DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Cieľom iniciatívy Jednotné európske nebo (SES) je zvýšiť celkovú efektívnosť spôsobu organizácie a riadenia európskeho vzdušného priestoru prostredníctvom reformy odvetvia, ktoré poskytuje letecké navigačné služby (ANS). Jej vývoj zahŕňa dva komplexné legislatívne balíky – SES I a SES II – a pozostáva zo štyroch nariadení[[1]](#footnote-2).

Zo skúseností získaných od roku 2004 so SES I a od roku 200f9 so SES II vyplýva, že zásady a všeobecné smerovanie SES sú opodstatnené a mali by sa zachovať. Napriek tomuto súboru právnych predpisov však náklady na manažment letovej prevádzky (ATM) zostávajú vysoké a naďalej pretrvávajú meškania, čo je škodlivé pre životné prostredie. Táto situácia je spôsobená obmedzenou kapacitou, ako aj neefektívnosťou ATM, ktorá spôsobuje preťaženie, a to aj za normálnych podmienok. Je zrejmé, že ciele stanovené v čase prvého zriadenia jednotného európskeho neba neboli v očakávanom časovom rámci úplne dosiahnuté.

Cieľom tohto zmeneného návrhu je preto nielen odstrániť súčasnú neefektívnosť ATM, ktorá poškodzuje životné prostredie, ale aj posilniť ďalšie užitočné aspekty týkajúce sa ATM, ako napríklad pružnejšie poskytovanie dátových služieb a stimuly, ktoré môžu aktívne priniesť zlepšenia a prispieť k ďalšiemu znižovaniu environmentálnej stopy letectva.

Pôvodný návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie) (známy pod skratkou SES2+) prijala Komisia 11. júna 2013. Jeho cieľom bolo urýchliť vykonávanie reformy leteckých navigačných služieb bez toho, aby sa odchýlila od pôvodných cieľov a zásad.

Od prijatia návrhu, ale všeobecnejšie za posledné desaťročie sa odvetvie leteckej dopravy medzitým ďalej vyvíjalo, pokiaľ ide o vývoj v oblasti technológií a celkový udržateľný rast objemu letovej prevádzky do začiatku roka 2020. V dôsledku pandémie COVID-19 došlo k prudkému pádu objemu letovej prevádzky, čo je dôkazom toho, že zo štrukturálneho hľadiska nie je jednotné európske nebo dostatočne odolné, keďže poskytovanie služieb možno len ťažko prispôsobiť vývoju v oblasti dopravy. Vyvíjal sa aj politický kontext. Predovšetkým bola prijatá Parížska dohoda, ktorej súčasťou je potreba, aby letecká doprava prispievala k znižovaniu emisií CO2 (na pozadí doterajšieho pokračujúceho a rýchleho nárastu emisií). V decembri 2019 Komisia prijala oznámenie o Európskej zelenej dohode s cieľom dosiahnuť do roku 2050 uhlíkovú neutralitu a 90 % zníženie emisií z dopravy. Legislatívny návrh SES2+ by sa mal aktualizovať tak, aby odrážal tieto zmeny.

S cieľom umožniť odvetviu lepšie realizovať svoj hospodársky potenciál a zároveň fungovať udržateľnejšie je potrebné zabezpečiť revíziu, ktorá prinesie flexibilnejšie poskytovanie leteckých navigačných služieb zodpovedajúcich prevádzkovému prostrediu dneška a budúcnosti. Navrhované pravidlá by mali umožniť rýchle a efektívne prispôsobenie kapacity nárastu alebo poklesu dopytu alebo rozdielnym geografickým potrebám. Prispelo by to aj k cieľom Európskej zelenej dohody a konkrétnejšie k zníženiu emisií CO2 v odvetví leteckej dopravy, čo má kľúčový význam. S požadovaným znížením týchto emisií je spojený súbor rôznych opatrení, z ktorých mnohé prinesú ovocie až v dlhodobom horizonte. Včasná revízia systému SES a uplatňovanie z neho vyplývajúcich nových pravidiel však môže priniesť prvé hmatateľné zníženie emisií CO2 už od začiatku roku 2025.

Okrem potreby celkovej revízie sú osobitné dôvody na zmenu návrhu SES2+ okrem iného tieto:

* Znenie je potrebné zjednodušiť a zosúladiť s príslušnými právnymi predpismi Únie, ktoré nadobudli účinnosť od zastavenia rokovaní o pôvodnom návrhu SES2+ z roku 2013[[2]](#footnote-3);
* Niektoré vymedzenia pojmov a pravidlá je potrebné upraviť tak, aby odrážali vstupy zainteresovaných strán a získané skúsenosti, ako aj príslušné závery z nedávno vypracovaných správ a štúdií[[3]](#footnote-4);
* Zdá sa vhodné zohľadniť odporúčania zo správy skupiny odborníkov o budúcnosti jednotného európskeho neba[[4]](#footnote-5);
* To isté platí pre odporúčania vyplývajúce z pilotného projektu Európskeho parlamentu o budúcej architektúre európskeho vzdušného priestoru a zo správ Európskeho dvora audítorov;
* Rovnako dôležité je zohľadniť najnovší technologický vývoj v odvetví letectva a záväzky vyjadrené v Európskej zelenej dohode týkajúce sa dekarbonizácie odvetvia dopravy.

Napriek viacerým zmenám tento zmenený návrh sleduje rovnaké ciele ako návrh o SES2+ z roku 2013, aj keď v niektorých prípadoch rôznymi spôsobmi. V niektorých prípadoch sa zachovali riešenia zodpovedajúce uprednostňovaným možnostiam identifikovaným v posúdení vplyvu z roku 2013, niektoré z nich sa však aktualizovali tak, aby odrážali zmeny v odvetví. V oddiele 4 sprievodného pracovného dokumentu útvarov Komisie sa podrobne opisujú zmeny a uvádzajú sa dôkazy na ich podporu.

Keďže hlavné ciele a uprednostňované možnosti načrtnuté v posúdení vplyvu sa naďalej v podstate zachovávajú, je nepravdepodobné, že pravidlá, ktoré sa tu navrhujú, budú mať výrazne odlišné hospodárske, environmentálne alebo sociálne vplyvy v porovnaní s pôvodným návrhom SES2+. Preto nie je potrebné vykonať nové posúdenie vplyvu tohto zmeneného návrhu nad rámec analýzy, ktorá je obsahom uvedeného pracovného dokumentu útvarov Komisie.

• Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky

Komisia vo svojej stratégii v oblasti letectva pre Európu z roku 2015[[5]](#footnote-6) vyzvala spoluzákonodarcov na rýchle prijatie nariadenia vytýčeného v návrhu SES2+. Zmena uvedeného návrhu je plne v súlade s celkovou stratégiou Komisie pre túto oblasť politiky a mala by najmä uľahčiť pokrok v súvislosti s týmto legislatívnym spisom.

Právne predpisy o jednotnom európskom nebi úzko súvisia so súborom právnych predpisov Únie týkajúcich sa bezpečnosti letectva a s úlohami zverenými Agentúre Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“)[[6]](#footnote-7). Cieľom tohto návrhu je okrem iného zjednodušiť právne predpisy odstránením určitých prekrývaní medzi existujúcimi pravidlami a zosúladiť právne predpisy o jednotnom európskom nebi so základným nariadením EASA.

• Súlad s ostatnými politikami Únie

Zlepšenie pravidiel jednotného európskeho neba bolo identifikované v oznámení Komisie o Európskej zelenej dohode ako opatrenie, ktoré môže prispieť k zníženiu emisií CO2 v odvetví leteckej dopravy. Takéto zlepšenie by predovšetkým znížilo preťaženie, a umožnilo by tak častejšie využívanie priamych trás. Návrh obsahuje aj dôležité prvky zamerané na posilnenie digitalizácie a vnútorného trhu, čo sú dve ďalšie priority Komisie.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právny základ

Právnym základom navrhovanej zmeny je článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)

Článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie dáva Únii právo konať v tejto oblasti, ktorá patrí do spoločnej právomoci.

Konkrétnejšie na manažment letovej prevádzky sa od roku 2004 vzťahujú ustanovenia práva Únie, ktoré nemôžu meniť členské štáty konajúce samostatne. Z vecného hľadiska a svojou povahou má manažment letovej prevádzky vplyv na vzdušný priestor celej Európskej únie a cezhraničné pohyby osôb, tovaru, služieb a kapitálu sú neoddeliteľnou súčasťou letectva, a preto sa najúčinnejšie rieši na úrovni Únie.

Opatrenia na úrovni Únie sú potrebné na odstránenie roztrieštenosti európskeho vzdušného priestoru, a tým na umožnenie efektívnejšieho manažmentu schopného riešiť nedostatok kapacít z celkového hľadiska, a tak bojovať proti oneskoreniam a z nich vyplývajúcim dodatočným emisiám.

• Proporcionalita

Tento návrh neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie jeho cieľov. Zameriava sa na prvky podporené rôznymi vstupmi uvedenými v prílohe III k sprievodnému pracovnému dokumentu útvarov Komisie.

• Výber nástroja

Pôvodným návrhom bolo zmeniť existujúce nariadenia a prepracovať ich do jedného nariadenia v záujme jasnosti. Tento prístup je naďalej opodstatnený a s výhradou potrebných podstatných zmien by sa mal použiť rovnaký nástroj, teda prepracované nariadenie.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

Nové posúdenie vplyvu nad rámec posúdenia, o ktoré sa opiera pôvodný návrh v roku 2013 [SWD(2013) 206 final], sa považuje za nepotrebné, pretože hlavné ciele a uprednostňované možnosti sa výrazne nezmenili a hospodárske, environmentálne alebo sociálne vplyvy tu navrhovaného textu by sa nemali výrazne líšiť od vplyvov, ktoré mal priniesť pôvodný návrh SES2+.

V pracovnom dokumente útvarov Komisie pripojenom k tomuto zmenenému návrhu [doplniť odkaz] sa však uvádzajú ďalšie dôkazy a analýzy, najmä pokiaľ ide o aktualizácie v porovnaní s riešeniami na dosiahnutie uprednostňovaných možností z roku 2013. Tieto aktualizácie odrážajú zmeny v odvetví a ďalšie nové alebo zmenené prostriedky na dosiahnutie stanovených cieľov. Ďalšie prvky vychádzali z rôznych vstupov zozbieraných za posledné roky. V roku 2017 vydal Európsky dvor audítorov osobitnú správu o jednotnom európskom nebi, ktorá obsahuje odporúčania určené Komisii. V roku 2019 Európsky dvor audítorov nadviazal na svoju predchádzajúcu analýzu ďalšou osobitnou správou o regulácii modernizácie ATM v EÚ. Správa obsahuje odporúčania pre Komisiu, ktoré sa buď priamo riešia v tomto zmenenom návrhu, alebo ktoré možno riešiť prostredníctvom aktov Komisie založených na existujúcich alebo navrhovaných splnomocneniach.

V roku 2019 bola zriadená skupina odborníkov zložená z pätnástich významných odborníkov v tejto oblasti s cieľom posúdiť súčasnú situáciu a budúce potreby ATM v EÚ. Po niekoľkých mesiacoch konzultácií vo forme vypočutí so všetkými príslušnými subjektmi zainteresovanými na prevádzke skupina odborníkov vydala v apríli 2019 správu skupiny odborníkov o budúcnosti jednotného európskeho neba, v ktorej zohľadnila spoločný názor skupiny a uviedla desať odporúčaní[[7]](#footnote-8). Európsky parlament zároveň zadal vypracovanie pilotného projektu týkajúceho sa budúcej architektúry európskeho vzdušného priestoru, ktorého výsledkom bola aj správa v marci 2019. Počas fínskeho predsedníctva Rady Európskej únie sa v septembri 2019 konala konferencia na vysokej úrovni o budúcnosti jednotného európskeho neba, ktorej výsledkom bolo podpísané spoločné vyhlásenie zainteresovaných strán, v ktorom sa vyzýva na prijatie opatrení zo strany európskych inštitúcií, aby sa zjednodušil regulačný rámec a inštitucionálne usporiadanie s cieľom reagovať na súčasné a budúce potreby európskeho manažmentu letovej prevádzky, aby bol vhodný na daný účel.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet Únie.

5. ĎALŠIE PRVKY

• Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení zmeneného návrhu

Rovnako ako v minulosti sa navrhuje zlúčiť existujúce nariadenia o jednotnom európskom nebi do jedného nariadenia, čo si vyžiadalo niekoľko zmien. Nový nástroj je rozdelený do šiestich kapitol:

– Kapitola I: Všeobecné ustanovenia

– Kapitola II: Národné dozorné orgány

– Kapitola III: Poskytovanie služieb

– Kapitola IV: Riadenie siete

– Kapitola V: Vzdušný priestor, interoperabilita a technologické inovácie

– Kapitola VI: Záverečné ustanovenia

V tejto súvislosti sa navrhuje odstránenie prvkov, ktoré sa prekrývajú s nariadením (EÚ) 2018/1139. Podobne sa v nariadení (EÚ) 2018/1139 súbežne menia niektoré podrobnosti s cieľom zabezpečiť správne zosúladenie týchto dvoch nariadení. Nariadenie (ES) č. 552/2004 bolo zrušené nariadením (EÚ) 2018/1139 a ako také sa už v tomto zmenenom návrhu nezohľadňuje. Zachoval sa však cieľ interoperability jednotného európskeho neba.

***Národné dozorné orgány [články 3, 4 a 5, ktoré sa majú vykladať v spojení s novým článkom 114i nariadenia (EÚ) 2018/1139, ktorý je stanovený v samostatnom návrhu predloženom v tom istom čase[[8]](#footnote-9)]***

Jednou z hlavných potrieb opatrení uvedených v posúdení vplyvu je posilnenie národných dozorných orgánov, pokiaľ ide o ich nezávislosť a odborné znalosti, ale aj pokiaľ ide o ich zdroje. Na tieto účely sa v článku 3 opisuje požadovaná úroveň nezávislosti týchto orgánov voči poskytovateľom služieb, nad ktorými majú vykonávať dohľad, a akémukoľvek verejnému alebo súkromnému subjektu. Uplatňovanie navrhovaného režimu si vyžaduje predchádzajúcu administratívnu reorganizáciu v niektorých členských štátoch, a preto sa navrhuje, aby sa v tejto súvislosti umožnilo prechodné obdobie 48 mesiacov (návrh článku 46 ods. 2). Okrem toho sú stanovené jasnejšie požiadavky v súvislosti s právomocami a nezávislosťou prijatých zamestnancov, najmä pokiaľ ide o osoby zodpovedné za strategické rozhodnutia. V rovnakom zmysle sa v navrhovanom článku 20, ktorý sa týka „nákladovej základne pre poplatky“, výslovne uvádzajú ako jeden oprávnený prvok náklady vynaložené poskytovateľmi letových prevádzkových služieb v súvislosti s ich dohľadom a osvedčovaním zo strany národných dozorných orgánov. Týmto pravidlom sa vytvára priestor na primerané financovanie príslušných vnútroštátnych orgánov prostredníctvom zodpovedajúcich poplatkov.

