите на PRB. За целите на подготовка на содржината и упатствата за мислењата, препораките, извештаите и насоките на PRB, Секретаријатот му дава поддршка на PRB без да прифати било какви инструкции, освен тие од PRB, со цел да му се овозможи да ја исполни својата улога. Секретаријатот мора да има на располагање соодветни ресурси за извршување на своите должности.

#### Член 18

##### **Одбор за соработка помеѓу националните надзорни органи.**

1. Со ова се формира Одбор за соработка помеѓу националните надзорни органи.
2. Одборот за соработка помеѓу националните надзорни органи:
  - (а) разменува информации за работата на националните надзорни органи и принципите на одлучување, најдобрите практики и процедури во однос на спроведувањето на оваа регулатива;
  - (б) му дава препораки на PRB за насоките и известува што треба тој да ги издаде;
  - (в) дава препораки до PRB за дополнителни ставки во годишната програма за работа на PRB.
3. Одборот за соработка помеѓу националните надзорни органи ќе биде составен од претставници и заменици од националниот надзорен орган на секоја земја-членка, од кои и двата номинирани од националниот надзорен орган. Одборот за соработка помеѓу националните надзорни органи од своите членови избира претседател и заменик претседател. Одборот за соработка помеѓу националните надзорни органи се избира со просто мнозинство од своите членови. Комисијата може да присуствува на состаноците на Одборот за соработка на националните надзорни органи без право на глас. PRB може да биде поканет на овие состаноци на *ad hock* основа, без право на глас. Третите земји можат да бидат поканети на овие состаноци на *ad hock* основа, без право на глас, по претходна согласност на членовите на Одборот за соработка помеѓу националните надзорни органи.
4. Секретаријатот наведен во член 17 ја обезбедува потребната административна и техничка поддршка на Одборот за соработка помеѓу националните надзорни органи.

#### Член 19

##### **Финансирање на PRB**

Трошоци поврзани со Одборот за ревизија на ефикасноста, Секретаријатот и Одборот за соработка помеѓу националните надзорни органи се финансираат од буџетот на Унијата.

#### Член 20

## Акти за спроведување на PRB

Комисијата донесува акти за спроведување со кои се утврдуваат деталните правила за спроведување на членовите од 13 до 19, меѓу другото и за:

- (а) задачите и функционирањето на PRB;
- (б) постапката за избор на членови на PRB, вклучувајќи го и претседателот;
- (в) правила за спречување судир на интереси и за заштита на независноста на PRB.

Тие акти за спроведување се донесуваат во согласност со советодавната процедура наведена во член 48(2).

### Член 21

#### План за ефикасноста

1. Со цел да се подобри ефикасноста на услугите на воздухопловната навигација и управувањето со мрежата на единственото европско небо, планот за ефикасноста на услугите на воздухопловна навигација и управување со мрежата се применува во согласност со овој член и со членовите од 22 до 28.

2. Овој член и членовите од 22 до 28 не се применуваат на дадените терминални услуги за воздухопловна навигација на аеродромите на територијата на земјите-членки на кои се применува Договорот, со помалку од 80 000 годишни движења на воздушен сообраќај по IFR. Меѓутоа, земја-членка може да одлучи таквите терминални услуги во воздухопловна навигација да се предмет на овие членови.

3. Планот за ефикасноста се применува во референтни периоди што не се пократки од три години и не се подолги од пет години. Планот за ефикасноста вклучува:

(а) клучни области на ефикасноста поврзани со климата и животната средина, капацитетот и исплатливоста;

(б) целите за ефикасноста ширум Унијата за услугите за воздушна навигација во наведените клучни области на животната средина наведени во точката (а) за секој референтен период;

(в) планови за ефикасноста вклучуваат и за секој референтен период:

- (i) обврзувачки цели за ефикасноста и, онаму каде што е применливо, шеми за поттикнување за услугите за воздушна навигација на рути во клучните областите на ефикасноста наведени во точка (а);
- (ii) обврзувачки цели за ефикасноста и, каде што е применливо, шеми за поттикнување, за терминални услуги во воздухопловната навигација во клучните области на ефикасноста поврзани со исплатливоста и капацитетот; и
- (iii) доколку Комисијата усвоила акт за спроведување со кој се утврдуваат клучните индикатори за ефикасноста за терминалните услуги во воздухопловната навигација во клучните ефикасноста поврзани со климата и животната средина врз основа на член 28(е), предмет на условите наведени во

него, обврзувачките цели за ефикасноста за терминалните услуги во воздухопловната навигација во таа клучна област на ефикасноста поврзана со климата и животната средина и, доколку е применливо, систем за стимулации;

(г) периодичен преглед и следење на ефикасноста во клучните области на ефикасноста наведени во точка (а) и во однос на релевантни безбедносни индикатори утврдени во координација со Агенцијата.

4. Планот за ефикасноста наведена во ставовите 1 и 3 се заснова на:

(а) собирање, евалуација, испитување, оценување и ширење на релевантни податоци поврзани со ефикасноста на услуги за воздухопловна навигација и управување со мрежата, добиени од сите релевантни страни, вклучувајќи ги и давателите на услуги во воздухопловната навигација, корисниците на воздушниот простор, аеродромски оператори, национални надзорни органи, националните надлежните органи и останатите национални тела, Агенцијата, управителот на мрежата и Евроконтрол;

(б) клучни показатели за ефикасноста за поставување на цели во клучните области на ефикасноста наведени во став 3(а) од овој член, без да е во спротивност со став 3, точка (в)(iii) од овој член, ниту од член 28 точка (е);

(в) индикатори за следење на ефикасноста во клучните области на ефикасноста наведени во став 3(а) и релевантни безбедносни индикатори утврдени во координација со Агенцијата;

(г) методологијата за пресметување на вредноста заснована на анализата;

(д) процедури за воспоставување и преглед на планови за ефикасноста и целите за ефикасноста за услугите за воздухопловна навигација и за управување со мрежата, како и формите, содржината и времето на овие планови;

(ѓ) проценка на нацрт плановите за ефикасноста и целите за услугите за воздухопловна навигација и управување со мрежата;

(е) следење на плановите за ефикасноста, вклучувајќи ги и соодветни механизми за предупредување за ревизија на плановите и целите ефикасноста и ревизија на целите за ефикасноста на ниво на Унијата во текот на референтниот период;

(ж) систематска евалуација на давателите на услуги на воздухопловна навигација назначени во согласност со членовите 8 и 10, зависно од примената;

(з) шеми за поттикнување кои вклучуваат и позитивни финансиски стимулации и дестимулации;

(с) механизми за споделување на ризикот во однос на прометот и трошоците;

(и) временски распореди за поставување на целите, евалуација на планови за ефикасноста и целите, следење и систематска евалуација;

(ј) општите принципи утврдени од Комисијата за пропорционална распределба на трошоците заеднички за операторите на рути и терминалните услуги во воздухопловната навигација помеѓу овие две категории на услуги;

(к) механизми за одговор на непредвидени и значајни настани кои имаат конкретно влијание врз спроведувањето на системот за ефикасноста и за компензација.

Позитивни финансиски стимулации и дестимулации од точка (з) се пропорционални на степенот на отстапување на постигнатите ефикасноста од таа цел. Тие го земаат предвид влијанието врз мрежата и степенот до кој давателот на услуги за воздухопловна навигација има разумни средства за ублажување на влијанието на надворешните фактори. Стимулациите и дестимулациите се поставени на ниво што ефективно го поттикнува обезбедувањето на квалитетот на услугите и не ја нарушуваат способноста на давателите на услуги на воздухопловна навигација да ги исполнат своите обврски според Регулативата (ЕУ) 2018/1139, вклучително и во однос на финансиската стабилност.

Со цел да се утврдат општите принципи наведени во точка (j), Комисијата ги разгледува постојните национални критериуми за распределба на трошоците што се заедно со услугите за воздухопловна навигација по пат и терминал и се консултира со националните надзорни органи и заинтересираните страни. Врз основа на тој преглед, Комисијата ги воспостави или, каде што е соодветно, ги ажурира тие општи принципи најдоцна 12 месеци пред почетокот на секој референтен период.

5. При утврдување на целите за ефикасноста вклучени во плановите за ефикасноста, подготовката и проценката на нацрт планови за ефикасноста и следењето и систематската евалуација на ефикасноста на услугите за воздухопловна навигација и управувањето со мрежата во предвид се зема и влијанието на локалните околности и надворешните фактори за кои давателот на услуги на воздухопловна навигација нема разумни средства за ублажување, доколку е соодветно.

Влијанието на локалните околности веќе се земени предвид при поставување на цели за ефикасноста на ниво на Унијата, во согласност со точката (г) од член 22(2) и при утврдување на вредностите засновани на анализата утврдена согласно член 22(1) последователно не се зема предвид при оценување на усогласеноста на целите за ефикасноста од нацрт-планот за ефикасноста со целите за ефикасноста на ниво на Унијата за да се оправда отстапувањето на поранешните цели од последните. Локалното влијание врз околностите кои се веќе земени предвид за одредување на целите за ефикасноста наведени во нацрт-планот за ефикасноста последователно нема да бидат земени во предвид при следењето на постигнувањето на овие цели.

6. Нивото на целите на ефикасноста наведени во точка (в)(iii) од став 3, се определува земајќи ги предвид локалните околности, особено условите на локалната политика за животната средина.

7. За целите на спроведувањето на планот за ефикасноста утврдена со оваа регулатива, се зема предвид фактот дека услугите во воздухопловната навигација за рутата, терминалните услуги за воздухопловна навигација и мрежните функции имаат различни карактеристики и затоа се постапува соодветно на случајот, вклучително, каде што е соодветно, за цели на мерење на ефикасноста.

## Член 22

### Воспоставување на цели за ефикасност на ниво на Унијата

1. Во согласност со ставовите 2 и 3 од овој член, Комисијата донесува акти за спроведување со кои се утврдуваат цели за ефикасноста на ниво на Унијата за услугите за воздухопловна навигација на рути во клучните области на ефикасноста наведени во член 21(3)(а) за секој референтен период и го дефинира времетраењето на тој период. Овие акти за спроведување се усвојуваат согласно процедурата за испитување наведена во член 48(3).

Во однос на овие цели за ефикасноста на ниво на Унијата, Комисијата може да усвои акти за спроведување кои утврдуваат дополнителни основни вредности, прагови за предупредување, вредности заснована на анализа и референтни групи. Овие акти за спроведување се усвојуваат согласно процедурата за испитување наведена во член 48(3).

2. Цели за спроведување на ниво на Унијата наведени во став 1 и цели за спроведување за услуги на воздухопловната навигација за рута и за терминал што ги имаат воспоставено земјите-членки на национално ниво според член 21(3)(в) се дефинираат врз основа на следниве клучни критериуми:

(а) мора да имаат за цел постигнување на прогресивни подобрувања во однос на климата и животната средина, оперативните и економските ефикасности на услугите за воздухопловна навигација;

(б) мора да бидат реални и остварливи во текот на засегнатиот референтен период, а во исто време да се овозможат ефективни, одржливи и доверливи одредби за обезбедување на услуги на воздухопловна навигација истовремено поттикнувајќи долгорочен технолошки развој;

(в) мора да го земат во предвид економскиот и оперативниот контекст на референтниот период, вклучително и сообраќајните прогнози и оперативните податоци, како и меѓузависноста помеѓу клучните области на ефикасноста наведени во член 21(3)(а) и (в) и потребата за усогласување со целите утврдени во Регулативата (ЕУ) 2021/1119;

(г) мора да се земат во предвид локалните околности на земјите-членки;

(д) мора да се земат во предвид безбедносните индикатори наведени во член 21(3)(г).