Okrem iného s cieľom zlepšiť spoluprácu medzi orgánmi v záujme podpory odborných znalostí a najlepších postupov sa navrhuje zriadiť vhodné fórum pre národné dozorné orgány vo forme poradného výboru pre preskúmanie výkonnosti [pozri návrh nových článkov 114a a 114i nariadenia (EÚ) 2018/1139].

Navrhuje sa jasne odlíšiť úlohy národných dozorných orgánov zodpovedných za záležitosti týkajúce sa jednotného európskeho neba od úloh príslušných vnútroštátnych orgánov v oblasti bezpečnosti letectva, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2018/1139. Prvé spomenuté orgány by mali byť zodpovedné za osvedčovanie ekonomickej spôsobilosti súvisiace s finančnými podmienkami potrebnými na poskytovanie leteckých navigačných služieb, monitorovanie obstarávania leteckých navigačných služieb, ako aj za uplatňovanie systémov výkonnosti a spoplatňovania. Druhé uvedené orgány budú naďalej zodpovedné za bezpečnostné osvedčovanie a dohľad a iné úlohy opísané v nariadení (EÚ) 2018/1139.

***Osvedčovanie ekonomickej spôsobilosti poskytovateľov leteckých navigačných služieb a určenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb (články 6 a 7)***

Na osvedčovanie poskytovateľov leteckých navigačných služieb súvisiace s bezpečnosťou a dohľad nad nimi sa vzťahuje nariadenie 2018/1139. Okrem osvedčení požadovaných na základe uvedeného nariadenia by poskytovanie leteckých navigačných služieb malo byť podmienené splnením určitých požiadaviek týkajúcich sa finančnej spoľahlivosti, zodpovednosti a poistného krytia. Na tieto účely sa navrhuje ustanoviť osvedčenie ekonomickej spôsobilosti vydávané národnými dozornými orgánmi.

V zmenenom návrhu sa tiež stanovuje, že určenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb je platné na obdobie maximálne 10 rokov. Cieľom je zabezpečiť pravidelné prehodnocovanie určenia.

***CNS, AIS, ADS, MET a terminálne letové prevádzkové služby (článok 8)***

Služby poskytované na podporu letových prevádzkových služieb môžu priniesť zvýšenie nákladovej efektívnosti, očakáva sa, že umožnia väčšiu flexibilitu a podporia inovácie. Tieto možné zlepšenia by sa mohli dosiahnuť poskytovaním za trhových podmienok, na čo sa uvedené služby vzhľadom na svoju povahu hodia. Preto sa navrhuje nahradiť článok 9 nariadenia (ES) č. 550/2004 pravidlom týkajúcim sa poskytovania služieb CNS, AIS, ADS, MET a terminálnych letových prevádzkových služieb za trhových podmienok.

Letové prevádzkové služby, ktoré sa považujú za prirodzené monopoly, v zásade naďalej podliehajú požiadavke určenia konkrétneho poskytovateľa zodpovednými orgánmi. Poskytovatelia letových prevádzkových služieb by však mali mať možnosť rozhodnúť, či si obstarajú služby CNS, AIS, ADS alebo MET. Pokiaľ ide o terminálne letové prevádzkové služby, prevádzkovatelia letísk by mali mať možnosť rozhodnúť, či si obstarajú služby na riadenie letiska, ak by takéto obstarávanie umožnilo zvýšenie nákladovej efektívnosti v prospech používateľov vzdušného priestoru. Za rovnakých podmienok by členské štáty mali mať možnosť umožniť obstarávanie približovacej služby riadenia.

S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky a zabrániť diskriminácii, krížovým dotáciám a narušeniu hospodárskej súťaže by traťové služby mali byť organizačne oddelené od ostatných leteckých navigačných služieb.

***Spoločné informačné služby (článok 9)***

Článok 9 tohto zmeneného návrhu obsahuje ustanovenia o spoločných informačných službách potrebných na umožnenie bezpečného manažmentu letovej prevádzky bezpilotných lietadiel (prevádzka dronov). Tento článok je zosúladený s nedávnym vývojom v oblasti regulácie prevádzky bezpilotných lietadiel. Navrhuje sa regulovať stanovovanie cien za takéto služby tak, aby sa obmedzili náklady na manažment prevádzky bezpilotných lietadiel.

***Systémy výkonnosti a spoplatňovania a orgán na preskúmanie výkonnosti (články 10 až 25)***

Hospodárska regulácia by sa mala posilniť a zefektívniť. Na tento účel sa navrhuje poveriť samotných určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb úlohou vypracúvať a predkladať svoje plány výkonnosti na schválenie príslušnému orgánu. V závislosti od prípadu môže byť týmto orgánom agentúra pôsobiaca ako orgán na preskúmanie výkonnosti (PRB) alebo národný dozorný orgán.

Funkcia orgánu na preskúmanie výkonnosti, pre ktorú sú v návrhu, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2018/1139, stanovené osobitné pravidlá riadenia, je navrhnutá tak, aby umožňovala prijímať príslušné rozhodnutia s potrebnými odbornými znalosťami a nezávislosťou. Navrhované pravidlá financovania by mali zabezpečiť, aby agentúra mala k dispozícii potrebné zdroje. Z dôvodov hospodárnosti konania sa navrhuje, aby rozhodnutia prijaté agentúrou konajúcou ako orgán na preskúmanie výkonnosti podliehali odvolaciemu konaniu, ktoré je otvorené pre dotknuté strany.

V zmenenom návrhu sa stanovujú príslušné povinnosti agentúry konajúcej ako orgán na preskúmanie výkonnosti a národných dozorných orgánov, pokiaľ ide o vykonávanie systémov výkonnosti a spoplatňovania. Agentúra konajúca ako PRB je poverená najmä posudzovaním a schvaľovaním rozdelenia nákladov medzi traťové a terminálne služby a posudzovaním a schvaľovaním plánov výkonnosti pre traťové letecké navigačné služby. Národné dozorné orgány sú zodpovedné za posudzovanie a schvaľovanie plánov výkonnosti pre terminálne letecké navigačné služby. Na tento účel musia určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb, ktorí poskytujú oba druhy služieb, predložiť samostatné plány pre traťové a terminálne letecké navigačné služby.

Podmienky navrhovaného systému spoplatňovania sú zosúladené s týmto novým prístupom. Okrem toho sa navrhuje vytvorenie mechanizmov na úpravu poplatkov na úrovni celej Únie s cieľom podporiť najmä zlepšenie environmentálneho správania alebo kvality služieb.

Napokon sa navrhuje, aby sa do pravidiel týkajúcich sa transparentnosti účtov poskytovateľov leteckých navigačných služieb doplnili určité požiadavky (článok 25). Zámerom je pomôcť zabrániť krížovým dotáciám a z nich vyplývajúcim narušeniam. Toto pravidlo by malo najmä uľahčiť uplatňovanie článkov 8 a 9.

***Funkčné bloky vzdušného priestoru***

Zmenený návrh už neobsahuje ustanovenia týkajúce sa funkčných blokov vzdušného priestoru. Neexistencia takýchto pravidiel by nebránila členským štátom zachovať alebo vytvoriť funkčné bloky vzdušného priestoru, ak to budú považovať za užitočné. Neexistencia takýchto pravidiel by nebránila ani pružným formám spolupráce medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb.

***Riadenie siete (články 26, 27 a 28)***

V článku 26 sa uvádzajú funkcie siete a stanovujú sa ich ciele. V článku 27 sa stanovuje úloha manažéra siete, ktorou je prispievať k vykonávaniu funkcií siete, a stanovujú sa v ňom ustanovenia týkajúce sa vymenovania manažéra siete, jeho úloh a rozhodovacích procesov, ktoré má uplatňovať.

Navrhuje sa, aby sieťové funkcie podliehali osobitným pravidlám systému výkonnosti (článok 16).

Podľa článku 28 manažér siete zverejňuje svoje finančné účty a podstupuje nezávislý audit.

***Dostupnosť údajov a prístup k nim (článok 31)***

Navrhuje sa upraviť pravidlá týkajúce sa tejto otázky (aj v porovnaní s pôvodným návrhom) s cieľom uľahčiť poskytovanie služieb údajov o letovej prevádzke na cezhraničnom trhu a trhu v celej Únii. Okrem toho podmienky navrhovaného článku 31 zabezpečujú, aby nové subjekty vstupujúce na trh s údajmi mali prístup k príslušným prevádzkovým údajom ešte pred certifikáciou. S cieľom zabrániť krížovým dotáciám alebo dvojitému spoplatňovaniu sa navrhuje stanoviť primerané zásady stanovovania cien.

***Pružné využívanie vzdušného priestoru (článok 33)***

Článok 33 vo veľkej miere odráža článok 7 nariadenia (ES) č. 551/2004 a naďalej sa ním prideľuje členským štátom zodpovednosť za zabezpečenie uplatňovania koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru. Vyžaduje sa v ňom však aj to, aby sa táto koncepcia uplatňovala v súlade s riadiacim plánom ATM. Článok 33 dopĺňa základnú požiadavku stanovenú v nariadení (EÚ) 2018/1139, podľa ktorej musí riadenie vzdušného priestoru podporovať jednotné uplatňovanie pružného využívania vzdušného priestoru.

***Koordinácia SESAR (článok 34)***

V článku 34 sa vyžaduje, aby príslušné subjekty spolupracovali s cieľom zabezpečiť účinnú koordináciu medzi rôznymi fázami projektu SESAR.

• Zmeny oproti pôvodnému návrhu uvedenému v bode 1

V porovnaní s návrhom uvedeným v bode 1 boli do tohto zmeneného návrhu zahrnuté tieto zmeny:

**Odôvodnenia:**

1. Odôvodnenie 1 bolo zjednodušené a znie takto:

*„Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004[[9]](#footnote-10), nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004[[10]](#footnote-11) a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004[[11]](#footnote-12) boli podstatným spôsobom zmenené. Pri príležitosti ďalších zmien je z dôvodu prehľadnosti vhodné uvedené nariadenia prepracovať.“.*

2. Odôvodnenie 2 sa vypúšťa.

3. Odôvodnenie 3 sa prečísluje na odôvodnenie 2 a zavádzajú sa v ňom tieto zmeny:

a) za odkaz na „*nariadenie (ES) č. 552/2004*“ sa vkladajú slová „*Európskeho parlamentu a Rady*[[12]](#footnote-13)“;

b) neočíslované odôvodnenie, ktoré nasleduje po odôvodnení 3, sa stáva druhou vetou odôvodnenia 2 a preformuluje sa takto:

*„Prijatím druhého balíka právnych predpisov, najmä nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009[[13]](#footnote-14) sa ďalej posilnila iniciatíva jednotného európskeho neba tým, že sa zaviedli koncepcie systému výkonnosti a manažéra siete s cieľom ďalej zlepšiť výkonnosť európskej siete ATM.“;*

c) vkladá sa táto nová tretia veta:

*„Nariadenie (ES) č. 552/2004 bolo zrušené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139, keďže pravidlá potrebné na interoperabilitu systémov, komponentov a postupov ATM boli začlenené do uvedeného nariadenia.“.*

4. Vkladá sa toto nové odôvodnenie 3:

*„S cieľom zohľadniť zmeny zavedené v nariadení (EÚ) 2018/1139 je potrebné zosúladiť obsah tohto nariadenia s obsahom nariadenia (EÚ) 2018/1139.“.*

5. Odôvodnenie 6 sa preformuluje takto:

*„Plnenie cieľov v oblasti rozširovania bezpečnostných noriem v leteckej doprave a zároveň zlepšovanie celkového fungovania ATM a leteckých navigačných služieb (ANS) vo všeobecnej letovej prevádzke v Európe si vyžaduje zohľadnenie aj ľudského faktora. Členské štáty by mali preto dodržiavať zásady kultúry spravodlivosti. Mali by sa zvážiť a zohľadniť stanoviská a odporúčania expertnej skupiny pre ľudský rozmer[[14]](#footnote-15) jednotného európskeho neba.“.*

6. Vkladá sa toto nové odôvodnenie 7:

*„Zlepšenia v environmentálnom správaní ATM takisto priamo prispievajú k dosiahnutiu cieľov Parížskej dohody a Európskej zelenej dohody Komisie, najmä prostredníctvom znižovania emisií z leteckej dopravy.“.*

7. Odôvodnenie 7 sa prečísluje na odôvodnenie 8 a preformuluje sa takto:

*„V roku 2004 členské štáty prijali všeobecné vyhlásenie o vojenských otázkach, ktoré sa týkajú jednotného európskeho neba; podľa tohto vyhlásenia by členské štáty mali najmä zvýšiť spoluprácu medzi civilnými a vojenskými orgánmi, a pokiaľ a do akej miery to všetky členské štáty považujú za nevyhnutné, uľahčiť spoluprácu medzi ich ozbrojenými silami vo všetkých záležitostiach manažmentu letovej prevádzky.“*

8. Odôvodnenie 8 sa prečísluje na odôvodnenie 9 a odôvodnenie 9 sa vypúšťa.

9. V odôvodnení 10 sa posledná veta nahrádza takto:

*„To by národnému dozornému orgánu nemalo brániť v tom, aby bol súčasťou regulačného orgánu zodpovedného za niekoľko regulovaných odvetví, pokiaľ uvedený regulačný orgán spĺňa požiadavky na nezávislosť, alebo aby bol z hľadiska svojej organizácie pridružený k vnútroštátnemu orgánu na ochranu hospodárskej súťaže.“.*

10. Vkladá sa toto nové odôvodnenie 11:

*„Financovanie národných dozorných orgánov by malo zaručiť ich nezávislosť a malo by im umožniť fungovať v súlade so zásadami spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality. Vhodné postupy vymenovania zamestnancov by mali prispieť k zaručeniu nezávislosti národných dozorných orgánov, pričom sa zabezpečí najmä to, aby osoby zodpovedné za strategické rozhodnutia vymenúval verejný orgán, ktorý priamo neuplatňuje vlastnícke práva voči poskytovateľom leteckých navigačných služieb.“.*

11. Odôvodnenie 11 sa prečísluje na odôvodnenie 12 a prvá veta sa preformuluje takto:

*„Národné dozorné orgány zohrávajú kľúčovú úlohu pri vykonávaní jednotného európskeho neba, a preto by mali navzájom spolupracovať s cieľom umožniť výmenu informácií o ich činnosti a zásadách rozhodovania, najlepších postupov a procedúr, ako aj pokiaľ ide o uplatňovanie tohto nariadenia, a rozvoj spoločného prístupu, a to aj prostredníctvom posilnenej spolupráce na regionálnej úrovni.“.*

12. Odôvodnenie 12 sa prečísluje na odôvodnenie 43.

13. Odôvodnenie 13 sa vypúšťa.

14. Vkladajú sa tieto nové odôvodnenia 13 a 14:

*„13. Spolupráca medzi poskytovateľmi letových prevádzkových služieb je dôležitým nástrojom na zlepšenie výkonnosti európskeho systému ATM a mala by sa podporovať. Členské štáty by mali mať možnosť vytvoriť mechanizmy spolupráce, ktoré sa neobmedzujú na vopred vymedzené formy spolupráce a geografické oblasti.*