3. За потребите на подготовката на своите одлуки за целите за ефикасноста на ниво на Унијата и, онаму каде што е дефинирано во примената на член 22(1), за дополнителни основни вредности и вредности заснована на анализи или референтни групи, Комисијата консултира и ги собира сите потребни информации од националните власти, од Евроконтрол, од Управителот на мрежата и од заинтересираните оперативни страни.

## Член 23

## **Планови за ефикасноста и цели за ефикасноста за услугите на воздухопловната навигација**

1. Во согласност со овој член, земјите-членки донесуваат нацрт-план за ефикасноста за секој референтен период.

2. Даватели на услуги на воздухопловната навигација назначени во согласност со членовите 8 и 10 за секој референтен период и за услугите за воздухопловната навигација што ги обезбедуваат, каде што е тоа применливо, набавуваат од други даватели на услуги, подготвуваат влезни информации за нацрт планот за ефикасноста и ги доставуваат до националниот надзорен орган.

Националниот надзорен орган може да побара овие влезни информации да бидат во форма на нацрт-план за ефикасноста.

Таквите влезни информации ги подготвуваат давателите на услуги на воздухопловна навигација назначени во согласност со членовите 8 и 10 откако ќе ги утврдат целите за ефикасноста на ниво на Унијата, за навреме да му се овозможи на националниот надзорен орган да го почитува определениот рок од ставот 5 на овој член.

3. Онаму каде што е назначено во согласност со член 10, давателите на МЕТ до националниот надзорен орган доставуваат влезни информации во врска со нивната база на трошоци.

4. Влезните информации, кои согласно со ставовите 2 и 3 на овој член ги поднесуваат даватели на услуги на воздухопловна навигација назначени во согласност со членовите 8 и 10 и кои се однесуваат на распределбата на трошоците вклучени во плановите за ефикасноста, се засноваат на општите начелата утврдени во точката (з) од член 21(4).

5. Националниот надзорен орган ги прегледува информациите доставени од секој давателот на услуги на воздухопловна навигација назначен во согласност со членовите 8 и 10 и во согласност со ставовите 2, 3 и 4 на овој член и ги одобрува или, каде што е соодветно, ги прави соодветните потребните промени. Следствено, врз основа на овие информации и, каде што е соодветно, влезни информации од други национални органи, националниот надзорен орган подготвува единствен национален нацрт-план за ефикасноста. Земјата – членка го усвојува овој национален нацрт план за ефикасноста.

Нацрт-планот за ефикасноста се изготвува од страна на националниот надзорен орган пред почетокот на односниот референтен период.

6. Националните надзорни органи гарантираат дека при изготвувањето на планот за ефикасноста, распределбата на трошоците е вклучен во нацрт планот за ефикасноста е во согласност со општите принципи наведени во точката (з) од член 21(4).

7. Со цел да се подобри нивото на ефикасноста при управувањето со воздушниот сообраќај, неколку земји-членки имаат право да развијат заеднички план за ефикасноста за услуги на воздухопловната навигација на рути и, онаму каде што е соодветно, и за терминални услуги на воздухопловната навигација. Тој план покрива

времетраење од најмалку еден референтен период, вклучувајќи најмалку една заедничка цел на ефикасноста и вклучувајќи прекугранична соработка. Прекуграничната соработка може да вклучува заедничка набавка со цел да се подобри интероперабилноста и заедничко управување а сè со цел оптимизирање на користењето на воздушниот простор.

8. Нацрт-планот за ефикасноста наведен во став 1 вклучува релевантни информации, особено сообраќајни прогнози и оперативни податоци, обезбедени од Евроконтрол и од Управителот на мрежата или, доколку е соодветно и оправдано, по консултација со засегнатите корисници на воздушниот простор и давателите на услуги на воздухопловната навигација, и останати сообраќајни прогнози.

При изготвувањето на планот за ефикасноста, националниот надзорен орган се консултира со претставници на корисниците на воздушниот простор и, доколку е соодветно и со воените власти, аеродромските оператори и аеродромските координатори и со националните надлежни органи, без да е во спротивност со националните договори што произлегуваат од член 4, став 5, од оваа регулатива. Се проверува и усогласеност со Регулативата (ЕУ) 2018/1139 и делегираните и спроведени акти донесени во согласност со таа Регулатива.

9. Нацрт-планот за ефикасноста, онаму каде што е соодветно, содржи цели за ефикасноста за услугите на воздухопловна навигација на рути во клучни области на ефикасноста наведени во член 21(3)(а), а во согласност со целите за ефикасноста на ниво на Унијата, како и целите за ефикасноста за терминални услуги во воздухопловната навигација, во клучните области на ефикасноста поврзани со трошоците и капацитет и, предмет на условите наведени во член 21(3)(в)(iii), во клучните области на ефикасноста поврзани со климата и животната средина. Нацрт плановите за ефикасноста содржат опис на тоа како да се применуваат општите принципи утврдени во точката (з) од член 21(4) за распределба на таквите заеднички трошоци.

Нацрт-плановите за ефикасноста го земаат предвид европскиот главен план на АТМ, меѓу зависностите помеѓу клучните области ефикасноста од точката (а) од член 21(3) и локални околности.

10. Без да е во спротивност со член 52(3), усвоените нацрт планови за ефикасноста се јавно достапни.

11. Усвоените нацрт планови за ефикасноста се доставуваат до Комисијата за оценување и одобрување согласно член 24.

#### *Член 24*

#### **Оценување на плановите за ефикасноста**

1. Комисијата ги оценува усвоените нацрт планови за ефикасноста од член 23, вклучувајќи ја и конзистентноста на целите за ефикасноста за услугите за воздухопловната навигација на рути со целите за ефикасноста на ниво на Унијата, во

согласност со утврдените критериуми и услови од актите за спроведување наведени во член 28(б), и распределба на заедничките трошоци помеѓу услугите за воздухопловната навигација на рути и на терминалните услугите во согласност со општите принципи од точка (з) од член 21(4). При оценување на усогласеноста на целите ефикасноста на услуги за воздухопловната навигација на рути со целите за ефикасноста на ниво на Унијата земајќи ги предвид подобрувањата на ефикасноста со текот на времето (како тече времето). Комисијата ги разгледува целите за ефикасноста за терминалните услуги на воздухопловната навигација во поглед на елементите наведени во актот за спроведување даден во член 28(б).

2. При оценувањето на конзистентноста на целите на ефикасноста за услугите на воздухопловна навигација на рути со цели на ефикасноста на ниво на Унијата, Комисијата соодветно ги зема во предвид локалните околности и меѓузависноста помеѓу клучните области на ефикасноста наведени во точка (а) од член 21(3).

Комисијата може да дозволи целите на ефикасноста на услуги за воздухопловната навигација на рути да отстапуваат од целите за ефикасноста на ниво на Унијата во однос на клучната област на ефикасноста доколку се смета дека е неопходно и пропорционално да се гарантира конзистентноста на целите за ефикасноста за овие услуги со целите за ефикасноста на ниво на Унијата во однос на останатите клучни области на ефикасноста.

3. Доколку Комисијата утврди дека усвоениот нацрт план за ефикасноста ги исполнува критериумите и условите утврдени во член 24(1) и во актите за спроведување од член 28 точка (б), во врска со став 2 на овој член, донесува акт за спроведување за да може да го одобри истиот. Тој акт за спроведување се донесува во согласност со советодавната процедура наведена во член 48(2).

4. Доколку Комисијата утврди дека постојат сомневања дали усвоениот нацрт план за ефикасноста ги исполнува овие критериуми и услови, во однос на став 2 на овој член, иницира детално испитување на тој нацрт-план за ефикасноста и, доколку е потребно, од засегнатата земја-членка бараат дополнителни информации.

5. Доколку по извршениот детален преглед утврди дека усвоениот нацрт план за ефикасноста ги исполнува овие критериуми и услови, во однос на ставот 2 на овој член, Комисијата донесува акт за спроведување со кој го одобрува тоа. Тој акт за спроведување се донесува во согласност со советодавната процедура од член 48(2).

Доколку утврди дека усвоениот нацрт план за ефикасноста не ги исполнува тие критериуми и услови, Комисијата донесува акт за спроведување во форма на одлука со која се бара од засегнатата земја-членка да достави ревидиран нацрт-план за ефикасноста во согласност со тие критериуми и услови и, онаму каде што е релевантно и неопходно, ги одредува корективните мерки што треба да ги преземе таа земја-членка. Актот за спроведување се усвојуваат согласно процедурата за испитување наведена во член 48(3).

Засегнатата земја-членка на Комисијата и ги доставува мерките преземени во согласност со таа одлука, како и информациите што покажуваат дека овие мерки се во согласност со таа одлука.

Доколку Комисијата утврди дека овие мерки се доволни за да се гарантира усогласеност со нејзината одлука, соодветно ја информира засегнатата земја-членка и донесува акт за спроведување за да се одобри нацрт планот за ефикасноста. Овој акт за спроведување се донесува во согласност со советодавната процедура од член 48 став 2.

Доколку Комисијата утврди дека овие мерки не се доволни за да се гарантира усогласеност со одлуката, соодветно ја информира засегнатата земја-членка.

Комисијата, онаму каде што е соодветно, презема мерки за да одговори на неусогласеноста, вклучително и други дејствија предвидени во член 258 од Договорот за функционирање на Европската унија.

6. Засегнатите земји-членки ги усвојуваат нацрт-плановите за ефикасноста одобрени од Комисијата во согласност со овој член како конечните планови и тие планови се објавуваат без да се во спротивност со член 52(3).

## Член 25

### Следење на ефикасноста

1. Националниот надзорен орган врши проценка, во соработка со националниот надлежен орган, без да ги нарушува националните договори што произлегуваат од член 4(5), дали услугите за воздухопловна навигација што се обезбедени во воздушниот простор, а кои се со под нејзина одговорност, се во согласност со целите за ефикасноста содржани во плановите за ефикасноста одобрени во согласност со член 24 и дали овие планови се правилно спроведени, и дали ги спроведуваат шемите за поттикнување од точката (з) од член 21(4).

2. Националниот надзорен орган објавува редовни извештаи за следењето на извршувањето на услугите за воздухопловна навигација што ги обезбедуваат даватели на услуги на воздухопловна навигација назначени во согласност со членовите 8 и 10 и им ги ставаат на располагање на Комисијата. Резултатите од овие оценувања се ставаат на располагање на јавноста без да се во спротивност со член 52(3).

Давателите на услуги на воздухопловна навигација назначени во согласност со членовите 8 и 10 доставуваат до националниот надзорен орган информации и податоци потребни за такво следење. Ова вклучува информации и податоци за реалните трошоци на дадените услуги и купените услуги и поврзаните приходи.

3. До степен до кој давателот на услуги на воздухопловна навигација има разумни начини да го ублажи влијанието на надворешните фактори, доколку целите за ефикасноста што се содржани во плановите за ефикасноста не се постигнати или планот за ефикасноста не е правилно спроведен, тогаш националниот надзорен орган бара од засегнатите даватели на услуги за воздухопловна навигација да спроведат корективни

мерки. Овие корективните мерки се соодветни за подобрување на ефикасноста и се пропорционални, особено земајќи ја предвид меѓузависноста со безбедноста и меѓу областите за ефикасноста и влијанието врз мрежата.

Доколку наметнатите корективни мерки не се соодветно спроведени, засегнатата земја-членка презема соодветни мерки и за тоа ја информира Комисијата. Во случај на постојана незадоволителна ефикасност, Комисијата може да преземе активности во согласност со ставови 2 и 3 од член 34.

4. Комисијата го следи спроведувањето на одредбите за услугите на воздухопловна навигација и функциите на мрежата врз основа на извештаите од националните надзорни власти и ги анализира добиените податоци и врши редовни проценки на севкупното постигнување на целите на ефикасноста на ниво на Унијата, а резултатите ги презентира пред комитетот наведен во член 48(1).

## Член 26

### План за ефикасност на мрежата

1. За секој референтен период, управителот на мрежата, во согласност со постапката за кооперативно одлучување од член 38(11), изготвува нацрт план за ефикасноста на мрежата.

Нацрт-планот за ефикасноста на мрежата се усвојува по утврдувањето на целите за ефикасноста на ниво на Унијата, а пред почетокот на соодветниот референтен период. Тој нацрт содржи цели за ефикасноста во клучните области на ефикасноста наведени во точката (а) од член 21(3).

2. Нацрт-планот за ефикасноста на мрежата се доставува до Комисијата на проценка и усвојување.

3. Комисијата го оценува нацрт-планот за ефикасноста на мрежата врз основа на следните клучни критериуми:

(а) мислења за подобрувања на ефикасноста со текот на времето, за референтниот период опфатен со планот за ефикасноста и за периодот кој го опфаќа претходниот референтен период и референтниот период опфатен со планот за ефикасноста и за придонесот кон целите за ефикасноста на ниво на Унијата;

(б) комплетноста и постојаноста на нацрт-планот за ефикасноста на мрежата во однос на податоците и придружните материјали, вклучувајќи ги и применети клучни претпоставки и прогнози за сообраќајот.

4. Доколку Комисијата утврди дека нацрт планот за ефикасноста на мрежата е целосен и покаже соодветни подобрувања на ефикасноста, го усвојува нацрт-планот за ефикасноста на мрежата како конечен план. Во спротивно, Комисијата ќе бара од управителот на мрежата да поднесете ревидиран нацрт на планот за ефикасноста на мрежата.

## Член 27

### **Ревизија на целите за ефикасноста и плановите за ефикасноста во текот на референтниот период**

1. Доколку, во текот на референтниот период, целите за ефикасноста на ниво на Унијата повеќе не се соодветни, поради значително изменетите околности или безбедносни причини и доколку ревизиите на една или повеќе цели се неопходни и пропорционални, Комисијата ќе ги ревидира тие цели за ефикасноста на ниво на Унијата. На таа одлука се применува членот 22.

Доколку, по таквата ревизија, целите за ефикасноста содржани во плановите за ефикасноста усвоени во согласност со член 24(6) повеќе не се во согласност со целите за ефикасноста на ниво на Унијата, националниот надзорен орган ги ревидира тие планови во однос на засегнатите цели за ефикасноста. За ревизија на тие планови се применуваат членовите 23, 24 и 25. За целите на овој потстав, консултациите наведени во член 23(8) можат да се ограничат на целите за ефикасноста и делови од нацрт плановите за ефикасноста на кои ревизијата им влијае директно или индиректно.

По ревизијата наведена во првиот потстав, националните надзорни власти подготвуваат нови нацрт планови за ефикасноста, на кои се применуваат членовите 23, 24 и 25. Управителот на мрежата изготвува нов нацрт-план за ефикасноста на мрежата, на кој се применува член 26.

2. Одлуката за ревизија на целите за ефикасноста на ниво на Унијата, наведени во став 1, вклучува преодни одредби за периодот до почетокот на имплементацијата на конечните ревидирани планови за ефикасноста. Ревидирани цели за ефикасноста на ниво на Унијата и преодни одредбите не се применуваат ретроактивно.

3. Во случај на криза поврзана со функционирањето на мрежата, како што се геополитички конфликти, здравствени кризи или природни катастрофи, што го спречува издавањето на сигурни сообраќајни прогнози, преодните одредби усвоени од Комисијата во согласност со став 2 може да вклучуваат привремено суспендирање или прилагодување на планот за ефикасноста додека не заврши кризата поврзана со функционирањето на мрежата и не станат достапни новите услуги за прогнозирање. Во тој случај, Комисијата, во одлуката наведена во став 1, ги утврдува поврзаните услови, вклучувајќи ги и потребните прилагодувања на применливи надоместоци.

4. Земјите-членки имаат право, предмет на одобрување од Комисијата, да ревидираат една или повеќе цели за ефикасноста во текот на референтен период доколку се достигнат праговите на алармирање или доколку се докаже дека првичните податоци, претпоставки и образложенијата што се во основата на целите за ефикасноста во значителна и трајна мера повеќе не се точни поради околности што се надвор од контрола во моментот на донесување на планот за ефикасноста. Комисијата ја одобрува таквата ревизија доколку заклучи дека е неопходна ревизијата и пропорционални и дека ревидираните цели за ефикасноста се во согласност со целите за ефикасноста на ниво на Унијата.

Во тој случај, земјите-членки ги ревидираат плановите за ефикасноста во однос на односните цели во согласност со процедурите утврдени во членовите 23 и 24. За целите на овој став, консултациите наведени во член 23(8) може да се ограничат на целите за ефикасноста и на деловите од плановите за ефикасноста кои се директно или индиректно засегнати од ревизијата.

## Член 28

### Спроведување на систем за ефикасноста

За спроведување на планот за ефикасноста, Комисијата донесува акти за спроведување со кои се утврдуваат деталните услови и процедури во врска со член 21(4) и членовите 22 до 27, особено во однос на:

- (а) подготовка, развој, проценка, одобрување и преглед на планови за ефикасноста;
- (б) утврдување цели, критериуми и услови за нивно оценување, вклучително и за проценка на усогласеноста на целите за услугите на воздухопловната навигација на рути со целите за ефикасноста на ниво на Унијата и во однос на методологијата за дефинирање на вредности засновани на анализа;
- (в) општи принципи за распределба на заедничките трошоци помеѓу услугите за воздухопловната навигација на рути и терминал, како што е наведено во точка (з) член 21(4);
- (г) следење на плановите за ефикасноста, ефикасноста на мрежните функции, механизми за предупредување за ревидирање на планови и цели на ефикасноста и за ревизија на целите за ефикасноста на ниво на Унијата во текот на референтниот период и усвојување корективните мерки наведени во член 21(4) и членовите 23, 24, 25 и 27;
- (д) временски распоред на сите процедури;
- (ѓ) механизам за реагирање на настани наведени во точка (к) од член 21(4);
- (е) воспоставување на клучни индикатори за ефикасноста и индикатори за следење. Комисијата е овластена да ги утврдува клучни индикатори за ефикасноста за терминални услуги на воздухопловната навигација во клучните области на ефикасноста поврзани со климата и животната средина кога е можно да се воспостават валидни, сигурни и мерливи индикатори. Со овие показатели најмалку можат да се демонстрираат и измерат ефектите во областа на кои давателите на услуги на воздухопловна навигација можат директно да влијаат;
- (ж) методологии за систематска евалуација;
- (з) стимулативна шема;
- (с) услови за развој на заеднички планови за ефикасноста.

Овие акти за спроведување се усвојуваат согласно процедурата за испитување наведена во член 48(3).

## Член 29

### Принципи на системот за наплата на надоместоци

1. Без да е во спротивност со можноста земјите-членки да ги финансираат одредбите за услугите на воздухопловната навигација опфатени со овој член а финансирани од јавни фондови до степен до кој тоа е во согласност со Договорот за правилата на конкуренција, доколку е применливо, надоместоците за услугите на воздухопловната навигација се утврдуваат, воведуваат и задолжително се наплатуваат од корисниците на воздушниот простор.

Системот за наплата на надоместоците воспоставен според овој член и членовите 30 до 32 е во согласност со член 15 од Чикашката конвенција. Што се однесува до надоместоците за рути, системот за наплата на надоместоци воспоставен врз основа на оваа регулатива и актите за спроведување наведени во членот 33 и системот за наплата на надоместоци на Евроконтрол за наплата на надоместоците на рути мора да бидат компатибилни.

2. Членовите од 29 до 36 не се применуваат на терминалните услуги на воздухопловната навигација обезбедени на аеродромите на територијата на земјите-членки на кои се применува Договорот, со помалку од 80 000 IFR годишни движења на воздушен сообраќај по IFR. Меѓутоа, земја-членка има право да одлучи дали таквите терминални услуги за воздухопловна навигација ќе подлежат на тие членови.

3. Надоместоците се засноваат на трошоците на давателите на услуги на воздухопловна навигација назначени во согласност со членовите 8 и 10, кои се јавуваат во врска со услугите и функциите во корист на корисниците на воздушниот простор за време на фиксните референтни периоди како што е дефинирано во член 21(3). Овие трошоци може да вклучуваат разумен поврат на средствата.

4. Надоместоците поттикнуваат безбедно, ефикасно, ефективно и одржливо обезбедување на услуги за воздухопловна навигација со цел да се постигнат високи нивоа на безбедност и исплатливост, истовремено намалувајќи го влијанието на авијацијата врз животната средина.

5. Приходите добиени од давателот на услуги на воздухопловна навигација назначен во согласност со членовите 8 и 10 од наметнати давачки врз корисници на воздушниот простор во согласност со овој член не може да се користи за финансирање на услугите што ги дава тој давател на услуги во воздухопловната навигација обезбедена по пазарните услови во согласност со член 11 ниту за финансирање на која било друга комерцијална активности што тој давател ги спроведува.

6. Финансиските податоци за утврдените трошоци, реалните трошоци и поврзаните приходи на назначените даватели на услугите за воздухопловна навигација се доставуваат до националните надзорни органи. Со цел да ѝ се овозможи на Комисијата да ги спроведе своите задачи согласно оваа регулатива, националните надзорни органи ги пријавуваат овие информации до Комисијата во согласност со модалитетите утврдени во актот за спроведување од член 33. Финансиски податоци за утврдени

трошоци, реални трошоци и поврзаните приходи им се ставаат на располагање на корисниците на воздушниот простор и се објавуваат во согласност со член 52(3).