*14. Bezpečnostná certifikácia a bezpečnostný dohľad nad poskytovateľmi leteckých navigačných služieb vykonávajú príslušné vnútroštátne orgány alebo Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) v súlade s požiadavkami a postupmi stanovenými v nariadení (EÚ) 2018/1139. Na účely poskytovania leteckých navigačných služieb sú potrebné dodatočné požiadavky týkajúce sa finančnej spoľahlivosti, zodpovednosti a poistného krytia a mali by byť predmetom osvedčenia ekonomickej spôsobilosti. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb by mal mať možnosť ponúkať služby v Únii len vtedy, ak je držiteľom bezpečnostného osvedčenia aj osvedčenia ekonomickej spôsobilosti.“.*

15. Odôvodnenie 14 sa prečísluje na odôvodnenie 15.

16. Vkladajú sa tieto nové odôvodnenia 16 až 33:

*„16. Letové prevádzkové služby poskytované na výlučnom základe by mali podliehať určeniu a minimálnym požiadavkám verejného záujmu.*

 *17. Poskytovatelia letových prevádzkových služieb alebo prevádzkovatelia letísk by mali mať možnosť obstarávať spojovacie, navigačné a prehľadové služby (CNS – communication, navigation and surveillance), letecké informačné služby (AIS – aeronautical information services), služby údajov o letovej prevádzke (ADS – air traffic data services), meteorologické služby (MET) alebo terminálne letové prevádzkové služby za trhových podmienok bez toho, aby boli dotknuté bezpečnostné požiadavky, pokiaľ zistia, že takéto obstarávanie umožňuje zvýšenie nákladovej efektívnosti. Očakáva sa, že možnosť využiť takéto obstarávanie umožní väčšiu flexibilitu a podporí inovácie v službách bez toho, aby to malo vplyv na osobitné potreby ozbrojených síl týkajúce sa dôvernosti, interoperability, odolnosti systému, prístupu k údajom a bezpečnostnej ochrany ATM.*

 *18. Ak sa obstarávajú terminálne letové prevádzkové služby, nemali by podliehať systému spoplatňovania stanovenému v tomto nariadení ani článku 1 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES[[15]](#footnote-16), ktorý súvisí s uplatniteľnosťou uvedeného systému.*

 *19. Poskytovanie traťových letových prevádzkových služieb by malo byť organizačne oddelené od poskytovania služieb CNS, AIS, ADS, MET a terminálnych letových prevádzkových služieb, a to aj oddelením účtov, aby sa zabezpečila transparentnosť a zabránilo sa diskriminácii, krížovým dotáciám a narušeniu hospodárskej súťaže.*

 *20. V prípade potreby by sa obstarávanie leteckých navigačných služieb malo vykonávať v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ[[16]](#footnote-17) a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ[[17]](#footnote-18). Národné dozorné orgány by mali zabezpečiť, aby boli splnené požiadavky na obstarávanie leteckých navigačných služieb.*

 *21. Riadenie dopravy bezpilotných lietadiel si vyžaduje, aby boli dostupné spoločné informačné služby. Na obmedzenie nákladov takéhoto riadenia dopravy by mali ceny za spoločné informačné služby vychádzať z nákladov a primeranej ziskovej prirážky a mali by podliehať schváleniu národnými dozornými orgánmi. S cieľom umožniť poskytovanie služby by poskytovatelia leteckých navigačných služieb mali sprístupniť požadované údaje.*

 *22. Systémy výkonnosti a spoplatňovania majú zvyšovať nákladovú efektívnosť leteckých navigačných služieb poskytovaných za iných ako trhových podmienok a podporovať lepšiu kvalitu služieb a na tento účel by mali zahŕňať relevantné a vhodné stimuly. Vzhľadom na tento cieľ by sa systémy výkonnosti a spoplatňovania nemali vzťahovať na služby poskytované za trhových podmienok.*

 *23. Aby bol potrebný dohľad, pokiaľ ide o systémy výkonnosti a spoplatňovania, čo najúčinnejší, mal by sa zamerať na určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb ako takých.*

 *24. Zodpovednosti za dohľad, pokiaľ ide o systémy výkonnosti a spoplatňovania, by mali byť primerane rozdelené.*

 *25. Vzhľadom na cezhraničné a sieťové prvky, ktoré sú súčasťou poskytovania traťových leteckých navigačných služieb, a na skutočnosť, že v dôsledku toho sa má výkonnosť posudzovať najmä na základe cieľov výkonnosti na úrovni Únie, za posudzovanie a schvaľovanie plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov pre traťové letecké navigačné služby, ktoré podlieha súdnemu preskúmaniu odvolacím orgánom a prípadne Súdnym dvorom, by mal byť zodpovedný orgán Únie. S cieľom zabezpečiť, aby sa úlohy vykonávali na vysokej odbornej úrovni a s potrebnou nezávislosťou, by týmto orgánom Únie mala byť agentúra konajúca ako orgán na preskúmanie výkonnosti (PRB – Performance Review Body), ktorý bude fungovať v súlade so špecializovanými pravidlami riadenia stanovenými v nariadení (EÚ) 2018/1139. Národné dozorné orgány by vzhľadom na svoje vedomosti o miestnych okolnostiach, ktoré sú potrebné na posúdenie terminálnych leteckých navigačných služieb, mali byť zodpovedné za posudzovanie a schvaľovanie plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov pre terminálne letecké navigačné služby. Rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne letecké navigačné služby predstavuje jednu operáciu, ktorá je relevantná pre oba druhy služieb, a preto by mala podliehať dohľadu agentúry konajúcej ako PRB.*

 *26. Návrhy plánov výkonnosti v oblasti traťových a terminálnych navigačných služieb by mali byť v súlade s príslušnými výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu a mali by spĺňať určité kvalitatívne kritériá, aby sa zabezpečilo čo najúčinnejšie splnenie stanovených cieľov. Postup posudzovania by mal zabezpečiť rýchlu nápravu nedostatkov.*

 *27. Vykonávanie sieťových funkcií by malo podliehať kritériám, ktoré sú pre ne špecifické, so zreteľom na osobitnú povahu týchto funkcií. Sieťové funkcie by mali podliehať výkonnostným cieľom v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť.*

 *28. Systém spoplatňovania by mal vychádzať zo zásady, že za náklady vzniknuté pri poskytovaní prijatých služieb by mali platiť používatelia vzdušného priestoru, ale do úvahy by sa mali brať iba náklady pripísateľné takejto službe, ktoré nie sú pokryté inak. Náklady súvisiace s manažérom siete by sa mali zahrnúť do stanovených nákladov, ktoré môžu byť účtované používateľom vzdušného priestoru. Poplatky by mali podnecovať bezpečné, efektívne, účinné a udržateľné poskytovanie leteckých navigačných služieb z hľadiska dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti a nákladovej efektívnosti a plnenia výkonnostných cieľov a mali by stimulovať integrované poskytovanie služieb, pričom by zároveň mali obmedzovať vplyvy letectva na životné prostredie.*

 *29. Vzhľadom na cezhraničnú povahu letectva by sa na úrovni Únie mali vytvoriť mechanizmy na úpravu poplatkov s cieľom zlepšiť environmentálne správanie a kvalitu služieb, a to najmä zintenzívnením využívania udržateľných alternatívnych palív, zvýšením kapacity a znížením meškaní pri zachovaní optimálnej úrovne bezpečnosti. Národné dozorné orgány by tiež mali mať možnosť zaviesť na miestnej úrovni mechanizmy týkajúce sa terminálnych služieb.*

 *30. S cieľom motivovať používateľov vzdušného priestoru, aby si zvolili najkratšiu trať, najmä v časoch preťaženia, by malo byť možné stanoviť spoločnú jednotkovú sadzbu pre traťové služby v celom vzdušnom priestore jednotného európskeho neba. Stanovenie takejto spoločnej jednotkovej sadzby by malo byť pre poskytovateľov letových prevádzkových služieb neutrálne z hľadiska príjmov.*

 *31. Mala by sa stanoviť transparentnosť účtov poskytovateľov leteckých navigačných služieb ako jeden z prostriedkov na predchádzanie krížovým dotáciám a následným narušeniam.*

 *32. Funkcie siete ATM by mali prispievať k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy a podporovať dosahovanie výkonnostných cieľov pre celú Úniu. Mali by zabezpečiť udržateľné, efektívne a environmentálne optimálne využívanie vzdušného priestoru a obmedzených zdrojov, zohľadňovať prevádzkové potreby pri zavádzaní infraštruktúry európskej siete ATM a poskytovať podporu v prípade krízovej situácie v sieti. Niektoré úlohy, ktoré prispievajú k vykonávaniu týchto funkcií, by mal vykonávať manažér siete, ktorého činnosť by mala zahŕňať všetky dotknuté subjekty zainteresované na prevádzke.*

 *33. V procese kooperatívneho rozhodovania by mal pri rozhodnutiach, ktoré má prijať manažér siete, prevážiť záujem siete. Strany v procese kooperatívneho rozhodovania by preto mali v maximálnej možnej miere konať s cieľom zlepšiť fungovanie a výkonnosť siete. Postupy procesu kooperatívneho rozhodovania by mali podporovať záujem siete a mali by byť zamerané na vyriešenie problémov a dosahovanie konsenzu vždy, keď je to možné.“.*

17. Odôvodnenie 15 sa prečísluje na odôvodnenie 39 a preformuluje sa takto:

*„Koncepcia spoločných projektov by mala mať za cieľ včasné, koordinované a synchronizované vykonávanie zásadných prevádzkových zmien identifikovaných v európskom riadiacom pláne ATM, ktoré majú vplyv na celú sieť. Komisia by mala byť poverená vykonaním analýzy nákladov a prínosov v súvislosti s financovaním s cieľom urýchliť zavádzanie projektu SESAR.“*

18. Odôvodnenie 16 sa vypúšťa.

19. Odôvodnenie 17 sa prečísluje na odôvodnenie 37 a preformuluje sa takto:

*„Bezpečné a efektívne využívanie vzdušného priestoru možno dosiahnuť len úzkou spoluprácou medzi civilnými a vojenskými používateľmi vzdušného priestoru, ktorá je v praxi založená najmä na koncepcii pružného využívania vzdušného priestoru a účinnej civilno-vojenskej koordinácii podľa ustanovení ICAO. Mali by sa stanoviť pravidlá s cieľom zabezpečiť uplatňovanie tejto koncepcie a Komisia by mala byť splnomocnená na prijatie opatrení na zabezpečenie väčšej harmonizácie.“.*

20. Odôvodnenie 18 sa prečísluje na odôvodnenie 35 a preformuluje sa takto:

*„Dostupnosť príslušných prevádzkových údajov je nevyhnutná na umožnenie pružného poskytovania služieb údajov o letovej prevádzke, a to na cezhraničnej úrovni aj na úrovni celej Únie. Takéto údaje by sa preto mali sprístupniť príslušným zainteresovaným stranám vrátane potenciálnych nových poskytovateľov služieb údajov o letovej prevádzke. Presnosť informácií aj o stave vzdušného priestoru a o konkrétnych situáciách letovej prevádzky, ako aj včasná distribúcia týchto informácií riadiacim v odvetví civilného a vojenského letectva majú priamy vplyv na bezpečnosť a efektívnosť prevádzky. Včasný prístup k aktualizovaným informáciám o stave vzdušného priestoru má zásadný význam pre všetky zainteresované strany, ktoré majú pri predkladaní alebo opätovnom predkladaní svojich letových plánov záujem na využívaní sprístupnených štruktúr vzdušného priestoru.“.*

21. Odôvodnenie 19 sa prečísluje na odôvodnenie 36 a preformuluje sa takto:

*„Poskytovanie úplných, vysokokvalitných a včasných leteckých informácií má významný vplyv na bezpečnosť a na uľahčenie prístupu do vzdušného priestoru Únie a zvyšuje v ňom možnosti pohybu. Prístup k týmto údajom by sa mal uľahčiť prostredníctvom vhodnej informačnej infraštruktúry.“.*

22. Odôvodnenia 20 – 25 sa vypúšťajú.

23. Odôvodnenie 26 sa prečísluje na odôvodnenie 34 a preformuluje sa takto:

*„S cieľom posilniť zameranie poskytovateľov letových prevádzkových služieb na zákazníka a zvýšiť možnosť používateľov vzdušného priestoru ovplyvňovať rozhodnutia, ktoré sa ich dotýkajú, by sa mala zefektívniť konzultácia so zainteresovanými stranami a ich účasť na hlavných rozhodnutiach súvisiacich s prevádzkou poskytovateľov letových prevádzkových služieb.“*

24. Vkladá sa toto nové odôvodnenie 38:

*„Cieľom projektu SESAR je umožniť bezpečný, efektívny a environmentálne udržateľný rozvoj leteckej dopravy modernizáciou európskeho a globálneho systému ATM. Na dosiahnutie jeho plnej účinnosti by sa mala zabezpečiť riadna koordinácia medzi fázami projektu. Európsky riadiaci plán ATM by mal vychádzať z fázy definovania projektu SESAR a mal by prispieť k dosiahnutiu výkonnostných cieľov pre celú Úniu.“.*

25. Vkladá sa toto nové odôvodnenie 40:

*„Súlad s požiadavkami na systémy a komponenty ATM stanovenými v nariadení (EÚ) 2018/1139 by mal zabezpečiť interoperabilitu týchto systémov a komponentov v prospech jednotného európskeho neba.“.*

26. Odôvodnenie 27 sa vypúšťa.

27. Odôvodnenie 28 sa prečísluje na odôvodnenie 41 a mení sa takto:

a) v prvej vete sa vypúšťajú slová a *„a systém výkonnosti“*;

b) tretia a štvrtá veta sa nahrádzajú takto:

*„Pri prijímaní aktov podľa tohto nariadenia je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby sa tieto konzultácie viedli v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva. Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.“.*

28. Odôvodnenie 29 sa vypúšťa.

29. Odôvodnenie 30 sa prečísluje na odôvodnenie 42 a preformuluje sa takto:

*„S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, a to najmä pokiaľ ide o podmienky prijímania a postupov výberu zamestnancov v prípade národných dozorných orgánov, pravidlá týkajúce sa hospodárskej certifikácie poskytovateľov leteckých navigačných služieb, pravidlá vykonávania systémov výkonnosti a spoplatňovania, najmä pokiaľ ide o stanovovanie výkonnostných cieľov pre celú Úniu, klasifikáciu traťových a terminálnych leteckých navigačných služieb, kritériá a postupy posudzovania návrhov plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov poskytovateľov letových prevádzkových služieb a manažéra siete, monitorovanie výkonnosti, pravidlá poskytovania informácií o nákladoch a poplatkoch, obsah a stanovenie nákladovej základne poplatkov a stanovenie jednotkových sadzieb pre letecké navigačné služby, stimulačné mechanizmy a mechanizmy na rozdelenie rizika, vymenovanie manažéra siete a podmienky takéhoto vymenovania, úlohy manažéra siete a mechanizmy riadenia, ktoré má uplatňovať, pravidlá týkajúce sa vykonávania sieťových funkcií, podmienky konzultácií so zainteresovanými stranami o hlavných prevádzkových rozhodnutiach poskytovateľov letových prevádzkových služieb, požiadavky týkajúce sa dostupnosti prevádzkových údajov, podmienok prístupu a stanovenia cien za prístup, uplatnenie koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru, zriaďovanie spoločných projektov a mechanizmov riadenia, ktoré sa na ne vzťahujú. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011[[18]](#footnote-19).“.*