### Член 30

#### База на трошоци за надоместоци

1. Базата на трошоците за надоместоците за услуги на воздухопловна навигација се состои од утврдените трошоци, како што е утврдено во плановите за ефикасноста усвоени во согласност со член 24(б), кои се поврзани со обезбедувањето на тие услуги во односните зони на наплата на надоместоци за услуги на рута и на терминал.
2. Утврдените трошоци од став 1 ги вклучуваат трошоците за соодветните капацитети и услуги, трошоците за капитал и амортизација на средствата и трошоци за одржување, работење, управување и администрација, вклучувајќи ги и трошоците за персоналот.
3. Утврдените трошоци од став 1 ги опфаќаат и следните трошоци:
  - (а) трошоците на националните надзорни органи, националните надлежни органи и другите национални тела на кои земјите-членки им го довериле извршување на задачите поврзани со оваа регулатива и Регулативата (ЕУ) 2018/1139, доколку така одлучи некоја земја-членка, а кои се поврзани со надзорот на услугите за воздухопловна навигација;
  - (б) трошоците на давателите на услуги на воздухопловна навигација назначени во согласност со членовите 8 и 10 во врска со обезбедувањето услуги во воздухопловната навигација и мрежни функции;
  - (в) трошоци кои произлегуваат од Меѓународната конвенција на Евроконтрол во врска со соработката за безбедност на воздушната навигација од 13 декември 1960 година како што е последно изменето, доколку земјата – членка одлучи така.
4. Утврдените трошоци не ги вклучуваат трошоците за санкциите наметнати од земјите-членки во согласност со член 53.
5. Трошоците кои се однесуваат и на услугите на воздухопловна навигација за прелети и на терминалните услуги на воздухопловна навигација се распределуваат во согласност со општите принципи утврдени во точката (з) од член 24(4). Не се дозволуваат взаемните субвенции помеѓу услугите на воздухопловна навигација за прелети и терминалните услуги на воздухопловна навигација. Дозволен е заемно субвенции помеѓу различни услуги на воздухопловна навигација во која било од овие две категории само кога тоа е оправдано од објективни причини, предмет на транспарентно утврдување во согласност со член 36(3).
6. Давателите на услуги на воздухопловната навигација назначени во согласност со членовите 8 и 10 доставуваат до националниот надзорен орган детали за база на трошоци за надоместоци. За овие цели, трошоците се поделени на трошоци за персонал, оперативни трошоци што не се трошоци за персонал, трошоци за

амортизација, капитални трошоци, вонредни трошоци и трошоци наведени во член 30(3). Со цел да и се овозможи на Комисијата да ги извршува своите задачи според оваа регулатива, националниот надзорен орган ги доставува тие информации до Комисијата во согласност со модалитетите утврдени во актот за спроведување од член 33.

### Член 31

#### Зони на наплата и единечни цели

1. Единечните цени се утврдуваат за календарската година и за секоја зона на наплата, врз основа на утврдените трошоци и прогнозите за сообраќај утврдени во плановите за ефикасноста и применливите приспособувања што произлегуваат од претходните години и од останатите приходи, особено од јавните фондови, вклучително и финансиска поддршка од програмите за помош на Унијата.

2. Без да е во спротивност со член 30(5), земјите-членки воспоставуваат зони за наплата пред почетокот на референтниот период за услугите за воздухопловна навигација и ги идентификуваат давателите на услуги во воздушниот сообраќај што потпаѓаат во секоја зона наплата. Комисијата донесува акт за спроведување со кој ги утврдува условите под кои земјите-членки можат да изменат или воспостават нова зона на наплата на надоместоци за терминални услуги во текот на референтниот период. Тој акт за спроведување се усвојуваат согласно процедурата за испитување наведена во член 48(3).

3. Земјите-членки утврдуваат единечни цени, додека Комисијата потврдува дали тие се во согласност со членовите 29, 30 и со овој член.

Доколку Комисијата утврди дека единечната цена не е во согласност со овие услови, засегнатата земја-членка соодветно ја ревидира таа единечна цена и ја изменува и дополнува за да ги исполни овие услови.

Единечните цени се објавуваат.

4. Земјите-членки можат да воспостават заеднички зони за наплата и, во такви случаи, ги утврдат заедничките единечни цени за тие зони за наплата.

### Член 32

#### Одредување на надоместоците

1. На корисниците на воздушниот простор за обезбедување на услуги на воздухопловната навигација им се наметнуваат надоместоци, според недискриминаторски услови, земајќи ги предвид релативните продуктивни способности на различни типови воздухоплови. При наплата на надоместоците од различни корисници на воздушниот простор за користење на истата услуга, не смее да постои разлика врз основа на националноста или категорија на корисникот.

2. Надоместоците за услугите на воздухопловната навигација за прелет во зона на наплата на надоместоци за услуги на рута се пресметува врз основа на единечната цена

утврдена за таа зона на наплата на надоместоци за услуги на рута и за единиците за давање услуга за прелет на тој лет.

3. Надоместокот за терминални услуги на воздухопловна навигација за одреден лет во одредена зона на наплата на надоместоци за терминални услуги се пресметува врз основа на единечната цена утврдена за таа зона на наплата на надоместоци за терминални услуги и за единиците на терминалните услуги за тој лет. За целите на пресметувањето на терминалната надоместоци, приодот и заминувањето на летот се сметаат како еден лет.

4. Одредени корисници на воздушниот простор или летови, особено оние кои користат или оперираат лесни и владини воздухоплови, имаат право да бидат ослободени од надоместоците на воздухопловната навигација под услов трошоците за таквите ослободувања да се покриени од други ресурси и да не се прераспределуваат на други корисници на воздушниот простор.

5. Комисијата, во консултација со земјите-членки, давателите на услуги во воздушниот сообраќај и корисниците на воздушниот простор, спроведува студија за придонесот на усогласувањето на надоместоците за постигнување на целите на единственото европско небо, дефинирано во член 1(1) од оваа регулатива и во Регулотива (ЕУ) 2021/1119. Оваа студија исто така ја оценува и остварливоста на ова прилагодување и нејзиното влијание врз воздушниот сообраќај, врз обезбедувањето на услуги, административните трошоци и заинтересираните страни.

6. Врз основа на резултатите од студијата од став 5 на овој член, на Комисијата ѝ се доставуваат клучни информации за да се утврди дали да се усвои акт за спроведување во согласност со член 48(3), за да се гарантира единствена примена на прилагодувањето на надоместокот за прелети за поттикнување на корисниците на воздушниот простор да ги поддржат ефикасноста во однос на влијанието врз животната средина и климата, како и користењето на најефикасните правци на располагање, зголемената употреба на технологија за алтернативни чисти горива, вклучително и одржливи алтернативни горива, притоа одржувајќи оптимални нивоа на безбедност.

7. Прилагодувањето наведено во став 6 се состои од финансиски предности или недостатоци и треба да биде неутрално по однос на приход за сите даватели на услуги во воздушниот сообраќај.

8. Покрај прилагодувањето на надоместоците наведено во став 6, земјите-членки имаат право да ги приспособат надоместоците за да ги поттикнат давателите на услуги на воздушниот сообраќај и корисниците на воздушниот простор да ги поддржат подобрувања во квалитетот на услугите како што се зголемување на капацитет, намалените доцнења и одржливиот развој.

### Член 33

#### Спроведување на системот за наплата

За спроведување на системот за наплата, Комисијата донесува акти за спроведување со кои се утврдуваат деталните услови и процедури во врска со членовите од 29 до 32, особено во однос на основите на трошоците и утврдените трошоци, определувањето на единечните цени, механизмите за споделување на ризикот и прилагодување на надоместоците и начинот на кој националните надзорни органи ја известуваат за Комисијата во однос на податоците. Овие акти за спроведување се усвојуваат согласно процедурата за испитување наведена во член 48(3).

#### *Член 34*

##### **Преглед на усогласеноста со системите за ефикасноста и за наплата**

1. Комисијата редовно ја разгледува усогласеноста на земјите-членки со членовите од 21 до 27 и членовите од 29 до 32 и со акти за спроведување наведени во членовите 28 и 33. При спроведувањето на таа ревизија, Комисијата проценува дали земјите-членки гарантираат дека во согласност со нивната обврска за лојална соработка, давателите на услуги на воздухопловната навигација ги исполнуваат своите обврски од овие членови. Комисијата дејствува во консултација со PRB и со националните надзорни органи.
2. Доколку Комисијата утврди дека постојат индиции за неусогласеност со одредбите наведени во став 1, таа може да поведе истрага. Истрагата мора да заврши во рок од четири месеци, по сослушувањето на земјата-членка и на засегнатиот национален надзорен орган.
3. Без да е во спротивност со член 52(1), Комисијата ги споделува резултатите од истрагата со земјата-членка и, каде што е соодветно, и со давателите на услуги на воздухопловната навигација назначени во согласност со членовите 8 и 10 и Комисијата има право да даде мислење за тоа дали таа земјата-членка постапила во согласност со членовите од 21 до 27 и од 29 до 32 и актите за спроведување наведени во членовите 28 и 33. Мислењето се доставува до засегнатата земја-членка.

#### *Член 35*

##### **Примена на системите за ефикасноста и за наплата врз воените сили**

1. Членовите од 21 до 34 не се применуваат врз воените сили кои обезбедува услуги на воздухопловната навигација првенствено за движење на воздухоплови кои не се општ воздушен сообраќај.

Меѓутоа, земјите-членки имаат право да одлучат да ги применат овие членови на воените сили кои обезбедуваат услуги на воздухопловната навигација првенствено за движење на воздухоплови кои не се општ воздушен сообраќај.

Доколку одредбите од членовите од 21 до 34 не се применуваат на воените сили кои обезбедуваат услуги за воздухопловната навигација, трошоците поврзаните со услугите не се дел од утврдените трошоци од член 30(1).

2. Членовите од 21 до 34 се применуваат врз воените сили што обезбедуваат услуги на воздухопловна навигација првенствено за општ воздушен сообраќај во однос на услугите што ги даваат за општ воздушен сообраќај.

### Член 36

#### **Транспарентност на сметките на давателите на услуги на воздухопловна навигација**

1. Давателите на услуги на воздухопловна навигација, без оглед на нивниот сопственички систем или правна структура, годишно подготвува и објавува финансиски извештаи. Овие извештаи мора да бидат во согласност со меѓународните сметководствени стандарди усвоени од Унијата.

Доколку, поради правниот статус на давателот на услуги на воздухопловната навигација, не е можно целосно усогласување со меѓународните сметководствени стандарди, давателот на услугата ја постигнува таквата усогласеност во најголема можна мера. Давателите на услуги на воздухопловната навигација објавува годишен извештај и редовно подлежат на независна ревизија на сметките наведени во овој став.

2. Националните надзорни органи имаат право да пристапат до сметките на давателите на услуги на воздухопловна навигација под нив надзор. Земјите-членки може да одлучат да им дозволат на националните надзорни органи на други земји-членки пристап до нив сметки. Онаму каде што е потребно Комисијата да ги извршува своите задачи според оваа Регулатива, националниот надзорен орган Властите ќе ги достават овие информации до Комисијата.

3. Давателите на услуги на воздухопловна навигација водат посебни сметки за секоја услуга на воздухопловна навигација во нивното внатрешно сметководство исто како што би се барало од нив доколку овие услуги ги обезбедуваат посебни компании со цел да се спречи дискриминација, прекугранично субвенционирање и нарушување на конкуренцијата. Давателот на услуги на воздухопловна навигација, исто така, одржува посебни сметки за секоја од неговите активности доколку:

(а) обезбедува услуги на воздухопловната навигација набавени во согласност со член 11(1) и член 11(2) и за услугите на воздухопловната навигација што не се опфатена со таа одредба;

(б) обезбедува услуги на воздухопловна навигација и врши останати активности од секаков вид, вклучително и CIS;

(в) обезбедува услуги на воздухопловна навигација во Унијата и во трети земји.

Утврдените и реалните трошоци за услугите на воздухопловната навигација се поделени во категории на трошоци во согласност со член 30(6) и мораат да биде јавно достапни, без да е во спротивност со член 52(3).

4. Финансиски податоци поднесени во согласност со член 29(6) и останатите информации релевантни за пресметката на единечните цени се предмет на ревизија или верификација од страна на национален надзорен орган или ентитет независен од

односниот давател на услуги на воздухопловна навигација и одобрени од националниот надзорен орган. Заклучоците од оваа ревизија се јавни достапни без да е во спротивност на член 52(3).

#### ПОГЛАВЈЕ IV.

#### УПРАВУВАЊЕ СО МРЕЖИ

##### Член 37

##### Мрежни функции

1. Мрежните функции за управување со воздушниот сообраќај водат кон одржливо и ефикасно користење на воздушниот простор и на ограничени ресурси. Тие исто така гарантираат дека корисниците на воздушниот простор можат да користат патеки и профили за летови кои се оптимизирани за заштита на животната средина и на климата, притоа овозможувајќи фер и разумен пристап до воздушниот простор и до услугите за воздухопловна навигација и минимизирање на застојот. Мрежните функции наведени во став 2 од овој член го поддржуваат непречениот пристап на корисниците на воздушниот простор до услугите за воздухопловна навигација, како и постигнување на целите за ефикасноста на ниво на Унијата наведени во член 21(3)(б) и се засноваат на оперативни услови. При спроведувањето на овие мрежни функции се почитуваат одредбите од член 1 и не се доведува во прашање суверенитетот на земјите-членки над нивниот воздушен простор ниту пак нивните услови поврзани со прашањата од јавен ред, јавна безбедност и одбрана.

2. Мрежните функции наведени во став 1 се следните:

(а) проектот и употреба на структури на воздушниот простор во Унијата со цел да се обезбеди потребното ниво на безбедност, капацитет, флексибилност, одговорност и еколошка ефикасност, земајќи ги предвид безбедносните и одбранбените потреби и без да доведе до преиспитување на одговорностите на земјите-членки во однос на рутите и структурите на воздушниот простор во однос на воздушниот простор што е под нивна јурисдикција;

(б) ATFM;

(в) координација на ограничените ресурси во опсегот на воздухопловните фреквентни појаси во рамките што се користи во општиот воздушен сообраќај, особено радиофреквенциите, како и координацијата на кодовите на радарските транспондери;

(г) олеснување на делегирањето на обезбедувањето на услуги на воздушниот сообраќај преку соработка со давателите на услуги во воздушниот сообраќај и властите на земјите-членки;

(д) обезбедување на капацитет за контрола на воздушниот сообраќај во мрежата во согласност со обврските утврдени во NOP, со цел исполнување на барањата во врска со оперативните ефикасности на мрежата и локалните референтни вредности;

(f) мрежно управување со кризи;

(e) припишување на одложувањето на АТФМ;

(ж) управување со планирањето, следењето и координацијата на спроведувањето на активностите за воведување на инфраструктура во европската мрежа на АТМ, во согласност со европскиот главен план на АТМ, земајќи ги предвид оперативните потреби и поврзаните оперативни процедури;

(з) следење на функционирањето на европската мрежна инфраструктура на АТМ.

3. Земјите-членки и сите релевантни заинтересирани оперативни страни ги извршуваат мрежните функции со придонес на Управителот на мрежата, како што е дефинирано во член 38(6) и во актот за спроведување наведен во член 38(10).

4. Функциите наведени во став 2 не вклучуваат усвојување на обврзувачки општи мерки или практикување на политичка дискреција. Тие се спроведуваат во координација со цивилните и воените власти, особено во согласност со договорените процедури кои се однесуваат на флексибилно користење на воздушниот простор. Преземените мерки за спроведување на функциите наброени во став 2 се исклучиво од оперативна или техничка природа и не ги земаат предвид специфичностите на земјите-членки.

5. Со цел да се гарантира еднообразно спроведување на одредбите од овој член и усогласување со нив, со цел да се постигнат целите утврдени во член 1, Комисијата донесува акти за спроведување, во согласност со постапката за испитување наведена во член 48(3), со која се воспоставуваат деталните правила за извршување на мрежните функции, вклучително и за управување со кризи.

### *Член 38*

#### **Управител на мрежа**

1. За да се постигнат целите наведени во член 37(1) од оваа регулатива, Комисијата, потпомогната од Агенцијата и во согласност со Регултивата (ЕУ) 2018/1139 гарантира дека Управителот на мрежата придонесува за извршување на мрежните функции наведени во член 37(2) од оваа регулатива, преки извршување на задачите од став 6 на овој член. Комисијата го надгледува правилното извршување на задачите на Управителот на мрежата.

2. Комисијата назначува независно, непристрасно и стручно тело за извршување на задачите на Управителот на мрежата.

3. За таа цел, Комисијата донесува акт за спроведување во согласност со постапката за испитување наведена во член 48(3).

Таа Одлука за назначување ги утврдува условите за назначување, вклучувајќи го и финансирањето на Управителот на мрежата.

4. Со цел да се гарантира еднообразно спроведување и усогласеност со одредбите наведени во став 2, Комисијата, со цел да се постигнат целите наведени во член 1, донесува акти за спроведување со кои се утврдуваат детални одредби, вклучувајќи ги:

- (а) условите и процедури за назначување;
- (б) условите за независност;
- (в) условите во врска со експертизата;
- (г) финансирањето;
- (д) надзор на Комисијата врз извршувањето на задачите на Управителот на мрежата;
- (ф) условите за мерење на ефикасноста на Управителот на мрежата.

Овие акти за спроведување се усвојуваат согласно процедурата за испитување наведена во член 48(3).

5. Управителот на мрежата ги извршува своите задачи на непристрасен и економичен начин и ќе биде предмет на соодветни услови за владеење и независност. Доколку телото назначено како Управител на мрежа има и регулаторни функции, се гарантира организациското одвојување од таквите функции. При извршувањето на своите задачи, Управителот на мрежата ги зема во предвид потребите на целата мрежа на АТМ, притоа штитејќи ги одбранбените способности и целосното вклучување на сите заинтересирани оперативни страни.

6. По примената на актот за спроведување од ставот 3 на овој член, Управителот на мрежата во границите од член 37(4), придонесува кон извршувањето на мрежните функции преку следниве задачи:

- (а) воспоставување на план на мрежните операции и подготовка на стратешки план на мрежата;
- (б) поддршка на проектирањето и координацијата на употребата на структурите на воздушниот простор;
- (в) олеснување на делегирањето на обезбедувањето на услугите за воздушен сообраќај, доколку е одобрено од засегнатите земји-членки, на начин кој ги поддржува земјите-членки и давателите на услуги во воздушниот сообраќај, земајќи ги предвид потребните договори за координација на општиот и оперативниот воздушен сообраќај и потребата од одржување на соодветна координација во соодветните структури на воздушниот простор;
- (г) координирање и поддршка на обезбедувањето на капацитет за контрола на воздушниот сообраќај во мрежата во согласност со обврските утврдени во NOP, со цел да се исполнат условите во однос на оперативните ефикасноста на мрежата и локални референтни вредности;
- (д) координација и поддршка во управување со кризи во мрежата;

- (f) координација на ограничените ресурси во опсегот на воздухопловните фреквентни појаси во рамките што се користи во општиот воздушен сообраќај, особено радиофреквенциите, како и координацијата на кодовите на радарските транспондери;
- (e) координација на ATFM и обезбедување, организација и управување со централната единица на ATFM;
- (ж) развивање на процедури и организирање на процесот на доцнења во рамките на ATFM доделени преку заедничко донесување на одлуки;
- (з) координација, следење и поддршка на планирањето и спроведувањето на активностите за воведување на инфраструктура во европската мрежа на ATM во партнерство со заинтересирани оперативни страни за да се гарантира нивното активно учество во управувањето и владеење;
- (s) следење на ефикасноста на европската мрежна инфраструктура на ATM;
- (и) координација со ICAO и со регионите на ICAO во врска со спроведувањето на мрежните функции;
- (j) утврдување работна програма и буџет на Управителот на мрежата;
- (к) обезбедување податоци за плановите на летови во врска со Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот <sup>(22)</sup> или со други безбедносни и заштитни мерки и преку сите други задачи кои се неопходни и суштински поврзани со придонесот Управителот на мрежата во извршувањето на мрежните функции, како што е наведено во актите за спроведување од став 10.

7. Управителот на мрежата придонесува кон извршување на мрежните функции со мерки за поддршка насочени кон безбедно и ефикасно планирање и работа на заинтересираните страни во рамките на мрежата во нормални услови и во услови на криза поврзана со функционирањето на мрежата и мерките насочени кон континуирано подобрување на мрежните операции на единственото европско небо и севкупните ефикасноста на мрежата, особено во однос на спроведувањето на планот за ефикасноста, вклучително и во однос на климата и животната средина. Управителот на мрежата при неговото делување, ја зема предвид потребата аеродромите да бидат целосно интегрирани во мрежата и се обидува да гарантира усогласеност со плановите за ефикасноста и целите за ефикасноста на назначените даватели на услуги во воздушниот сообраќај.

8. Управителот на мрежата тесно соработува со Комисијата за да обезбеди исполнување на целите за изведба наведени во член 21 соодветно се рефлектираат врз планирањето на вкупниот капацитет, како и врз капацитетот што треба да го испорача

---

<sup>(22)</sup> Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот од 14 декември 2005 година за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање/работа во рамките на Заедницата и за известување на патниците во воздушниот сообраќај за идентитетот на авиопревозниците кои летаат и за укинување на член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ (Сл. весник L бр. 344, 27.12.2005 година, стр. 15).

индивидуален давател на услуги на воздушен сообраќај а кој што е договорен помеѓу Управителот на мрежата и давателите на услуги во воздушниот сообраќај во рамките на NOP.

9. Управителот на мрежата:

(а) преку кооперативно донесување одлуки, утврдува оперативни мерки и предлага корективни активности што треба да бидат преземени од страна на заинтересираните оперативни страни со цел да придонесат кон постигнувањето на целите за ефикасноста на ниво на Унијата и локалните обврзувачки цели на ефикасноста, земајќи ги предвид регионалните и локалните околности и да ги спроведат оперативните барања за ефикасноста на мрежата и локалните референтни вредности како што се наведени во NOP, и дава совети за патеките на летот што се оптимизиран за заштита на климата; заинтересираните оперативни страни можат да одлучат дали да ги спроведат предложените корективни активности и го информира Управниот одбор на мрежата за причините поради кои тие не се спроведени;

(б) во соработка со релевантните страни, ја советува Комисијата и ги на PRB им ги обезбедува релевантните информации за прашањата за спроведување на Мрежна инфраструктура на АТМ во согласност со европскиот главен план на АТМ, особено во однос на идентификување на потребните инвестиции во мрежата.

10. За да се гарантира еднообразно спроведување на одредбите од ставовите од 6 до 9 на овој член, Комисијата, со цел да се постигнат целите утврдени во член 1, донесува акти за спроведување со кои се утврдуваат деталните правила за спроведување на задачите на Управителот на мрежата, како што е наведено во тие ставови.

Овие акти за спроведување се усвојуваат согласно процедурата за испитување наведена во член 48(3).