30. Odôvodnenia 31 a 32 sa vypúšťajú.

31. Odôvodnenie 33 sa prečísluje na odôvodnenie 44.

32. Odôvodnenie 34 sa vypúšťa.

33. Odôvodnenia 35 a 36 sa nahrádzajú týmto novým odôvodnením 45:

*„Vzhľadom na právne postavenie Španielskeho kráľovstva, pokiaľ ide o zvrchovanosť a jurisdikciu na území, na ktorom sa nachádza letisko, by sa toto nariadenie nemalo uplatňovať na letisko Gibraltár.“.*

34. Odôvodnenie 37 sa prečísluje na odôvodnenie 46. Prvá veta sa preformuluje takto:

*„Nakoľko ciele tohto nariadenia, najmä vykonávanie jednotného európskeho neba, nemôžu byť dostatočne dosiahnuté členskými štátmi, ale z dôvodu nadnárodného charakteru tohto snaženia môžu byť lepšie dosiahnuté skôr na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5 Zmluvy o Európskej únii;“.*

**KAPITOLA I: Všeobecné ustanovenia**

35. V článku 1 (Predmet a rozsah pôsobnosti) sa zavádzajú tieto zmeny:

a) odsek 1 sa preformuluje takto:

*„Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá pre vytvorenie a účinné fungovanie jednotného európskeho neba s cieľom posilniť súčasné bezpečnostné normy v letovej prevádzke, prispieť k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy a zlepšiť celkovú výkonnosť manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb pre všeobecnú letovú prevádzku v Európe s cieľom splniť požiadavky všetkých používateľov vzdušného priestoru. Jednotné európske nebo zahŕňa súvislú celoeurópsku sieť, postupne integrovanejší vzdušný priestor, systémy riadenia siete a systémy manažmentu letovej prevádzky, ktoré sú založené na bezpečnosti, efektívnosti, interoperabilite a technologickej modernizácii v prospech všetkých používateľov vzdušného priestoru, občanov a životného prostredia.“;*

b) v odseku 2 sa odkaz na článok 38 nahrádza odkazom na článok 44;

c) v odseku 3 sa druhá veta preformuluje takto:

*„V tomto kontexte je cieľom tohto nariadenia pomáhať v oblastiach jeho pôsobnosti členským štátom pri plnení ich záväzkov vyplývajúcich z Chicagskeho dohovoru tým, že sa vytvorí základ pre spoločný výklad a jednotné vykonávanie jeho ustanovení a zabezpečí sa, aby sa tieto ustanovenia náležite zohľadnili v tomto nariadení a v jeho vykonávacích predpisoch.“;*

d) odsek 4 sa preformuluje takto:

*„Toto nariadenie sa vzťahuje na vzdušný priestor v regióne ICAO EUR, v ktorom sú členské štáty zodpovedné za poskytovanie letových prevádzkových služieb. Členské štáty môžu toto nariadenie uplatňovať aj na vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné v iných regiónoch ICAO pod podmienkou, že o tom informujú Komisiu a ostatné členské štáty.“;*

e) odsek 5 sa nahrádza takto:

*„[V prípade, že sa nariadenie prijme pred skončením prechodného obdobia: Toto nariadenie sa neuplatňuje na letisko Gibraltár.]“;*

f) Vkladá sa tento odsek 6:

*„Pokiaľ nie je stanovené inak, ak sa odkazuje na Agentúru Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“), takýto odkaz sa chápe tak, že je určený agentúre ako bezpečnostnému orgánu, a nie ako orgánu zodpovednému za preskúmanie výkonnosti.“.*

36. V článku 2 (Vymedzenie pojmov) sa v súvislosti s bodmi 1 až 22 vykonali tieto zmeny a vložili sa tieto body:

a) bod 1 sa prečísluje na bod 5 a jeho písmeno a) sa preformuluje takto:

*„a) zabránenia zrážke:*

*i)* *medzi lietadlami;*

*ii)* *na prevádzkovej ploche medzi lietadlom a prekážkami;“;*

b) bod 2 sa prečísluje na bod 1 a preformuluje sa takto:

*„‚letisková služba riadenia‘ je služba riadenia letovej prevádzky (ATC) pre letiskovú prevádzku;“;*

c) bod 3 sa prečísluje na bod 2 a preformuluje sa takto:

*„‚letecká informačná služba‘ je služba zriadená v určenej oblasti pokrytia, ktorá je zodpovedná za poskytovanie leteckých informácií a údajov potrebných pre bezpečnosť, pravidelnosť a efektívnosť leteckej navigácie;“;*

d) bod 4 sa preformuluje takto:

*„‚letecké navigačné služby (ANS)‘ sú letové prevádzkové služby, spojovacie, navigačné a prehľadové služby (CNS), meteorologické služby (MET), letecké informačné služby (AIS) a služby údajov o letovej prevádzke (ADS);“;*

e) bod 5 sa prečísluje na bod 3 a preformuluje sa takto:

*„‚poskytovateľ leteckých navigačných služieb‘ je akýkoľvek verejný alebo súkromný subjekt poskytujúci jednu alebo viaceré letecké navigačné služby pre všeobecnú letovú prevádzku;“;*

f) bod 6 sa prečísluje na bod 11 a bod 7 na bod 12. bod 12 sa preformuluje takto:

*„‚riadenie vzdušného priestoru‘ je plánovacia funkcia s primárnym cieľom maximalizácie využitia dostupného vzdušného priestoru dynamickým prideľovaním času a v určitom čase rozdelením vzdušného priestoru medzi rôzne kategórie používateľov vzdušného priestoru na základe krátkodobých potrieb;“;*

g) vkladajú sa tieto nové body 6 a 7:

*„6. „služby údajov o letovej prevádzke“ sú služby zberu, zhromažďovania a integrácie prevádzkových údajov od poskytovateľov prehľadových služieb, poskytovateľov meteorologických služieb (MET) a leteckých informačných služieb (AIS) a funkcií siete a od iných príslušných subjektov alebo poskytovanie spracovaných údajov na účely riadenia letovej prevádzky a manažmentu letovej prevádzky;*

*7. „manažment toku letovej prevádzky a kapacity (ATFCM)“ je služba zameraná na ochranu riadenia letovej prevádzky pred prekročením kapacity a na optimalizáciu využívania dostupnej kapacity;“;*

h) bod 8 sa prečísluje na bod 14 a preformuluje sa takto:

*„‚používatelia vzdušného priestoru‘ sú prevádzkovatelia lietadiel prevádzkovaných v súlade s pravidlami všeobecnej letovej prevádzky;“;*

i) bod 9 sa prečísluje na bod 8 a preformuluje sa takto:

*„‚manažment toku letovej prevádzky (ATFM)‘ je funkcia alebo služba zriadená s cieľom prispieť k bezpečnému, usporiadanému a rýchlemu toku letovej prevádzky po celej dráhe letu tým, že sa zabezpečí využitie kapacity ATC na maximálne možnú mieru a že objem prevádzky zodpovedá kapacitám vyhláseným príslušnými poskytovateľmi služieb letovej prevádzky;“;*

j) bod 10 sa prečísluje na bod 9 a preformuluje sa takto:

*„‚manažment letovej prevádzky (ATM – Air Traffic Management)‘ je zoskupenie vzdušných a pozemných funkcií alebo služieb (letové prevádzkové služby, riadenie vzdušného priestoru a manažment toku letovej prevádzky) požadovaných na zaručenie bezpečného a efektívneho pohybu lietadla počas všetkých fáz prevádzky;“;*

k) bod 11 sa prečísluje na bod 10;

l) bod 12 sa prečísluje na bod 17 a preformuluje sa takto:

*„‚oblastná služba riadenia‘ je služba ATC pre riadené lety v riadených oblastiach;“;*

m) bod 13 sa prečísluje na bod 16;

n) vkladá sa tento bod 13:

*„‚štruktúra vzdušného priestoru‘ je špecifický objem vzdušného priestoru vymedzený s cieľom zaistiť bezpečnú a optimálnu prevádzku lietadiel;“*

o) bod 14 sa prečísluje na bod 33 a preformuluje sa takto:

*„‚európsky riadiaci plán ATM‘ je plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES[[19]](#footnote-20) v súlade s článkom 1 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 219/2007[[20]](#footnote-21) a v znení následných zmien;“;*

p) body 15 a 16 sa vypúšťajú;

q) bod 17 sa prečísluje na bod 21 a preformuluje sa takto:

*„‚osvedčenie‘ je dokument vydaný agentúrou, príslušným vnútroštátnym orgánom alebo národným dozorným orgánom, v akejkoľvek forme zodpovedajúcej vnútroštátnemu právu, ktorý potvrdzuje, že poskytovateľ manažmentu letovej prevádzky a leteckej navigačnej služby spĺňa požiadavky na poskytovanie špecifickej služby;“;*

r) bod 18 sa prečísluje na bod 23;

s) vkladá sa tento bod 18:

*„‚východisková hodnota‘ je hodnota vymedzená na základe odhadu na účely stanovenia výkonnostných cieľov, ktorá sa týka sa stanovených nákladov alebo stanovených jednotkových nákladov počas roka predchádzajúceho začiatku príslušného referenčného obdobia;“;*

t) bod 19 sa prečísluje na bod 24;

u) vkladá sa tento bod 19:

*„‚referenčná skupina‘ je skupina poskytovateľov letových prevádzkových služieb s podobným prevádzkovým a hospodárskym prostredím;“;*

v) bod 20 sa prečísluje na bod 28 a preformuluje sa takto:

*„‚vyhlásenie‘ je na účely manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb vyhlásenie vymedzené v článku 3 ods. 10 nariadenia (EÚ) 2018/1139;“;*

w) vkladá sa tento bod 20:

*„‚rozčleňovacia hodnota‘ je hodnota získaná v prípade daného poskytovateľa letových prevádzkových služieb rozčlenením výkonnostného cieľa pre celú Úniu na úroveň každého poskytovateľa letových prevádzkových služieb, ktorá slúži ako referenčná hodnota na posúdenie súladu výkonnostného cieľa stanoveného v návrhu plánu výkonnosti s výkonnostným cieľom pre celú Úniu;“;*

x) bod 21 sa prečísluje na bod 34 a preformuluje sa takto:

*„‚pružné využívanie vzdušného priestoru‘ je koncepcia riadenia vzdušného priestoru založená na základnej zásade, že vzdušný priestor by sa nemal označovať za čisto civilný ani za čisto vojenský vzdušný priestor, ale mal by sa skôr považovať za kontinuum, v ktorom sa musí v čo najväčšej možnej miere vyhovieť požiadavkám všetkých používateľov;“;*

y) bod 22 sa prečísluje na bod 35;

z) vkladá sa tento bod 22:

„*‚spoločná informačná služba (CIS)‘ je služba, ktorá pozostáva zo zhromažďovania statických a dynamických údajov a ich šírenia s cieľom umožniť poskytovanie služieb pre manažment prevádzky bezpilotných lietadiel;“.*

37. V článku 2 (Vymedzenie pojmov) sa vykonali tieto zmeny, pokiaľ ide o body 23 až 38, a vložili sa tieto body:

a) bod 23 sa prečísluje na bod 15;

b) bod 24 sa vypúšťa;

c) bod 25 sa prečísluje na bod 36 a preformuluje sa takto:

*„‚všeobecná letová prevádzka‘ sú všetky pohyby civilných lietadiel, ako aj všetky pohyby štátnych lietadiel (vrátane vojenských, colných a policajných lietadiel), keď sa uvedené pohyby uskutočňujú v súlade s postupmi Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) zriadenej Chicagským dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944;“;*

d) bod 26 sa prečísluje na bod 37; druhá veta sa vypúšťa;

e) vkladajú sa tieto nové body 25 a 26:

*„25. „riadená oblasť“ je riadený vzdušný priestor siahajúci nahor od stanovenej výšky nad zemou;*

*26. „kooperatívne rozhodovanie“ je postup, pri ktorom sa rozhodnutia prijímajú na základe vzájomnej výmeny názorov a konzultácie s členskými štátmi, subjektmi zainteresovanými na prevádzke a prípadne s inými aktérmi;“;*

f) bod 27 sa prečísluje na bod 38 a preformuluje sa takto:

*„‚meteorologické služby‘ sú zariadenia a služby, ktoré poskytujú lietadlu predpovede počasia, výstrahy, hlásenia o počasí a pozorovania na účely leteckej navigácie, ako aj iné meteorologické informácie a údaje poskytované štátmi na letecké účely;“;*

g) bod 28 sa prečísluje na bod 41 a preformuluje sa takto:

*„‚navigačné služby‘ sú zariadenia a služby, ktoré poskytujú lietadlu informácie o polohe a čase;“;*

h) bod 29 sa prečísluje na bod 44 a preformuluje sa takto:

*„‚prevádzkové údaje‘ sú informácie týkajúce sa všetkých fáz letu, ktoré vyžadujú na prevádzkové účely poskytovatelia leteckých navigačných služieb, používatelia vzdušného priestoru, prevádzkovatelia letísk a iní zainteresovaní účastníci;“;*

i) bod 30 sa prečísluje na bod 46 a preformuluje sa takto:

*„‚uvedenie do prevádzky‘ je prvé prevádzkové použitie po prvej inštalácii alebo vylepšení systému;“;*

j) bod 31 sa prečísluje na bod 47;

k) bod 32 sa prečísluje na bod 53 a preformuluje sa takto:

*„‚prehľadové služby‘ sú zariadenia a služby, ktoré sa používajú na stanovenie príslušných polôh lietadiel, aby umožnili ich bezpečné rozstupy;“;*

l) vkladajú sa tieto nové body 29 až 32:

*„29. „traťové letecké navigačné služby“ sú letové prevádzkové služby súvisiace s riadením lietadla od konca fázy vzletu a fázy počiatočného stúpania po začatie fázy priblíženia a fázy pristávania a základné letecké navigačné služby potrebné na poskytovanie traťových letových prevádzkových služieb;*

*30. „traťová zóna spoplatňovania“ je objem vzdušného priestoru, ktorý sa rozprestiera od zeme až po horný vzdušný priestor vrátane, kde sa poskytujú traťové letecké navigačné služby a pre ktorý je stanovená jednotná nákladová základňa;*

*31. „Eurocontrol“ je Európska organizácia pre bezpečnosť leteckej prevádzky založená Medzinárodným dohovorom o spolupráci pre bezpečnosť leteckej prevádzky z 13. decembra 1960;*