11. Во извршувањето на своите задачи, Управителот на мрежата презема мерки преку кооперативен процес на одлучување. Страните во процесот на кооперативно одлучување, во најголема можна мера, дејствуваат со цел да го подобрат функционирањето и на ефикасноста на мрежата, кои вклучуваат постигнување на целите за ефикасноста на ниво на Унијата во клучните области за ефикасноста поврзани со климата и животната средина. Процесот на кооперативно донесување на одлуки го промовира интересот на мрежата земајќи ги предвид клучните безбедносни и одбранбени интереси и останатите локални или регионални услови, како што се географските, топографски и метеоролошки услови.

Земјите-членки се целосно вклучени во одлуките од стратешко значење, особено во обликувањето на стратешкиот план на мрежата.

12. Постапката за кооперативно донесување на одлуки наведена во став 11 особено се заснова врз процесот за консултации со заинтересирани оперативни страни, координатори на местата наменети за воздухопловите на аеродромите (slots), земјите-членки и, каде што е соодветно, Агенцијата и Комисијата, во однос на работните

договори и оперативните процедури и механизмите за решавање спорови, кои, каде што е соодветно, го вклучуваат Управниот одбор на мрежата.

Кога е загрозен суверенитетот на воздушниот простор на земјата – членка, потребна е согласност од таа земја-членка.

13. Со цел да се гарантира еднообразно спроведување и усогласеност со одредбите од ставовите 11 и 12, Комисијата, со цел да се постигнат целите од член 1, донесува спроведени акти со кои се утврдуваат детални одредби во однос на процесот на корпоративно донесување на одлуки вклучувајќи го и:

(а) процесот на консултации со заинтересирани оперативни страни, координаторите на местата наменети за воздухопловите на аеродромите (slots), земјите-членки и, каде што е соодветно, Агенцијата и Комисијата;

(б) работни договори и оперативни процедури;

(в) учество на органите на земјите-членки каде што е потребно;

(г) механизми за решавање спорови кои го вклучуваат Одбор за управување со мрежата, онаму каде што е соодветно;

(д) сите останати неопходни мерки во врска со процесот на донесување одлуки.

Овие акти за спроведување се усвојуваат согласно процедурата за испитување наведена во член 48(3).

14. Се формира Одбор за управување со мрежата за да се гарантира соодветно управување со спроведувањето на мрежните функции.

Одборот на управување со мрежата е одговорен за:

(а) одобрување или потврдување мерки преземени или предложени од Управителот на мрежата во согласност со актот за спроведување наведен во точка 15;

(б) одобрување на спецификациите за консултации и детални работни аранжмани наведени во ставовите 12 и 13;

(в) одобрување на NOP;

(г) воведување на NSP, по консултации и земајќи ги предвид мислењата на земјите-членки и пред неговото одобрување од страна на Комисијата;

(д) следење на спроведувањето на мрежните функции и давање мислења или препораки за конкретни прашања; и

(е) сите останати мерки неопходни за спроведување на механизмите за управување

Комисијата го одобрува NSP во форма на акт за спроведување. Актот за спроведување се донесуваат во согласност со постапката за испитување наведена во член 48(3).

Одборот за управување со мрежата има членови со и без право на глас. Се состои од претставници на заинтересирани оперативни страни, претставници на Комисијата, претставници на управителите на мрежата и претставници на Евроконтрол.

15. За да се обезбеди еднообразно спроведување на одредбите од став 14 на овој член и усогласеност со нив, Комисијата со цел да се постигнат целите наведени во член 1, ги усвојува акти за спроведување со кои се утврдуваат деталните правила во врска со Одборот за управување со мрежата, особено за:

(а) составот на Одборот за управување со мрежата;

(б) функционирањето и одговорностите на Одборот за управување со мрежата, како што е дефинирано во став 14;

(в) механизми за управување со мрежата.

Овие акти за спроведување се усвојуваат согласно процедурата за испитување наведена во член 48(3).

16. Без да е во спротивност со член 37(2)(а) од оваа Регулатива и членовите 44 и 46 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139, и делегирани и спроведени акти донесени врз основа на таа Регулатива, земјите-членки имаат целосна надлежност за развој, одобрување и воспоставување рути и структури на воздушниот простор за воздушниот простор под нивна надлежност. Во тој поглед земјите-членки ги земаат предвид потребите на воздушниот сообраќај, сезоната и сложеноста на воздушниот сообраќај и плановите за ефикасноста. Пред да одлучат за овие прашања, тие ги земаат предвид потребите на засегнатите учесници во воздушниот простор или на групите што тие ги претставуваат, како што се корисници на воздушниот простор и воени власти, во зависност од примената.

#### *Член 39*

##### **Транспарентност на сметката на Управителот на мрежата**

1. Финансиските извештаи на Управителот на мрежата се составуваат и објавуваат на годишно ниво. Овие извештаи мора да бидат во согласност со меѓународните сметководствени стандарди усвоени од Унијата. Доколку поради правниот статус на Управителот на мрежата целосното усогласување со меѓународните сметководствени стандарди не е можно, Управителот на мрежата таквата усогласеност ја го постигнува во најголема можна мера.

2. Управителот на мрежата објавува годишен извештај за своите активности и истиот е предмет на редовни независни ревизии.

#### *Член 40*

##### **Односите со заинтересираните страни**

Давателите на услуги во воздушниот сообраќај воспоставуваат механизми за консултации за да се консултираат со релевантните корисници воздушниот простор, аеродромските оператори и воените власти за сите важни прашања поврзани со дадените услуги, вклучувајќи релевантни промени во конфигурациите на воздушниот простор или големи инвестиции кои имаат важно влијание врз одредбите или

промените врз управување со воздушниот сообраќај и врз услугите за воздухопловна навигација. Нивните ставови се особено земаат во предвид во рана фаза во процесот на развивање долгорочни стратешки инвестициски планови, особено во однос на аспектите што бараат синхронизација помеѓу распоредувањето на воздушната и копнената опрема.

#### *Член 41*

##### **Односите со воените власти**

Во рамките на заедничката транспортна политика, земјите-членки обезбедуваат склучување на писмени договори помеѓу надлежните цивилни или воени власти или еквивалентни правни договори во врска со управувањето со одредени блокови на воздушниот простор и за тоа соодветно ја известува Комисијата.

#### *Член 42*

##### **Достапност и пристап до оперативни податоци за општиот воздушен сообраќај**

1. Во однос на општиот воздушен сообраќај, сите даватели на услуги на воздухопловна навигација, корисници на воздушниот простор, аеродроми и Управителот на мрежата ги ставаат на располагање сите релевантните оперативни податоци во реално време, во интероперабилен формат и на транспарентна и недискриминаторска основа и без нарушување на интересите на националната безбедност, јавниот ред и одбранбените политики, вклучително и на ниво на прекуграничната основа и на основа на Унијата. Од оваа расположливост имаат корист овластените или декларираните даватели на услуги на воздухопловната навигација, субјектите кои имаат докажан интерес за обезбедување на услуги на воздухопловната навигација, воени субјекти одговорни за обезбедувањето и за одбранбени активности, воени даватели на услуги на воздухопловната навигација, корисници на воздушен простор и аеродроми и Управителот на мрежата. Податоците се користат само за оперативни цели.

2. Цените за услугата од став 1 се засноваат на општи принципи и заеднички правила за цени што се треба да се воспостават според актот за спроведување наведен во став 4.

3. Пристап до релевантните оперативни податоци кои што се споменати во став 1 од овој член им се овозможува бесплатно на властите што се одговорни за безбедносен надзор, надзор над ефикасноста, мрежен надзор, безбедноста, јавниот ред и одбраната, вклучително и на Агенцијата, во согласност со Регулатива (ЕУ) 2018/1139.

4. Комисијата донесува акти за спроведување со кои се утврдуваат деталните услови за ставање на располагање на податоците и пристап до податоците во согласност со ставовите 1 и 3 од овој член, вклучувајќи ги и соодветните конкретни оперативни податоци, општите принципи и заеднички правила за цени за утврдување на цените од став 2 на овој член и условите за идентификација на субјектите кои имаат докажан

интерес да размислуваат за обезбедување на услуги на воздухопловна навигација. Овие акти за спроведување се донесуваат во согласност со процедурата за испитување наведена во член 48(3).

## ПОГЛАВЈЕ V

### ВОЗДУШЕН ПРОСТОР, ИНТЕРОПЕРАБИЛНОСТ И ТЕХНОЛОШКИ ИНОВАЦИИ

#### Член 43

##### **Електронски воздухопловни информации**

Без да е во спротивност со објавување на воздухопловните информации од страна на земјите-членки, и на начин што е во согласност со објавувањето, по примената на одлуката за спроведување наведена во член 38(3) од оваа регулатива, Управителот на мрежата на ниво на Унијата воспоставува воздухопловна информативна инфраструктура со цел да се подобри достапноста до електронските воздухопловни информации со висок квалитет, презентирани на лесно достапен начин и служејќи им на барањата на сите релевантни корисници во однос на квалитетот и навременоста на податоците. Така достапните воздухопловни информации се само информации што се во согласност со суштинските барања наведени во точката 2.1 од Анекс VIII кон Регулацијата (ЕУ) 2018/1139.

#### Член 44

##### **Класификација на воздушниот простор**

Комисијата, во согласност со постапката за испитување наведена во член 48(3), донесува соодветни одредби за да гарантира еднообразно спроведување на класификацијата на воздушниот простор на ИКАО, со соодветна адаптација, со цел да се гарантира непречено обезбедување на безбедни и ефикасни услуги во воздушен сообраќај во рамките на единственото европско небо.

#### Член 45

##### **Флексибилно користење на воздушниот простор**

1. Земајќи ги предвид карактеристиките и природата на воената активност кај секоја земја-членка и организацијата на воените прашања што се под нивна одговорност, земјите-членки во рамките на единственото европско небо обезбедуваат примена на концептот на флексибилни користење на воздушниот простор за да се олесни управувањето со воздушниот простор и управувањето со воздушниот сообраќај во рамките на заедничка транспортна политика и, онаму каде што е соодветно, во согласност со европскиот главен план на АТМ.
2. Земјите-членки ја известуваат Комисијата еднаш годишно за примената, во рамките на заедничката транспортна политика, на концептот на флексибилно

користење на воздушниот простор во однос на воздушниот простор што е под нивна одговорност.

3. Доколку, особено врз основа на извештаите поднесени од земјите-членки, се потребни еднообразни услови за примена на концептот на флексибилно користење на воздушниот простор во рамките на единственото европско небо, Комисијата во границите на политиката за заеднички воздушен сообраќај и без да е во спротивност со член 1(2), донесува акти за спроведување со кои се утврдуваат такви еднообразни услови. Овие акти за спроведување се усвојуваат согласно процедурата за испитување наведена во член 48(3).

4. Во случаи на значителни оперативни потешкотии во примената на овој член кои ја загрозуваат заштитата на суштинските интереси, безбедносната или одбранбената политика, земјите-членки можат привремено да ја прекинат таквата примена под услов за тоа веднаш да ја известат Комисијата и другите земји-членки. По воведувањето на привремена суспензија на воздушниот простор, прилагодувањето на правилата усвоени во согласност со став 3 може да се извршат за воздушниот простор што е под надлежност на засегнатата земја-членка. Привремената суспензијата и сите такви прилагодувања се укинуваат штом ќе престанат тие оперативни потешкотии.

#### *Член 46*

### **Координација на SESAR**

Субјекти на кои им се доверени задачите утврдени во правото на Унијата во областите за координација на фазата на дефинирање на SESAR, фазата на воведување на SESAR и развојната фаза на SESAR, во зависност од случајот/ситуацијата, гарантираат ефикасна координација помеѓу овие три фази со цел постигнување на непречена и навремена меѓусебна транзиција, со посебен акцент на фазата на индустријализација.

Колку што е најмногу можно се вклучуваат и сите компетентни цивилни и воени заинтересирани страни.

#### *Член 47*

### **Заеднички проекти**

1. Комисијата има право, врз основа на потребата од синхронизација помеѓу заинтересираните страни, да воспостави заеднички проекти за спроведување на клучните оперативни промени идентификувани во европскиот главен план на ATM кои имаат влијание врз целата мрежа и кои се достигнато доволно развиено ниво на спроведување за да се овозможи подобрување на интероперабилните капацитети во сите земји-членки во однос на подобрување на ефикасноста на единственото европско небо.

2. Комисијата може да воспостави и механизми за управување со заеднички проекти и нивно спроведување. Сите релевантни цивилните и воените заинтересирани

страни се вклучени во овие механизми во најголема можна мера и, онаму каде што е можно и соодветно, имаат водечка улога.

3. Заедничките проекти може да бидат подобни за финансирање од фондовите на Унијата во рамките на повеќегодишната финансиска рамка. За таа цел, и без да се нарушува надлежноста на земјите-членки да одлучуваат за користењето на нивните финансиски ресурси, Комисијата спроведува независна анализа на трошоци и придобивки и соодветни консултации со земјите-членки и релевантните заинтересирани страни во согласност со член 49, со оглед на давањето на предност и сите соодветни средства за финансирање и нивна имплементација.

4. Комисијата донесува акти за спроведување со кои се воспоставуваат заеднички проекти и механизми за управување наведени во ставовите 1 и 2 од овој член. Тие акти за спроведување се донесуваат во согласност со постапката за испитување наведена во член 48(3).

## ПОГЛАВЈЕ VI

### ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

#### *Член 48*

##### **Постапка на Комитетот**

1. На Комисијата и помага Комитетот за единствено небо, во понатамошниот текст „Комитетот“, составен од двајца претставници од секоја земја-членка и со кои претседава Комисијата. Комитетот гарантира дека интересите на сите категории корисници се соодветно земени во предвид. Споменатиот комитет е комитет во смисла на Регулативата (ЕУ) бр. 182/2011.

2. Онаму каде што се упатува на овој став, се применува член 4 од Регулативата (ЕУ) бр. 182/2011.

3. Онаму каде што се упатува на овој став, се применува член 5 од Регулативата (ЕУ) бр. 182/2011.

4. Доколку Комитетот не даде мислење, Комисијата нема да го усвои нацрт-актот за спроведување и се применува третиот потстав од член 5(4) кон Регулативата (ЕУ) бр. 182/2011 година.

#### *Член 49*

##### **Консултации со заинтересираните страни**

1. Земјите-членки, националните надзорни органи, PRB и Управителот на мрежата и Агенцијата, во однос на нејзините задачи според ставовите 3 и 4 од член 21, и став 1 од член 38, воспоставуваат механизми за консултации за соодветна консултација со заинтересираните страни.

2. Комисијата воспоставува механизам на ниво на Унијата за да се консултира со релевантните заинтересирани страни за прашања поврзани со спроведувањето на оваа регулатива. Во консултациите учествуваат специјалниот комитет за секторски дијалог формиран со Одлуката 98/500/ЕЗ. За потребите на став 3 од точка (д) од овој член, доколку е неопходна консултација за воените аспекти, Комисијата, покрај земјите-членки, се консултира и со Европската агенција за одбрана и националните воени власти.

3. За целите на ставовите 1 и 2, и онаму каде што е релевантно, се спроведуваат консултации со најмалку следните оперативни и заинтересираните неоперативни страни:

- (а) даватели на услуги на воздухопловна навигација или нивни репрезентативни групи;
- (б) Управителот на мрежата;
- (в) аеродромски оператори или нивни соодветни репрезентативни групи;
- (г) корисници на воздушниот простор или соодветни групи што ги претставуваат;
- (д) војската;
- (ѓ) преработувачка индустрија;
- (е) претставнички тела на стручниот кадар;
- (ж) релевантни национални органи;
- (з) координатори на аеродромски места;
- (с) невладини организации од областа на воздухопловството или АТМ.

#### *Член 50*

#### **Односите со трети земји**

Унијата и нејзините земји-членки имаат за цел и го поддржуваат проширувањето на единственото европско небо во земјите кои не се членки на Европската Унија. За таа цел, оние што се во рамките на договорите склучени со соседните трети земји, особено во областа на Евроконтрол или во ЕУ-регионот на ИКАО, се обидуваат да го прошират единственото европско небо и на овие земји. Покрај тоа, тие се стремат да соработуваат со овие земји во контекст на договори за прекугранично обезбедување на услуги со трети земји, за соработка при модернизацијата на АТМ, за мрежните функции или во рамките на договор помеѓу Унијата и Евроконтрол за да се обезбедува генерална рамка на засилена соработка, со што ќе се зајакне паневропската димензија на АТМ.

Овој член не е во спротивност со одлуките на земјите-членки за тоа дали единственото европско небо треба да се прошири до нивните прекуокеански земји и територии или до автономни области во останатите региони на ИКАО.

## Член 51

### Поддршка од други тела

Комисијата може да побара поддршка од другите тела со цел да ги исполни своите задачи според оваа регулатива, вклучително и од Евроконтрол во рамките на договорот меѓу Унијата и Евроконтрол обезбедувајќи општа рамка за зајакната соработка.

## Член 52

### Доверливост

1. Националните надзорни органи, постапувајќи во согласност со нивното национално законодавство, националните надлежни органи, Комисијата, PRB, Управителот на мрежата и Агенцијата не смеат да откриваат информации од доверлива природа, особено информации за давателите на услуги на воздухопловната навигација, нивните деловни односи или нивните ставки за трошоци и приходи.

2. Ставот 1 не е во спротивност со правото на националните надзорни органи и на Комисијата да обелоденат информации каде што е релевантно за исполнување на нивните должности. Во тој случај, таквото обелоденување мора да биде пропорционално и мора да ги почитува легитимните интереси на даватели на услуги на воздухопловната навигација, на корисници на воздушниот простор и на други релевантни заинтересирани страни во однос на заштитата на нивните деловни чувствителни информации.

3. Достапни информации и податоци во согласност со член 12(4), член 23(10), член 24(6), член 25(2), член 36(3) и член 36(4) или кои се пријавени врз основа на член 29(6), а особено во однос на утврдените трошоци и реалните трошоци на назначените даватели на услуги на воздушниот сообраќај, се објавуваат јавно, а се предмет на заштита на јавната безбедност, одбраната и воените прашања или комерцијалните интереси на физичко или правно лице, вклучително и интелектуална сопственост, освен ако не постои главен јавен интерес за обелоденување.

## Член 53

### Санкции

Земјите-членки утврдуваат правила за казните што се применуваат за прекршување на оваа регулатива и актите за спроведување донесени по неа согласно со оваа регулатива, особено од корисниците на воздушниот простор, аеродромските оператори и давателите на услуги за воздухопловна навигација и ги преземаат сите неопходни мерки за да обезбеди нивно спроведување. Предвидените санкции мора да бидат ефективни, сразмерни и разубедувачки.

## Член 54

## **Евалуација**

1. Комисијата спроведува евалуација за да ги процени правните, социјалните, економските и еколошките ефекти од оваа регулатива и нејзината додадена вредност на национално и европско ниво по завршувањето на петтиот референтен период, а најдоцна три години по крајот на тој референтен период. Онаму каде што е оправдано за оваа цел, Комисијата може да побара од земјите-членки, вклучително и од воените властите, да побараат информации релевантни за примената на оваа регулатива.
2. Комисијата своите наоди ги доставува до Европскиот парламент и до Советот. Наодите од евалуацијата од став 1 се објавуваат јавно.

### *Член 55*

#### **Заштитни мерки**

Оваа регулатива не ја спречува земјата-членка да применува мерки наменети за заштита на суштинските интереси на безбедноста или одбранбените политики до степен кој е неопходен. Таквите мерки се особено оние кои се неопходни:

- (а) за надзор на воздушниот простор под нејзина јурисдикција во согласност со договорите на ICAO за регионална воздушна навигација, вклучувајќи ја способноста за откривање, идентификување и оценување на сите воздухоплови што користат таков воздушен простор, заради заштита на безбедноста на летот и преземање мерки за потребите на обезбедување и одбрана;
- (б) во случај на сериозни внатрешни нарушувања кои влијаат на одржувањето на редот и законот;
- (в) во случај на војна или сериозна меѓународна тензија што претставува закана од војна;
- (г) за исполнување на меѓународните обврски на земја-членка во врска со одржувањето на мирот и меѓународната безбедност;
- д) за спроведување на воени операции и воена обука, вклучувајќи ги и потребните способности за изведување на воени вежби.

### *Член 56*

#### **Укинување**

Регулативите (ЕЗ) бр. 549/2004, (ЕЗ) бр. 550/2004 и (ЕЗ) бр. 551/2004 се укинуваат, без да е во спротивност со член 58 на оваа регулатива.

Упатувањата на укинатите регулативи се толкуваат како упатувања кон оваа регулатива и се читаат во согласност со табелата за корелација од Анекс II.

### *Член 57*

## Измени и дополнувања на Регулативата (ЕУ) 2018/1139

Регулативата (ЕУ) 2018/1139 е се изменува и дополнува како што следува:

(1) Членот 2 се изменува и дополнува како што следува:

(а) во став 1, точката (ж) се заменува со следново:

„(ж) без да е во спротивност со Регулативата (ЕУ) 2024/2803 на Европскиот парламент и на Советот (\*) и одговорностите на земјите-членки во однос на воздушниот простор под нивна јурисдикција, проектот на структурите на воздушниот простор во воздушниот простор во рамките на единственото европско небо.

-----

(\*) Регулотива (ЕУ) 2024/2803 на Европскиот парламент и на Советот од 23 октомври 2024 година за спроведување на единственото европско небо (Сл. весник L 2024/2803, 11.11.2024 година, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj> ).”