*32. „európska sieť manažmentu letovej prevádzky“ (EATMN) je súbor systémov uvedených v bode 3.1 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2018/1139, ktoré umožňujú poskytovanie leteckých navigačných služieb v Únii, vrátane rozhraní na hraniciach s tretími krajinami;“;*

m) bod 33 sa prečísluje na bod 54;

n) bod 34 sa prečísluje na bod 57;

o) bod 35 sa prečísluje na bod 27 a preformuluje sa takto:

*„‚cezhraničné služby‘ sú letecké navigačné služby, ktoré v jednom členskom štáte poskytuje poskytovateľ služieb, ktorý má hlavné miesto podnikateľskej činnosti v inom členskom štáte;“;*

p) bod 36 sa prečísluje na bod 40 a preformuluje sa takto:

*„‚národný dozorný orgán‘ je vnútroštátny orgán alebo orgány poverené členským štátom úlohami podľa tohto nariadenia, ktoré nie sú úlohami, na ktoré sa vzťahuje príslušný vnútroštátny orgán;“;*

q) body 37 a 38 sa vypúšťajú;

r) vkladá sa tento bod 39:

*„‚príslušný vnútroštátny orgán‘ sú subjekty vymedzené v článku 3 bode 34 nariadenia (EÚ) 2018/1139;“;*

s) vkladajú sa tieto nové body 42 a 43:

*„42. „krízová situácia v sieti“ je stav neschopnosti poskytovať služby manažmentu letovej prevádzky a letecké navigačné služby na požadovanej úrovni, ktorého výsledkom je výrazná strata kapacity siete alebo výrazná nerovnováha medzi kapacitou siete a dopytom, alebo vážna porucha v informačnom toku v jednej alebo viacerých častiach siete v dôsledku neobyčajnej a nepredvídanej udalosti;*

*43. „manažér siete“ je subjekt poverený úlohami potrebnými na prispievanie k vykonávaniu funkcií siete uvedených v článku 26 v súlade s článkom 27;“;*

t) vkladá sa tento bod 45:

*„‚plán výkonnosti‘ je plán vypracovaný alebo prípadne prijatý poskytovateľmi letových prevádzkových služieb a manažérom siete, ktorého cieľom je zlepšiť výkonnosť leteckých navigačných služieb a funkcií siete;“.*

38. V článku 2 (Vymedzenie pojmov) sa vložili tieto ďalšie body:

a) vkladajú sa tieto nové body 48 až 52:

*„48. „fáza definovania projektu SESAR“ je fáza, ktorá zahŕňa vytvorenie a aktualizáciu dlhodobej vízie projektu SESAR, súvisiacej koncepcie činností umožňujúcich zlepšenia v každej fáze letu, požadovaných základných prevádzkových zmien v rámci EATMN a požadovaných priorít vývoja a zavádzania;*

*49. „fáza zavádzania projektu SESAR“ sú za sebou idúce fázy industrializácie a implementácie, počas ktorých sa vykonávajú tieto činnosti: normalizácia, výroba a certifikácia pozemných a palubných zariadení a procesov potrebných na realizáciu riešení SESAR (industrializácia); a obstarávanie, inštalácia a uvedenie do prevádzky zariadení a systémov založených na riešeniach SESAR vrátane súvisiacich prevádzkových postupov (implementácia);*

*50. „fáza vývoja projektu SESAR“ je fáza, počas ktorej sa vykonávajú výskumné, vývojové a validačné činnosti zamerané na dosiahnutie vyspelých riešení SESAR;*

*51. „projekt SESAR“ je projekt modernizácie manažmentu letovej prevádzky v Európe, ktorého cieľom je zabezpečiť v Únii vysokovýkonnú, štandardizovanú a interoperabilnú infraštruktúru manažmentu letovej prevádzky a ktorý pozostáva z inovačného cyklu, ktorý zahŕňa fázu definovania projektu SESAR, fázu vývoja projektu SESAR a fázu zavádzania projektu SESAR;*

*52. „riešenie SESAR“ je použiteľný výstup fázy vývoja projektu SESAR, ktorým sa zavedú nové alebo vylepšené štandardizované a interoperabilné prevádzkové postupy alebo technológie;“;*

b) vkladajú sa tieto nové body 55 a 56:

*„55. „terminálne letecké navigačné služby“ sú letiskové služby riadenia alebo letiskové letové informačné služby, ktoré zahŕňajú letové poradné služby a pohotovostné služby, letové prevádzkové služby súvisiace s priblížením a odletom lietadla vo vzdialenosti od príslušného letiska potrebnej na splnenie prevádzkových požiadaviek a potrebné základné letecké navigačné služby;*

*56. „terminálna zóna spoplatňovania“ je letisko alebo skupina letísk, ktoré sa nachádzajú na území členského štátu, kde sa poskytujú terminálne letecké navigačné služby a pre ktoré je stanovená jednotná nákladová základňa.“.*

**Kapitola II: Vnútroštátne orgány**

39. Názov kapitoly II sa nahrádza takto: *„Národné dozorné orgány“*.

40. Názov článku 3 sa nahrádza takto: *„Vymenovanie, ustanovenie a požiadavky týkajúce sa národných dozorných orgánov“.*

41. Znenie článku 3 sa mení takto:

a) odsek 1 sa preformuluje takto:

*„Členské štáty spoločne alebo jednotlivo buď vymenujú, alebo ustanovia orgán alebo orgány ako svoj národný dozorný orgán, ktorý prevezme úlohy pridelené takémuto orgánu týmto nariadením.“;*

b) odsek 2 sa prečísluje na odsek 3 a preformuluje sa takto:

*„Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, národné dozorné orgány sú právne oddelené a nezávislé od akéhokoľvek iného verejného alebo súkromného subjektu, pokiaľ ide o ich organizáciu, fungovanie, právnu štruktúru a rozhodovanie.*

*Národné dozorné orgány sú tiež nezávislé od akéhokoľvek poskytovateľa leteckých navigačných služieb, pokiaľ ide o organizáciu, rozhodnutia o financovaní, právnu štruktúru a rozhodovanie.“;*

c) odsek 3 sa prečísluje na odsek 4 a preformuluje sa takto:

*„Členské štáty môžu zriadiť národné dozorné orgány s právomocami vo viacerých regulovaných sektoroch, ak uvedené integrované regulačné orgány spĺňajú požiadavky na nezávislosť stanovené v tomto článku. Národný dozorný orgán môže byť v súvislosti s jeho organizačnou štruktúrou spojený aj s vnútroštátnym orgánom na ochranu hospodárskej súťaže uvedeným v článku 11 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003, ak spoločný orgán spĺňa požiadavky na nezávislosť stanovené v tomto článku.“;*

d) odsek 4 sa vypúšťa;

e) odsek 5 sa prečísluje na odsek 2 a preformuluje sa takto:

*„Národné dozorné orgány vykonávajú svoje právomoci nestranne, nezávisle a transparentne tak, aby tomu zodpovedala ich organizácia, personálne obsadenie, riadenie a financovanie.“;*

 f) odsek 6 sa nahrádza odsekmi 5 a 6, ktoré znejú takto:

*„5.* *Zamestnanci národných dozorných orgánov musia spĺňať tieto požiadavky:*

*a)*  *sú prijímaní na základe jasných a transparentných postupov, ktoré zabezpečujú ich nezávislosť;*

*b)*  *sú vybraní na základe ich konkrétnej kvalifikácie vrátane primeranej spôsobilosti a príslušných skúseností, alebo sa musia podrobiť primeranej odbornej príprave.*

*Zamestnanci národných dozorných orgánov konajú nezávisle, najmä tým, že predchádzajú konfliktom záujmov medzi poskytovaním leteckých navigačných služieb a vykonávaním svojich úloh.*

*6. Nad rámec požiadaviek stanovených v odseku 5 osoby zodpovedné za strategické rozhodnutia menuje subjekt dotknutého členského štátu, ktorý priamo neuplatňuje vlastnícke práva voči poskytovateľom leteckých navigačných služieb. Členské štáty rozhodnú o tom, či sa tieto osoby vymenujú na pevne stanovené alebo obnoviteľné obdobie alebo na neurčito, čo umožní ich odvolanie iba z dôvodov, ktoré nesúvisia s ich rozhodovaním. Osoby zodpovedné za strategické rozhodnutia nežiadajú ani neprijímajú pokyny od žiadnej vlády ani iného verejného či súkromného subjektu pri vykonávaní svojich funkcií pre národný dozorný orgán a majú plnú právomoc prijímať a riadiť svojich zamestnancov.*

*Zdržia sa akýchkoľvek priamych alebo nepriamych záujmov, ktoré by sa mohli považovať za narušujúce ich nezávislosť a ktoré by mohli ovplyvniť výkon ich funkcií. Na tento účel každý rok vypracujú vyhlásenie o záväzkoch a vyhlásenie o záujmoch, v ktorom uvedú všetky priame alebo nepriame záujmy.*

*Osoby zodpovedné za strategické rozhodnutia, audity alebo iné funkcie priamo spojené s výkonnostnými cieľmi alebo dohľadom nad poskytovateľmi leteckých navigačných služieb nesmú zastávať žiadnu pracovnú pozíciu ani zodpovednosť u žiadneho poskytovateľa leteckých navigačných služieb po skončení svojho funkčného obdobia v národnom dozornom orgáne aspoň počas obdobia dvoch rokov.“;*

g) odsek 7 sa preformuluje takto:

*„Členské štáty zabezpečia, aby národné dozorné orgány mali potrebné finančné zdroje a schopnosti na účinné a včasné plnenie úloh, ktoré sú im pridelené na základe tohto nariadenia. Národné dozorné orgány riadia svojich zamestnancov na základe vlastných rozpočtových prostriedkov, ktoré sa stanovia úmerne k úlohám, ktoré má tento orgán plniť v súlade s článkom 4.“;*

h) odsek 8 sa prečísluje na odsek 9;

i) vkladá sa tento odsek 8:

*„Členský štát môže požiadať agentúru konajúcu ako orgán na preskúmanie výkonnosti (PRB), aby realizovala úlohy súvisiace s vykonávaním systémov výkonnosti a spoplatňovania stanovených v článkoch 14, 17, 19, 20, 21, 22 a 25 a vo vykonávacích aktoch uvedených v článkoch 18 a 23, za ktoré je národný dozorný orgán daného členského štátu zodpovedný podľa tohto nariadenia a podľa delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe.*

*Agentúra konajúca ako PRB sa po akceptovaní uvedenej žiadosti stáva dozorným orgánom zodpovedným za úlohy, na ktoré sa žiadosť vzťahuje, a národnému dozornému orgánu žiadajúceho členského štátu sa odoberie zodpovednosť za uvedené úlohy. Na vykonávanie týchto úloh, a to aj pokiaľ ide o vyberanie poplatkov a platieb, sa uplatňujú pravidlá uvedené v nariadení (EÚ) 2018/1139, ktoré sa vzťahujú na agentúru konajúcu ako PRB.“;*

j) odsek 9 sa prečísluje na odsek 10 a mení sa takto:

* slová „odseku 6 písm. a) a b)“ sa nahrádzajú slovami „odseku 5 písm. a) a b)“;
* slová *„článku 27 ods. 3“* sa nahrádzajú slovami *„článku 37 ods. 3“*.

42. Článok 4 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

*„Národné dozorné orgány uvedené v článku 3:*

*a) vykonávajú činnosti potrebné na vydávanie osvedčení ekonomickej spôsobilosti uvedených v článku 6 vrátane dohľadu nad držiteľmi uvedených osvedčení ekonomickej spôsobilosti;*

 *b) dohliadajú na správne uplatňovanie požiadaviek na obstarávanie v súlade s článkom 8 ods. 6;*

*c) uplatňujú systémy výkonnosti a spoplatňovania stanovené v článkoch 10 až 17 a článkoch 19 až 22 a vo vykonávacích aktoch uvedených v článkoch 18 a 23 v rámci svojich úloh vymedzených v uvedených článkoch a aktoch a dohliadajú na uplatňovanie nariadenia, pokiaľ ide o transparentnosť účtov určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb v súlade s článkom 25.“;*

b) odsek 2 sa prečísluje na odsek 3 a preformuluje sa takto:

*„Každý národný dozorný orgán vykonáva potrebné kontroly, audity a ďalšie monitorovacie činnosti s cieľom identifikovať možné porušenia požiadaviek stanovených v tomto nariadení a v delegovaných a vykonávacích aktoch prijatých na jeho základe zo strany subjektov podliehajúcich jeho dohľadu na základe tohto nariadenia.*

*Prijme všetky potrebné opatrenia na presadzovanie, ktoré môžu v prípade potreby zahŕňať zmenu, obmedzenie, pozastavenie alebo zrušenie osvedčení ekonomickej spôsobilosti, ktoré vydal v súlade s článkom 6.*

*Príslušní poskytovatelia leteckých navigačných služieb, prevádzkovatelia letísk a poskytovatelia spoločnej informačnej služby dodržiavajú opatrenia, ktoré na tento účel prijali národné dozorné orgány.“;*

c) vkladá sa tento odsek 2:

*„Národné dozorné orgány sú zodpovedné za posudzovanie a schvaľovanie stanovovania cien za poskytovanie spoločnej informačnej služby v súlade s článkom 9.“.*

43. Článok 5 sa mení takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

*„Národné dozorné orgány si vymieňajú informácie a spolupracujú v rámci siete poradnej rady pre preskúmanie výkonnosti uvedenej v článku 114a nariadenia (EÚ) 2018/1139.“;*

b) odsek 2 sa preformuluje takto:

*„Národné dozorné orgány spolupracujú, v prípade potreby prostredníctvom pracovných dojednaní, na účely vzájomnej pomoci pri plnení svojich úloh v oblasti monitorovania a dohľadu a pri vykonávaní vyšetrovaní a preskúmavaní.“*;

c) odsek 3 sa nahrádza takto:

*„Národné dozorné orgány uľahčia poskytovanie cezhraničných služieb poskytovateľmi leteckých navigačných služieb na účely zlepšenia výkonnosti siete. V prípade poskytovania leteckých navigačných služieb vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné dva alebo viaceré členské štáty, príslušné členské štáty uzavrú dohodu o dozore, ktorý majú vykonávať na základe tohto nariadenia nad príslušnými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb. Príslušné národné dozorné orgány môžu vypracovať plán, v ktorom sa spresňuje vykonávanie ich spolupráce s cieľom uviesť danú dohodu do účinnosti.“;*

d) odsek 4 sa vypúšťa;

e) odsek 5 sa prečísluje na odsek 4 a preformuluje sa takto:

*„V prípade poskytovania leteckých navigačných služieb vo vzdušnom priestore, za ktorý zodpovedá iný členský štát, sa v dohodách uvedených v odseku 3 stanoví vzájomné uznávanie vykonávania úloh dozoru stanovených v tomto nariadení a výsledkov plnenia týchto úloh každým z orgánov. Takisto sa v nich uvedie, ktorý národný dozorný orgán je zodpovedný za osvedčovanie ekonomickej spôsobilosti stanovené v článku 6.“;*

f) odsek 6 sa prečísluje na odsek 5 a preformuluje sa takto:

*„Pokiaľ to umožňuje vnútroštátne právo a so zreteľom na regionálnu spoluprácu, môžu národné dozorné orgány uzatvárať aj dohody o rozdelení zodpovednosti pri dozorných úlohách. O týchto dohodách informujú Komisiu.“.*

44. Článok 6 sa vypúšťa.

**Kapitola III Poskytovanie služieb**

45. Článok 7 sa spolu s článkom 28 nahrádza článkom 38, ktorý nesie názov *„Konzultácia so zainteresovanými stranami“* a znie takto:

*„1. Členské štáty, národné dozorné orgány, agentúra bez ohľadu na to, či koná ako PRB alebo nie, a manažér siete stanovia konzultačné mechanizmy na primerané konzultácie so zainteresovanými stranami na účely plnenia ich úloh pri vykonávaní tohto nariadenia.*

*2. Komisia zriadi mechanizmus na úrovni Únie na účely konzultácií o otázkach týkajúcich sa vykonávania tohto nariadenia, ak je to vhodné. Do konzultácie zapojí špecifický výbor pre medziodvetvový dialóg zriadený na základe rozhodnutia Komisie 98/500/ES.*

*3. K zainteresovaným stranám môžu patriť:*

*a) poskytovatelia leteckých navigačných služieb alebo príslušné skupiny, ktoré ich zastupujú;*

*b) manažér siete;*

*c) prevádzkovatelia letísk alebo príslušné skupiny, ktoré ich zastupujú;*

*d) používatelia vzdušného priestoru alebo príslušné skupiny, ktoré ich zastupujú;*

*e) armáda;*

*f) výrobný priemysel;*

*g) zastupiteľské orgány odborného personálu;*

*h) relevantné mimovládne organizácie.“.*

46. Článok 8 sa prečísluje na článok 6. Názov článku sa nahrádza názvom *„Osvedčovanie ekonomickej spôsobilosti a požiadavky na poskytovateľov leteckých navigačných služieb“* a jeho znenie sa nahrádza takto:

*„1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb musia byť okrem osvedčení, ktorých držiteľmi musia byť podľa článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139, aj držiteľmi osvedčenia ekonomickej spôsobilosti. Toto osvedčenie ekonomickej spôsobilosti sa vydáva na základe žiadosti, pokiaľ žiadateľ preukázal dostatočnú finančnú spoľahlivosť a získal primerané krytie zodpovednosti za škodu a poistné krytie.*

*Osvedčenie ekonomickej spôsobilosti uvedené v tomto odseku možno obmedziť, pozastaviť alebo zrušiť, ak už držiteľ nespĺňa požiadavky na vydanie a zachovanie platnosti takéhoto osvedčenia.*

*2. Subjekt, ktorý je držiteľom osvedčenia ekonomickej spôsobilosti uvedeného v odseku 1 a osvedčenia uvedeného v článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139, je oprávnený poskytovať v Únii letecké navigačné služby používateľom vzdušného priestoru za nediskriminačných podmienok bez toho, aby bol dotknutý článok 7 ods. 2.*

*3. Osvedčenie ekonomickej spôsobilosti uvedené v odseku 1 a osvedčenie uvedené v článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139 môžu podliehať jednej alebo viacerým podmienkam stanoveným v prílohe I. Takéto podmienky musia byť objektívne odôvodnené, nediskriminačné, primerané a transparentné. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 36 s cieľom zmeniť zoznam uvedený v prílohe I na účely zabezpečenia rovnakých hospodárskych podmienok a odolnosti poskytovania služieb.*

*4. Národné dozorné orgány členského štátu, v ktorom má fyzická alebo právnická osoba žiadajúca o osvedčenie ekonomickej spôsobilosti hlavné miesto podnikateľskej činnosti, alebo ak táto osoba nemá žiadne hlavné miesto podnikateľskej činnosti, členského štátu, kde má miesto pobytu alebo sídlo, sú zodpovedné za úlohy stanovené v tomto článku v súvislosti s hospodárskymi osvedčeniami. V prípade poskytovania leteckých navigačných služieb vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné dva alebo viaceré členské štáty, zodpovednými národnými dozornými orgánmi sú tie, ktoré sú určené v súlade s článkom 5 ods. 4.*

*5. Na účely odseku 1 národné dozorné orgány:*

*a) prijímajú a posudzujú žiadosti, ktoré im boli predložené, a prípadne vydávajú osvedčenia ekonomickej spôsobilosti alebo obnovujú ich platnosť;*

*b) vykonávajú dohľad nad držiteľmi osvedčení ekonomickej spôsobilosti.*

*6. Komisia v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 prijme vykonávacie predpisy týkajúce sa podrobných požiadaviek na finančnú spoľahlivosť, najmä finančnú silu a finančnú odolnosť, ako aj pokiaľ ide o krytie zodpovednosti za škodu a poistné krytie. S cieľom zabezpečiť jednotné vykonávanie a dodržiavanie odsekov 1, 4 a 5 tohto článku Komisia prijme vykonávacie akty v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3, ktorými stanoví podrobné ustanovenia týkajúce sa pravidiel a postupov osvedčovania a vykonávania vyšetrovaní, kontrol, auditov a iných monitorovacích činností potrebných na zabezpečenie účinného dohľadu zo strany národného dozorného orgánu nad subjektmi, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.“.*

47. Článok 9 sa prečísluje na článok 7 a obsahuje tieto zmeny:

a) odseky 1, 2 a 3 sa preformulujú takto:

*„1.* *Členské štáty zabezpečia poskytovanie letových prevádzkových služieb výlučne v rámci špecifických blokov vzdušného priestoru vzťahujúcich sa na vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné. Na tento účel členské štáty určia jednotlivo alebo kolektívne jedného alebo viacerých poskytovateľov letových prevádzkových služieb. Poskytovatelia letových prevádzkových služieb musia spĺňať tieto podmienky:*

*a) sú držiteľmi platného osvedčenia alebo platného vyhlásenia uvedených v článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139 a osvedčenia ekonomickej spôsobilosti v súlade s článkom 6 ods. 1.*

*b) spĺňajú požiadavky národnej bezpečnosti a obrany.*

*Každé rozhodnutie o určení poskytovateľa letových prevádzkových služieb je platné najviac desať rokov. Členské štáty sa môžu rozhodnúť obnoviť určenie poskytovateľa letových prevádzkových služieb.*

*2. Určenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb nepodlieha žiadnej podmienke, ktorou by sa od týchto poskytovateľov vyžadovalo, aby:*

*a) boli vo vlastníctve priamo alebo formou kontrolného podielu určujúceho členského štátu alebo jeho štátnych príslušníkov;*

*b) mali hlavné miesto prevádzky alebo registrované sídlo na území určujúceho členského štátu;*

*c) využívali výlučne zariadenia v určujúcom členskom štáte.*

*3.* *Členské štáty špecifikujú práva a povinnosti, ktoré musia poskytovatelia letových prevádzkových služieb, určení jednotlivo alebo spoločne, spĺňať. Povinnosti zahŕňajú podmienky sprístupnenia príslušných údajov umožňujúcich identifikáciu všetkých pohybov lietadiel vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné.“;*

b) odseky 4 a 5 sa vypúšťajú;

c) odsek 6 sa prečísluje na odsek 4.

48. Článok 10 sa vypúšťa.

49. Vkladá sa nový článok 8 s názvom *„Podmienky poskytovania služieb CNS, AIS, ADS, MET a terminálnych letových prevádzkových služieb“*, ktorý znie takto:

*„1. Poskytovatelia letových prevádzkových služieb sa môžu rozhodnúť obstarávať služby CNS, AIS, ADS alebo MET za trhových podmienok, ak to umožní zvýšiť nákladovú efektívnosť v prospech používateľov vzdušného priestoru.*

*Členské štáty umožnia prevádzkovateľom letísk obstarávať terminálne letové prevádzkové služby na riadenie letiska za trhových podmienok, ak to umožní zvýšiť nákladovú efektívnosť v prospech používateľov vzdušného priestoru.*

*Členské štáty môžu okrem toho povoliť prevádzkovateľom letísk alebo dotknutému národnému dozornému orgánu obstarávať terminálne letové prevádzkové služby na riadenie približovania za trhových podmienok, ak to umožní zvýšiť nákladovú efektívnosť v prospech používateľov vzdušného priestoru.*

*2. Obstarávanie služieb za trhových podmienok musí byť založené na rovnakých, nediskriminačných a transparentných podmienkach v súlade s právom Únie vrátane pravidiel zmluvy týkajúcich sa hospodárskej súťaže. Postupy obstarávania príslušných služieb musia byť navrhnuté tak, aby umožnili účinnú účasť konkurenčných poskytovateľov v rámci týchto postupov, a to aj prostredníctvom pravidelného opätovného otvorenia súťaže.*

*3. Členské štáty prijmú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby poskytovanie traťových letových prevádzkových služieb bolo z hľadiska organizácie oddelené od poskytovania služieb CNS, AIS, ADS, MET a terminálnych letových prevádzkových služieb a aby sa dodržala požiadavka týkajúca sa oddelenia účtov uvedená v článku 25 ods. 3.*

*4. Poskytovateľ služieb CNS, AIS, ADS, MET alebo terminálnych letových prevádzkových služieb môže byť vybraný na poskytovanie služieb v členskom štáte, len ak:*

*a) je držiteľom osvedčenia v súlade s článkom 6 ods. 1 a 2;*

*b) sa hlavné miesto jeho podnikateľskej činnosti nachádza na území členského štátu;*

*c) členské štáty alebo štátni príslušníci členských štátov vlastnia viac ako 50 % poskytovateľa služieb a vykonávajú nad ním účinnú kontrolu, či už priamo alebo nepriamo prostredníctvom jedného alebo viacerých sprostredkovateľských podnikov, pokiaľ nie je stanovené inak v dohode s treťou krajinou, ktorej je Únia zmluvnou stranou a*

*d) poskytovateľ služieb spĺňa požiadavky na národnú bezpečnosť a obranu.*

*5. Články 14, 17 a články 19 až 22 sa nevzťahujú na poskytovateľov terminálnych letových prevádzkových služieb určených na základe postupu obstarávania v súlade s odsekom 1 druhým a tretím pododsekom. Uvedení poskytovatelia terminálnych letových prevádzkových služieb poskytujú na účely monitorovania národnému dozornému orgánu a agentúre konajúcej ako PRB údaje o výkonnosti leteckých navigačných služieb v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú bezpečnosť, životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť.*

*6. Národné dozorné orgány zabezpečujú, aby poskytovatelia letových prevádzkových služieb a prevádzkovatelia letísk vykonávali obstarávanie uvedené v odseku 1 v súlade s odsekom 2 a v prípade potreby uplatnia nápravné opatrenia. V prípade terminálnych letových prevádzkových služieb sú zodpovedné za schvaľovanie špecifikácií obstarávania terminálnych letových prevádzkových služieb, ktoré zahŕňajú požiadavky na kvalitu služieb. Národné dozorné orgány sa obrátia na vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže uvedený v článku 11 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 vo veciach týkajúcich sa uplatňovania pravidiel hospodárskej súťaže.“.*

50. Vkladá sa nový článok 9 s názvom *„Poskytovanie spoločných informačných služieb“*, ktorý znie takto:

*„1. Ak sa poskytujú spoločné informačné služby, šírené údaje musia mať integritu a kvalitu potrebnú na umožnenie bezpečného poskytovania služieb na účely manažmentu prevádzky bezpilotných lietadiel.*

*2. Cena za spoločné informačné služby vychádza z fixných a variabilných nákladov za poskytovanie príslušnej služby a môže okrem toho zahŕňať prirážku odrážajúcu primeraný kompromis medzi rizikami a výnosmi.*

*Náklady podľa prvého pododseku sa uvedú na účte oddelenom od účtov pre akékoľvek iné činnosti dotknutého prevádzkovateľa a sprístupnia sa verejnosti.*

*3. Poskytovateľ spoločných informačných služieb stanovuje cenu v súlade s odsekom 2 na základe posúdenia a schválenia príslušným národným dozorným orgánom.*

*4. Pokiaľ ide o prevádzku v konkrétnych častiach vzdušného priestoru určených členskými štátmi na prevádzku bezpilotných lietadiel, poskytovatelia leteckých navigačných služieb sprístupňujú príslušné prevádzkové údaje v reálnom čase. Poskytovatelia spoločných informačných služieb používajú uvedené údaje len na prevádzkové účely služieb, ktoré poskytujú. Prístup k príslušným prevádzkovým údajom sa udeľuje poskytovateľom spoločných informačných služieb na nediskriminačnom základe bez toho, aby boli dotknuté záujmy bezpečnostnej alebo obrannej politiky.*

*Ceny za prístup k takýmto údajom vychádzajú z hraničných nákladov na sprístupnenie údajov.“.*

51. Článok 11 sa prečísluje na článok 10 a mení sa takto:

a) odsek 1 sa preformuluje takto:

*„Na zlepšenie výkonnosti leteckých navigačných služieb a funkcií siete v rámci jednotného európskeho neba sa systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a funkcií siete uplatňuje v súlade s týmto článkom a článkami 11 až 18.“;*

b) odsek 2 sa nahrádza takto:

*„Systém výkonnosti sa vykonáva počas referenčných období, ktoré trvajú minimálne dva roky a najviac päť rokov. Systém výkonnosti zahŕňa:*

*a) výkonnostné ciele pre celú Úniu v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť za každé referenčné obdobie;*

*b) plány výkonnosti vrátane záväzných výkonnostných cieľov v kľúčových oblastiach výkonnosti uvedených v písmene a) za každé referenčné obdobie;*

*c) pravidelné preskúmanie, monitorovanie a porovnávanie výkonnosti v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť.*

*Komisia môže pridať ďalšie kľúčové oblasti výkonnosti na účely stanovovania alebo monitorovania výkonnostných cieľov, ak je to potrebné na zlepšenie výkonnosti.“;*

c) odseky 3 až 6 a odsek 8 sa vypúšťajú;

d) odsek 7 sa prečísluje na odsek 3 a preformuluje sa takto:

*„Základom odseku 2 písm. a), b) a c) sú:*

*a) zber, validácia, preskúmanie, hodnotenie a rozširovanie príslušných údajov týkajúcich sa výkonnosti leteckých navigačných služieb a funkcií siete od všetkých príslušných strán vrátane poskytovateľov leteckých navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, prevádzkovateľov letísk, národných dozorných orgánov, príslušných vnútroštátnych orgánov, členských štátov, agentúry, manažéra siete a Eurocontrolu;*

*b) kľúčové ukazovatele výkonnosti na účely stanovenia cieľov v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť;*

*c) ukazovatele na monitorovanie výkonnosti v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú bezpečnosť, životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť;*

*d) metodika vypracovania plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov pre letecké navigačné služby a metodika vypracovania plánu výkonnosti a výkonnostných cieľov pre funkcie siete;*