(б) став 5 се заменува со следново:

„5. Без да е во спротивност со националните услови за обезбедување и одбрана, и член 1(2) од Регулативата (ЕУ) 2024/2803 на Европскиот парламент и на Советот, земјите-членки гарантираат дека:

(а) објектите наведени во точка (б) од првиот потстав од став 3 на овој член кои се отворени за јавно користење; и

(б) ATM/ANS спомнати во точка (в) од првиот потстав од став 3 на овој член, кои се даваат за воздушниот сообраќај на кој се применува Регулативата (ЕУ) 2024/2803, нудат ниво на безбедност и заемна оперативност со цивилните системи која е подеднакво ефикасна, како и онаа која произлегува од примената на битните услови наведени во Анексите VII и VIII кон оваа регулатива.“;

(2) Членот 3 се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката (5) се заменува со следново:

„(5) „ATM/ANS“ значи управување со воздушниот сообраќај како што е утврдено во точка (9) од член 2 од Регулотива (ЕУ) 2024/2803 и услугите на воздухопловната навигација како што е утврдено во член 2 од таа регулатива, како и мрежните функциите наведени во член 37 од таа регулатива и услугите кои се состојат од создавање и обработка на податоците и форматирањето и испораката на податоците на општиот воздушен сообраќај за потребите на воздухопловната навигација;“;

(б) точките (33) и (34) се заменува со следново:

„(33) „воздушен простор на единственото европско небо (*Single European Sky airspace*)“ е воздушниот простор над територијата на која се применуваат Договорите, како и секој друг воздушен простор во кој земјите-членки ја применуваат Регулотива (ЕУ) 2024/2803, согласно член 1(4) од таа регулатива;

(34) „национален надлежен орган (*national competent authority*)“ е еден или повеќе субјекти кои ги определила земја-членка, а кои ги имаат потребните овластувања и доделени одговорности за извршување на задачите во врска со издавање на уверенија, надзор и спроведување на принудни мерки согласно оваа регулатива и делегираните акти и актите за спроведување.“

(3) во член 41 се додава следниов став:

„3.а Уверението од став 1 на овој член може да подлежи на објективно оправдани, недискриминаторски, пропорционални и транспарентни услови. Овие услови може, зависно од примената, да се однесуваат на следново:

(а) раздвојување или ограничување на обезбедувањето на оние услуги што не се поврзани со обезбедување на услуги на воздухопловната навигација;

(б) договори, аранжмани или други аранжмани помеѓу давателот на ATM/ANS и трета страна во врска со услугите;

(в) обезбедување на информации разумно потребни за да се потврди барањето за уверението според овој член; и

(г) останати правни услови што не се специфични за услугите на воздухопловна навигација, како што се оние кои се однесуваат на привремените одземања или откажувања на уверението.“;

(4) Членот 43 се заменува со следново:

„Член 43

**Акти за спроведување во врска со давателите на услуги и организациите кои се вклучени во проектирањето, производството или одржувањето на системите на ATM/ANS и на составните делови на ATM/ANS**

1. Со цел да се обезбеди еднообразно спроведување на, и придржување кон, битните услови наведени во член 40, за давање на услуги на ATM/ANS наведени во член 2(1) точка (е), Комисијата, врз основа на начелата утврдени во член 4 и заради постигнување на целите од член 1, усвојува акти за спроведување со кои се утврдуваат детални одредби за:

(а) специфичните правила и постапки за давање на ATM/ANS во склад со битните услови наведени во член 40, вклучувајќи го и воспоставувањето и спроведувањето на планот за вонредни ситуации согласно точка 5.1(f) од Анекс VIII;

(б) правилата и постапките за издавање, одржување, изменување и дополнување, ограничување, привремено одземање или повлекувања на уверенијата наведени во член 41(1);

(бб) условите наведени во член 41(3);

(в) правилата и постапките за изјавите кои ги даваат давателите на услуги за информации за лет наведени во член 41(5), и за ситуациите во кои треба да се дозволи давање на такви изјави;

- (г) правилата и постапките за издавање, одржување, изменување и дополнување, ограничување, привремено одземање или повлекувања на уверенијата наведени во член 42(1) точка (б), и за ситуации во кои не се бараат вакви уверенија;
- (д) правилата и постапките за изјавите кои ги даваат организациите наведени во член 42(1) точка (а), и за ситуации во кои вакви изјави не се бараат;
- (ф) прават и одговорностите на имателите на уверенија наведени во член 41(1) и точка (б) од 42(1) и на организациите кои даваат изјави согласно член 41(5) и член 42(1) точка (а).

Овие акти за спроведување се усвојуваат согласно процедурата за испитување наведена во член 127(3).

2. Во правилата наведени во став 1 се зема предвид и европскиот главен план на АТМ.

3. При усвојување на овие акти за спроведување, Комисијата обезбедува придржување кон битните услови наведени во член 40 од оваа регулатива и со должно внимание ги зема предвид меѓународните стандарди и препорачани практики, особено оние утврдени во Анексите од 2 до 4, 10, 11 и 15 кон Чикашката конвенција. “;

(5) Член 62 се изменува и дополнува како што следува:

(а) се додава следниов став:

„2а. Без да е во спротивност со вториот потстав од член 5(1) од Регулотивата (ЕУ) 2024/2803, за целите на спроведувањето нивните задачи во однос на издавањето на уверение, надзор и извршување во врска со суштинските барања наведени во точка 7 од Анекс VIII кон оваа регулатива, надлежните органи, при извршувањето на нивните задачи во согласност со член 7(3) од таа Регулотива се потпираат на проценките на националниот надзорен орган наведен во член 4 од таа Регулотива.“;

(б) точката (а) од став 14 се заменува со следново:

„(а) правила и постапки за издавање на уверенија и за спроведување на истрагите, инспекциските прегледи, ревизиите и другите активности за следење на активностите кои се потребни да се обезбеди националниот надлежен орган ефикасно да врши надзор врз физичките и правни лица, производите, деловите, опремата, системите на АТМ/АNS и составните делови на АТМ/АNS, уредите за симулирање на лет и аеродромите кои подлежат на оваа регулатива и правилата и правила и процедури за оценување и следење на усогласеноста на давателите на АТМ/АNS со суштинските барањата наведени во точка 7 од Анекс VIII кон оваа регулатива спроведена од страна на националниот надзорен орган од член 4 од Регулотива (ЕУ) 2024/2803, без да е во спротивност со член 5(1) од таа Регулотива;“;

(6) Член 93 се заменува со следново:

„ Член 93

## Спроведување на единственото европско небо

Агенцијата, ако има соодветно стручно знаење и на барање, ѝ дава техничка помош на Комисијата при спроведувањето на единственото европско небо, особено преку:

- (а) вршење на технички инспекциски прегледи, технички истраги и студии;
  - (б) давање придонес, за прашања кои се опфатени со оваа регулатива, во соработка со телото за ревизија на ефикасноста кои е предвидено во член 13 од Регулотива (ЕУ) 2024/2803, а за спроведувањето на планот на ефикасноста на функциите за услуги на воздухопловната навигација и мрежните функции;
  - (в) давање придонес кон спроведувањето на европскиот главен план на АТМ, вклучувајќи го и развојот и воведувањето на проектот за SESAR.“;
- (7) Анекс VIII се изменува и дополнува како што следува:

(а) се додава следнава точка:

„2.3а. Услуги со податоците за воздушниот сообраќај

2.3а.1. Собраните податоци за воздушниот сообраќај мора да бидат доволно квалитетни, целосни, актуелни, од легитимен извор и испорачани навреме.

2.3а.2. Услугите со податоци за воздушниот сообраќај постигнуваат задоволителни ефикасноста во однос на нивната достапност, интегритет, континуитет и навременост за да се задоволат потребите на корисниците.

2.3а.3. Системите и алатките за обезбедување на услуги за податоци за воздушниот сообраќај се соодветно проектирани, произведени и се одржуваат за да се гарантира дека се погодни за нивната намена.

2.3а.4. Таквите податоци се испраќаат навремено и со користење на доволно сигурни и брзи средства за комуникација, заштитени од намерно и ненамерно мешање и оштетување.“;

(б) точката 2.8 се заменува со следново:

„2.8. Управување со воздушниот простор

Определувањето на конкретни делови од воздушниот простор за одредено користење се следи, координира и се објавува благовремено, со цел да се намали ризикот од губење на растојанието помеѓу воздухопловите во сите околности. Имајќи ја предвид организацијата на воените активности и соодветните аспекти кои се под надлежност на одговорноста на земјите—членки, со управувањето на воздушниот простор, исто така, се поддржува ѝ еднообразната примена на концептот за флексибилно користење на воздушниот простор како што е опишано во ICAO и како што се спроведува согласно Регулотива (ЕУ) 2024/2803, со цел да се олесни управувањето со воздушниот простор и управувањето со воздушниот сообраќај во контекст на заедничката политика за сообраќај.“;

(в) точката (в) од точката 5.1. се заменува со следново:

„(в) во зависност од видот на дејноста која се презема и големината на организацијата, давателот на услуги спроведува и одржува систем за управување со цел да се обезбеди придржување кон битните услови кои се наведени во овој Анекс, управување со ризиците по безбедноста и обезбедувањето и тежнее кон постојано подобрување на тој систем;“;

(г) се додава следнава точка:

„(г) се додава следнава точка:

„7. БАРАЊА ВО ВРСКА СО ФИНАНСИСКАТА СТАБИЛНОСТ, ОДГОВОРНОСТ, ОСИГУРИТЕЛНАТА ПОКРИЕНОСТ, СОПСТВЕНОСТ И ОРГАНИЗАЦИСКИ СТРУКТУРИ

За да се гарантира безбедно и континуирано обезбедување на услуги, давателите на АТМ/АNS:

(а) покажуваат соодветна/задоволителна финансиска стабилност;

(б) имаат соодветно осигурување од одговорност и ризик, земајќи го предвид нивниот правен статус и ниво на комерцијално осигурување што им е на располагање; и

(в) се усогласуваат со важечките услови за сопственост и организациска структура за да се спречат конфликти на интереси со цел да се гарантира недискриминаторско обезбедување на услуги.“

## Член 58

### Преодни одредби

1. Член 4(2) од Регулативата (ЕЗ) бр. 549/2004 и член 12(3) од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004 продолжуваат да се применуваат до 2 декември 2026 година.
2. Телото за ревизија на ефикасноста назначено во согласност со член 11(2) од Регулативата (ЕЗ) бр. 549/2004 продолжува со вршење на нивните функции до 02 јуни 2025 година.
3. Член 11 од Регулативата (ЕЗ) бр. 549/2004, со исклучок на став 2 од тој член и член 15 од Регулативата (ЕЗ) бр. 550/2004 и спроведувањето Актите донесени врз нивна основа, продолжуваат да се применуваат заради спроведување на системите за ефикасноста и за наплата на надоместоци што се однесуваат на третиот и четвртиот референтен период.
4. Одлуката за спроведување (ЕУ) 2019/709 <sup>(23)</sup> на Комисијата продолжува да се применува до крајот на четвртиот референтен период или до донесување на актот за

---

<sup>(23)</sup> Одлука за спроведување (ЕУ) 2019/709 на Комисијата од 6 мај 2019 година за назначување на управител на мрежа за мрежните функции за управување со воздушниот сообраќај (АТМ) на единственото европско небо (Сл. весник L бр. 120, 8.5.2019 година, стр. 27).

спроведување согласно член 38(3) од оваа регулатива, во зависност од тоа кој ќе се донесе попрво.

5. Член 9 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 549/2004 продолжува да се применува до 2 декември 2026 година.

#### *Член 59*

#### **Влегување во сила и примена**

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

Меѓутоа, членовите 4(3), 4(5) и 36(3) се применуваат од 2 декември 2026 година.

Членовите од 13 до 16 се применуваат после 6 месеци по влегувањето во сила на оваа регулатива. Членовите од 21 до 34 се применуваат од влегувањето во сила на оваа регулатива, за целите на спроведувањето на системите за ефикасноста и за наплата на надоместоци што се однесуваат на петтиот и следните референтни периоди.

Член 53 се применува од 2 декември 2026 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји членки.

Стразбур, 23 октомври 2024 година.

*За Европскиот парламент*  
*Претседателот*  
Р:МЕТСОЛА

За Советот  
Претседателот  
ЗСИГМОНД.Б.П

---

---