*e) posudzovanie navrhovaných plánov výkonnosti a cieľov pre letecké navigačné služby a funkcie siete;*

*f) monitorovanie plánov výkonnosti vrátane vhodných varovných mechanizmov na revíziu plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov a na revíziu výkonnostných cieľov pre celú Úniu v priebehu referenčného obdobia;*

*g) referenčné porovnávanie poskytovateľov leteckých navigačných služieb;*

*h) systémy stimulov vrátane finančných demotivačných faktorov uplatniteľných vtedy, keď poskytovateľ letových prevádzkových služieb nesplní príslušné záväzné výkonnostné ciele počas referenčného obdobia alebo keď nevykonal príslušné spoločné projekty uvedené v článku 35. Takéto finančné demotivačné faktory berú do úvahy najmä zhoršenie úrovne kvality služieb, ktoré uvedený poskytovateľ poskytuje, v dôsledku nesplnenia výkonnostných cieľov alebo nevykonania spoločných projektov a ich vplyvu na sieť;*

*i) mechanizmus zdieľania rizika, pokiaľ ide o objem dopravy a náklady;*

*j) harmonogramy stanovovania cieľov, posudzovania plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov, monitorovania a referenčného porovnávania;*

*k) metodika na rozdelenie spoločných nákladov na traťové a terminálne letecké navigačné služby medzi tieto dve kategórie služieb;*

*l) mechanizmy na riešenie nepredvídateľných a významných udalostí, ktoré majú podstatný vplyv na vykonávanie systémov výkonnosti a spoplatňovania.“.*

52. Vkladá sa nový článok 11 s názvom *„Stanovenie výkonnostných cieľov pre celú Úniu“*, ktorý znie takto:

*„1. Komisia prijme výkonnostné ciele pre celú Úniu pre traťové letecké navigačné služby a terminálne letecké navigačné služby v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť, za každé referenčné obdobie v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 37 ods. 2 a v súlade s odsekmi 2 až 3 tohto článku. V spojení s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu môže Komisia vymedziť doplnkové východiskové hodnoty, rozčleňovacie hodnoty alebo referenčné skupiny s cieľom umožniť posúdenie a schválenie návrhov plánov výkonnosti v súlade s kritériami uvedenými v článku 13 ods. 3.*

*2. Výkonnostné ciele pre celú Úniu uvedené v odseku 1 sa vymedzia na základe týchto základných kritérií:*

*a) podnecujú k postupnému a nepretržitému zlepšovaniu prevádzkovej a hospodárskej výkonnosti leteckých navigačných služieb;*

*b) sú realistické a dosiahnuteľné počas príslušného referenčného obdobia a zároveň podporujú dlhodobejší štrukturálny a technologický rozvoj umožňujúci efektívne, udržateľné a odolné poskytovanie leteckých navigačných služieb.*

*3. Na účely prípravy svojich rozhodnutí o výkonnostných cieľoch pre celú Úniu Komisia zhromaždí všetky potrebné vstupy od zainteresovaných strán. Na žiadosť Komisie agentúra konajúca ako PRB poskytne Komisii pomoc pri analýze a príprave uvedených rozhodnutí prostredníctvom stanoviska.“.*

53. Článok 12 sa vypúšťa.

54. Článok 13 sa prečísluje na článok 19 a preformuluje sa takto:

*„1. Bez toho, aby bola dotknutá možnosť členských štátov financovať poskytovanie letových prevádzkových služieb, na ktoré sa vzťahuje tento článok, z verejných finančných prostriedkov, sa poplatky za letecké navigačné služby stanovujú a ukladajú používateľom vzdušného priestoru a vymáhajú sa od nich.*

*2. Poplatky vychádzajú z nákladov poskytovateľov letových prevádzkových služieb v súvislosti so službami a funkciami poskytovanými v prospech používateľov vzdušného priestoru počas stanovených referenčných období vymedzených v článku 10 ods. 2. Tieto náklady môžu zahŕňať primeranú návratnosť aktív s cieľom prispieť k potrebnému zlepšeniu kapitálu.*

*3. Poplatky podporujú bezpečné, efektívne, účinné a udržateľné poskytovanie leteckých navigačných služieb z hľadiska dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti a efektívnosti nákladov a plnenia výkonnostných cieľov a stimulujú integrované poskytovanie služieb, pričom zároveň obmedzujú vplyvy letectva na životné prostredie.*

*4. Výnosy z poplatkov uložených používateľom vzdušného priestoru môžu viesť k finančným prebytkom alebo stratám pre poskytovateľov letových prevádzkových služieb v dôsledku uplatňovania systémov stimulov uvedených v článku 10 ods. 3 písm. h) a mechanizmov zdieľania rizika uvedených v článku 10 ods. 3 písm. i).*

*5. Výnosy z poplatkov uložených používateľom vzdušného priestoru v súlade s týmto článkom sa nesmú použiť na financovanie služieb, ktoré sa poskytujú za trhových podmienok v súlade s článkom 8.*

*6. Finančné údaje o stanovených nákladoch, skutočných nákladoch a príjmoch určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb sa oznamujú národným dozorným orgánom a agentúre konajúcej ako PRB a sprístupňujú sa verejnosti.“.*

55. Článok 14 sa prečísluje na článok 24. Jeho názov sa nahrádza názvom *„Preskúmanie súladu so systémami výkonnosti a spoplatňovania“* a jeho znenie sa preformuluje takto:

*„1. Komisia pravidelne preskúmava, či poskytovatelia letových prevádzkových služieb a prípadne členské štáty dodržiavajú články 10 až 17 a články 19 až 22 a vykonávacie akty uvedené v článkoch 18 a 23. Komisia koná po konzultácii s agentúrou konajúcou ako PRB a s národnými dozornými orgánmi.*

*2. Na žiadosť jedného alebo viacerých členských štátov, národného dozorného orgánu alebo Komisie agentúra konajúca ako PRB vykoná vyšetrovanie akéhokoľvek údajného nesúladu, ako sa uvádza v odseku 1. Ak existujú náznaky takéhoto nesúladu, agentúra konajúca ako PRB môže začať vyšetrovanie z vlastnej iniciatívy. Vyšetrovanie uzavrie do štyroch mesiacov od prijatia žiadosti po vypočutí príslušného členského štátu, príslušného národného dozorného orgánu a dotknutého určeného poskytovateľa letových prevádzkových služieb. Bez toho, aby bol dotknutý článok 41 ods. 1, agentúra konajúca ako PRB poskytne výsledky vyšetrovania dotknutým členským štátom, dotknutým poskytovateľom letových prevádzkových služieb a Komisii.*

*3. Komisia môže vydať stanovisko k tomu, či členské štáty a/alebo poskytovatelia letových prevádzkových služieb dodržali články 10 až 17 a články 19 až 22 a vykonávacie akty uvedené v článkoch 18 a 23, a toto stanovisko oznámi príslušnému členskému štátu alebo členským štátom a dotknutému poskytovateľovi letových prevádzkových služieb.“.*

56. Článok 15 sa prečísluje na článok 35 (v kapitole V zmeneného návrhu) a preformuluje sa takto:

*„1. Komisia môže zriadiť spoločné projekty na realizáciu základných prevádzkových zmien identifikovaných v európskom riadiacom pláne ATM, ktoré majú vplyv na celú sieť.*

*2. Komisia môže stanoviť aj mechanizmy riadenia spoločných projektov a ich vykonávania.*

*3. Spoločné projekty môžu byť oprávnené na financovanie z prostriedkov Únie. S týmto cieľom a bez toho, aby tým bola dotknutá právomoc členských štátov rozhodovať o využití svojich finančných zdrojov, vypracuje Komisia nezávislú analýzu nákladov a prínosov a uskutoční príslušné konzultácie s členskými štátmi a s príslušnými zainteresovanými stranami v súlade s článkom 10, pričom preskúma všetky vhodné možnosti financovania ich vykonávania.*

*4. Komisia stanoví spoločné projekty a mechanizmy riadenia uvedené v odsekoch 1 a 2 prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3.“.*

57. Článok 16 sa vypúšťa.

58. Článok 17 sa nahrádza článkami 26 a 27 (v kapitole IV zmeneného návrhu) a znie takto:

„Článok 26

***Funkcie siete***

*1. Funkcie siete riadenia letovej prevádzky zabezpečujú udržateľné a efektívne využívanie vzdušného priestoru a obmedzených zdrojov. Zabezpečujú tiež, aby používatelia vzdušného priestoru mohli prevádzkovať environmentálne optimálne trajektórie, a zároveň umožňujú maximálny prístup k vzdušnému priestoru a leteckým navigačným službám. Tieto funkcie siete, ktoré sú uvedené v odsekoch 2 a 3 podporujú dosiahnutie výkonnostných cieľov pre celú Úniu a vychádzajú z prevádzkových požiadaviek.*

*2. Funkcie siete uvedené v odseku 1 zahŕňajú:*

*a) plánovanie a riadenie európskych štruktúr vzdušného priestoru;*

*b) manažment toku letovej prevádzky;*

*c) koordináciu obmedzených zdrojov v rámci leteckých frekvenčných pásiem využívaných všeobecnou letovou prevádzkou, obzvlášť rádiových frekvencií, ako aj koordináciu kódov odpovedača radaru.*

*3. Funkcie siete uvedené v odseku 1 zahŕňajú aj:*

*a) optimalizáciu koncepcie vzdušného priestoru pre sieť a uľahčenie delegovania poskytovania letových prevádzkových služieb prostredníctvom spolupráce s poskytovateľmi letových prevádzkových služieb a orgánmi členských štátov;*

*b) manažment poskytovania kapacity riadenia letovej prevádzky v sieti, ako sa stanovuje v záväznom pláne prevádzky siete (NOP – Network Operations Plan);*

*c) funkciu koordinácie a podpory v prípade krízovej situácie v sieti;*

*d) manažment toku letovej prevádzky a kapacity;*

*e) riadenie plánovania, monitorovania a koordinácie vykonávacích činností zavádzania infraštruktúry v európskej sieti ATM v súlade s európskym riadiacim plánom ATM s prihliadnutím na prevádzkové potreby a súvisiace prevádzkové postupy;*

*f) monitorovanie fungovania infraštruktúry európskej siete ATM.*

*4. Funkcie uvedené v odsekoch 2 a 3 nezahŕňajú prijatie záväzných opatrení všeobecnej pôsobnosti alebo vykonávanie rozhodovacej politickej právomoci. Vykonávajú sa v koordinácii s vojenskými orgánmi v súlade s dohodnutými postupmi týkajúcimi sa pružného využívania vzdušného priestoru.*

*5. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 36 na účely zmeny tohto nariadenia s cieľom doplniť funkcie k tým, ktoré sú uvedené v odsekoch 2 a 3, ak je to potrebné na fungovanie a výkonnosť siete.*

*Článok 27*

***Manažér siete***

*1. V záujme dosiahnutia cieľov uvedených v článku 26 Komisia, v prípade potreby s podporou agentúry, zabezpečí, aby manažér siete prispieval k vykonávaniu funkcií siete stanovených v článku 26 plnením úloh uvedených v odseku 4.*

*2. Komisia môže určiť nezávislý a kompetentný orgán, aby vykonával úlohy manažéra siete. Komisia na tento účel prijme vykonávací akt v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3. V rozhodnutí o určení musia byť uvedené podmienky určenia vrátane financovania manažéra siete.*

*3. Úlohy manažéra siete sa vykonávajú nezávislým, nestranným a nákladovo efektívnym spôsobom. Podliehajú vhodnej správe, v rámci ktorej sa uznáva oddelená zodpovednosť za poskytovanie služieb a reguláciu, ak má príslušný orgán určený za manažéra siete aj regulačné funkcie. Manažér siete pri vykonávaní svojich úloh zohľadňuje potreby celej siete ATM a v plnej miere zapája používateľov vzdušného priestoru, a poskytovateľov leteckých navigačných služieb, prevádzkovateľov letísk a armádu.*

*4. Manažér siete prispieva k vykonávaniu funkcií siete prostredníctvom podporných opatrení zameraných na bezpečné a efektívne plánovanie a prevádzku siete za bežných a krízových podmienok a prostredníctvom opatrení zameraných na neustále zlepšovanie sieťových operácií v jednotnom európskom nebi a celkovú výkonnosť siete, najmä pokiaľ ide o vykonávanie systému výkonnosti. Pri opatreniach, ktoré prijíma manažér siete, sa zohľadňuje potreba úplnej integrácie letísk do siete.*

*5. Manažér siete úzko spolupracuje s agentúrou pôsobiacou ako PRB s cieľom zabezpečiť, aby výkonnostné ciele uvedené v článku 10 primerane zodpovedali kapacite, ktorú majú poskytovať jednotliví poskytovatelia leteckých navigačných služieb a na ktorej sa dohodol manažér siete s uvedenými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb v pláne prevádzky siete.*

*6. Manažér siete:*

*a) rozhoduje o jednotlivých opatreniach na vykonávanie funkcií siete a na podporu účinného vykonávania záväzného plánu prevádzky siete a dosahovania záväzných výkonnostných cieľov;*

*b) radí Komisii a poskytuje relevantné informácie agentúre konajúcej ako PRB v súvislosti so zavádzaním infraštruktúry siete ATM v súlade s európskym riadiacim plánom ATM, najmä s cieľom identifikovať investície potrebné pre sieť.*

*7. Manažér siete prijíma rozhodnutia prostredníctvom postupu kooperatívneho rozhodovania. Strany postupu kooperatívneho rozhodovania konajú v maximálnej možnej miere s cieľom zlepšiť fungovanie a výkonnosť siete. Postup kooperatívneho rozhodovania podporuje záujem siete.*

*8. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 stanoví podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete, úloh manažéra siete, riadiacich mechanizmov vrátane postup kooperatívneho rozhodovania a krízového riadenia.*

*9. Aspekty koncepcie štruktúry vzdušného priestoru iné ako tie, ktoré sú uvedené v článku 26 ods. 2 a 3, riešia členské štáty. V tejto súvislosti členské štáty zohľadňujú dopyt po leteckej doprave, sezónnosť a zložitosť letovej prevádzky a plánov výkonnosti. Pred rozhodnutím o uvedených aspektoch sa podľa potreby poradia s dotknutými používateľmi vzdušného priestoru alebo so skupinami zastupujúcimi takýchto používateľov vzdušného priestoru a s vojenskými orgánmi.“.*

59. Článok 18 sa vypúšťa.

60. Článok 19 sa prečísluje na článok 29 (v kapitole IV zmeneného návrhu). Prvá veta sa nahrádza takto:

*„Poskytovatelia letových prevádzkových služieb vytvoria konzultačné mechanizmy na konzultácie s príslušnými používateľmi vzdušného priestoru a prevádzkovateľmi letísk o všetkých dôležitých otázkach týkajúcich sa poskytovaných služieb vrátane príslušných zmien konfigurácií vzdušného priestoru alebo strategických investícií, ktoré majú významný vplyv na manažment letovej prevádzky a poskytovanie leteckých navigačných služieb a/alebo poplatky.“*;

vo štvrtej vete sa text *„článku 27 ods. 3“* nahrádza textom *„článku 37 ods. 3“*.

61. Článok 20 sa prečísluje na článok 30 (v kapitole IV zmeneného návrhu) a preformuluje sa takto:

*„Členské štáty v súvislosti so spoločnou dopravnou politikou zabezpečia uzavretie alebo obnovenie písomných dohôd alebo rovnocenných právnych dohôd medzi príslušnými civilnými a vojenskými orgánmi, pokiaľ ide o riadenie špecifických blokov vzdušného priestoru, a informujú o tom Komisiu.“.*

62. Článok 21 sa prečísluje na článok 25, jeho názov sa nahrádza názvom „*Transparentnosť účtovníctva poskytovateľov leteckých navigačných služieb*“ a jeho znenie sa preformuluje takto:

*„1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb nezávisle od svojich vlastníckych pomerov alebo právnych štruktúr každoročne zostavia a uverejnia svoje finančné účty. Tieto účty musia spĺňať medzinárodné účtovné štandardy prijaté Úniou. Tam, kde kvôli právnemu postaveniu poskytovateľa leteckej navigačnej služby nie je možná úplná zhoda s medzinárodnými účtovnými štandardmi, musí poskytovateľ dosiahnuť takúto zhodu v maximálne možnej miere. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb uverejnia výročnú správu a pravidelne sa podrobia nezávislému auditu v prípade účtov uvedených v tomto odseku.*

*2. Národné dozorné orgány a agentúra konajúca ako PRB majú právo na prístup k účtom poskytovateľov leteckých navigačných služieb pod ich dozorom. Členské štáty sa môžu rozhodnúť udeliť prístup k týmto účtom iným dozorným orgánom.*

*3. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb vedú vo svojom vnútornom účtovníctve oddelené účtovníctvo pre každú leteckú navigačnú službu, ako by to od nich bolo požadované, ak by tieto služby vykonávali rôzne podniky, s cieľom zabrániť diskriminácii, krížovým dotáciám a narušeniu hospodárskej súťaže. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb vedie oddelené účtovníctvo pre každú činnosť, ak:*

*a) poskytuje letecké navigačné služby obstarané v súlade s článkom 8 ods. 1 a letecké navigačné služby, na ktoré sa toto ustanovenie nevzťahuje;*

*b) poskytuje letecké navigačné služby a vykonáva iné činnosti akéhokoľvek druhu vrátane spoločných informačných služieb;*

*c) poskytuje letecké navigačné služby v Únii a v tretích krajinách.*

*Stanovené náklady, skutočné náklady a výnosy vyplývajúce z leteckých navigačných služieb sa rozdelia na personálne náklady, prevádzkové náklady iné ako náklady na zamestnancov, náklady na odpisy, kapitálové náklady, náklady vzniknuté v súvislosti s poplatkami a platbami uhradenými agentúre konajúcej ako PRB a mimoriadne náklady a sprístupnia sa verejnosti s výhradou ochrany dôverných informácií.*

*4. Finančné údaje o nákladoch a výnosoch nahlásené v súlade s článkom 19 ods. 6 a ďalšie informácie relevantné pre výpočet jednotkových sadzieb kontroluje v rámci auditu alebo overuje národný dozorný orgán alebo subjekt nezávislý od dotknutého poskytovateľa leteckých navigačných služieb a schvaľuje ho národný dozorný orgán. Závery auditu sa zverejnia.“.*

63. Článok 22 sa prečísluje na článok 31 (v kapitole IV zmeneného návrhu). Názov sa nahrádza názvom *„Dostupnosť prevádzkových údajov pre všeobecnú letovú prevádzku a prístup k nim“* a znenie sa preformuluje takto:

*„1. Pokiaľ ide o všeobecnú letovú prevádzku, všetci poskytovatelia leteckých navigačných služieb, používatelia vzdušného priestoru, letiská a manažér siete sprístupňujú príslušné prevádzkové údaje v reálnom čase na nediskriminačnom základe a bez toho, aby boli dotknuté záujmy bezpečnostnej alebo obrannej politiky, a to aj na cezhraničnom základe a na úrovni celej Únie. Takáto dostupnosť slúži poskytovateľom letových prevádzkových služieb, ktorí majú osvedčenie alebo predložili vyhlásenie, subjektom s preukázaným záujmom o poskytovanie leteckých navigačných služieb, používateľom vzdušného priestoru a letiskám, ako aj manažérovi siete. Údaje sa použijú len na prevádzkové účely.*

*2. Ceny za službu uvedenú v odseku 1 sú založené na hraničných nákladoch za sprístupnenie údajov.*

*3. Prístup k príslušným prevádzkovým údajom uvedeným v odseku 1 sa udeľuje orgánom zodpovedným za dohľad nad bezpečnosťou, nad výkonnosťou a nad sieťou vrátane agentúry.*

*4. Komisia môže stanoviť podrobné požiadavky na sprístupnenie údajov a prístup k nim v súlade s odsekmi 1 a 3 a metodiku stanovovania cien, ako sa uvádza v odseku 2. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3.“.*

64. Vkladá sa nový článok 12 s názvom *„Klasifikácia traťových a terminálnych leteckých navigačných služieb“*, ktorý znie takto:

*„1. Pred začiatkom každého referenčného obdobia každý členský štát Komisii oznámi, ktoré letecké navigačné služby, ktoré sa majú poskytovať počas daného obdobia vo vzdušnom priestore, za ktorý je zodpovedný, má v úmysle klasifikovať ako traťové letecké navigačné služby a ako terminálne letecké navigačné služby. Každý členský štát zároveň Komisii oznámi určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb pre uvedené príslušné služby.*

*2. Včas pred začiatkom príslušného referenčného obdobia Komisia prijme vykonávacie rozhodnutia určené každému členskému štátu o tom, či plánovaná klasifikácia dotknutých služieb spĺňa kritériá stanovené v článku 2 bodoch 28 a 55. Na žiadosť Komisie agentúra konajúca ako PRB poskytne Komisii pomoc pri analýze a príprave uvedených rozhodnutí prostredníctvom stanoviska.*

*3. Ak sa v rozhodnutí prijatom podľa odseku 2 skonštatuje, že plánovaná klasifikácia nie je v súlade s kritériami stanovenými v článku 2 bodoch 28 a 55, dotknutý členský štát so zreteľom na uvedené rozhodnutie predloží nové oznámenie, ktorého podmienky sú v súlade s danými kritériami. Komisia prijme rozhodnutie o tomto oznámení v súlade s odsekom 2.*

*4. Príslušní určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb založia svoje návrhy plánov výkonnosti pre traťové a terminálne letecké navigačné služby na klasifikáciách, ktoré podľa Komisie spĺňajú kritériá stanovené v článku 2 bodoch 28 a 55. Agentúra konajúca ako PRB vychádza pri posudzovaní rozdelenia nákladov medzi traťové a terminálne letecké navigačné služby podľa článku 13 ods. 3 z rovnakých klasifikácií.“.*

65. Vkladá sa nový článok 13 s názvom *„Plány výkonnosti a výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb“*, ktorý znie takto:

*„1. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb prijmú v prípade traťových letových prevádzkových služieb pre každé referenčné obdobie návrhy plánov výkonnosti v súvislosti so všetkými traťovými leteckými navigačnými službami, ktoré poskytujú a prípadne obstarávajú od iných poskytovateľov.*

*Návrhy plánov výkonnosti sa prijmú po stanovení výkonnostných cieľov pre celú Úniu a pred začiatkom príslušného referenčného obdobia. Obsahujú výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť, v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu. V týchto návrhoch plánov výkonnosti sa zohľadní európsky riadiaci plán ATM. Návrhy plánov výkonnosti sa zverejnia.*

*2. Návrhy plánov výkonnosti pre traťové letecké navigačné služby uvedené v odseku 1 obsahujú relevantné informácie, ktoré poskytol manažér siete. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb pred prijatím týchto návrhov plánov vedú konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby s vojenskými orgánmi, prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb predložia uvedené plány aj príslušnému vnútroštátnemu orgánu zodpovednému za ich osvedčovanie, ktorý overí súlad s nariadením (EÚ) 2018/1139 a delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe.*

*3. Návrhy plánov výkonnosti pre traťové letecké navigačné služby obsahujú výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby, ktoré sú v súlade s príslušnými výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu vo všetkých kľúčových oblastiach výkonnosti a spĺňajú dodatočné podmienky stanovené v treťom pododseku.*

*Súlad výkonnostných cieľov pre traťové letecké navigačné služby s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu sa stanovuje na základe týchto kritérií:*

*a) ak boli rozčleňovacie hodnoty stanovené v spojení s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, porovnanie výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti s danými rozčleňovacími hodnotami;*

*b) hodnotenie zlepšení výkonnosti v priebehu času za referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti, a navyše za celé obdobie zahŕňajúce predchádzajúce referenčné obdobie a referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti;*

*c) porovnanie plánovanej úrovne výkonnosti príslušného poskytovateľa letových prevádzkových služieb s ostatnými poskytovateľmi letových prevádzkových služieb, ktorí sú súčasťou rovnakej referenčnej skupiny.*

*Okrem toho musí návrh plánu výkonnosti spĺňať tieto podmienky:*

*a) kľúčové predpoklady použité ako základ pre stanovenie cieľov a opatrenia určené na dosiahnutie cieľov počas referenčného obdobia vrátane východiskových hodnôt, prognóz objemu dopravy a použitých hospodárskych predpokladov musia byť presné, primerané a koherentné;*

*b) návrh plánu výkonnosti musí byť úplný z hľadiska údajov a podporných materiálov;*

*c) nákladové základne poplatkov musia byť v súlade s článkom 20.*

*4. Rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne letecké navigačné služby posudzuje agentúra konajúca ako PRB na základe metodiky uvedenej v článku 10 ods. 3 písm. k) a klasifikácie rôznych služieb podľa posúdenia Komisie v súlade s článkom 12.*

*5. Návrhy plánov výkonnosti traťových leteckých navigačných služieb uvedených v odseku 1, v prípade potreby vrátane rozdelenia nákladov medzi traťové a terminálne letecké navigačné služby, sa predložia agentúre konajúcej ako PRB na posúdenie a schválenie.*

*6. V prípade určeného poskytovateľa letových prevádzkových služieb, ktorý poskytuje traťové letecké navigačné služby aj terminálne letecké navigačné služby, agentúra konajúca ako PRB najprv posúdi rozdelenie nákladov medzi príslušné služby v súlade s odsekom 4.*

*Ak agentúra konajúca ako PRB skonštatuje, že rozdelenie nákladov nie je v súlade s metodikou alebo klasifikáciou uvedenou v odseku 4, príslušný určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb predloží nový návrh plánu výkonnosti, ktorý je v súlade s uvedenou metodikou a s uvedenou klasifikáciou.*

*Ak agentúra konajúca ako PRB skonštatuje, že rozdelenie nákladov je v súlade s uvedenou metodikou a s uvedenou klasifikáciou, prijme rozhodnutie v tomto zmysle a oznámi to určenému poskytovateľovi letových prevádzkových služieb a dotknutému národnému dozornému orgánu. Národný dozorný orgán je viazaný závermi uvedeného rozhodnutia, pokiaľ ide o rozdelenie nákladov na účely posúdenia návrhu plánu výkonnosti terminálnych leteckých navigačných služieb uvedeného v článku 14.*

*7. Agentúra konajúca ako PRB posudzuje výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby a plány výkonnosti podľa kritérií a podmienok stanovených v odseku 3. Ak sa uplatňuje odsek 6, toto posúdenie sa uskutoční po prijatí rozhodnutia o rozdelení nákladov v súlade s odsekom 6 štvrtým pododsekom.*

*Ak agentúra konajúca ako PRB skonštatuje, že návrh plánu výkonnosti spĺňa uvedené kritériá a podmienky, schváli ho.*

*Ak agentúra konajúca ako PRB skonštatuje, že jeden alebo viacero výkonnostných cieľov pre traťové letecké navigačné služby nie sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, alebo že plán výkonnosti nespĺňa dodatočné podmienky stanovené v odseku 3, schválenie zamietne.*

*8. Ak agentúra konajúca ako PRB zamietla schválenie návrhu plánu výkonnosti v súlade s odsekom 7, dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb predloží revidovaný návrh plánu výkonnosti vrátane prípadných revidovaných cieľov.*

*9. Agentúra konajúca ako PRB posúdi revidovaný návrh plánu výkonnosti uvedený v odseku 8 v súlade s kritériami a podmienkami stanovenými v odseku 3. Ak revidovaný návrh plánu výkonnosti spĺňa uvedené kritériá a podmienky, agentúra konajúca ako PRB ho schváli.*

*Ak revidovaný návrh plánu výkonnosti nespĺňa uvedené kritériá a podmienky, agentúra konajúca ako PRB zamietne jeho schválenie a požiada určeného poskytovateľa letových prevádzkových služieb, aby predložil konečný návrh plánu výkonnosti.*

*Ak sa zamietne revidovaný návrh plánu výkonnosti predložený v súlade s odsekom 8, pretože obsahuje výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby, ktoré nie sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, agentúra konajúca ako PRB stanoví výkonnostné ciele pre dotknutého určeného poskytovateľa letových prevádzkových služieb v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, pričom zohľadní zistenia z rozhodnutia uvedeného v odseku 7. Konečný návrh plánu výkonnosti, ktorý má predložiť dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb, obsahuje výkonnostné ciele takto stanovené agentúrou konajúcou ako PRB, ako aj opatrenia na dosiahnutie uvedených cieľov.*

*Ak sa schválenie revidovaného návrhu plánu výkonnosti predloženého v súlade s odsekom 8 zamietne len preto, že nie je v súlade s podmienkami stanovenými v odseku 3 treťom pododseku, konečný návrh plánu výkonnosti, ktorý má predložiť dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb, musí obsahovať výkonnostné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti, v prípade ktorých agentúra konajúca ako PRB potvrdila, že sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, a zmeny potrebné na splnenie podmienok, ktoré agentúra konajúca ako PRB nepovažuje za splnené.*

*Ak sa zamietne schválenie revidovaného návrhu plánu výkonnosti predloženého v súlade s odsekom 8, pretože obsahuje výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby, ktoré nie sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, a keďže okrem toho nespĺňa podmienky stanovené v odseku 3 treťom pododseku, konečný návrh plánu výkonnosti, ktorý má predložiť dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb, musí obsahovať výkonnostné ciele stanovené agentúrou konajúcou ako PRB v súlade s tretím pododsekom, opatrenia na dosiahnutie uvedených cieľov a zmeny potrebné na splnenie podmienok, ktoré agentúra konajúca ako PRB nepovažuje za splnené.*

*10. Dotknutí určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb prijmú návrhy plánov výkonnosti schválené agentúrou konajúcou ako PRB ako konečné plány a sprístupnia ich verejnosti.*

*11. Agentúra konajúca ako PRB vydáva pravidelné správy v lehotách uvedených vo vykonávacích aktoch, ktoré sa majú prijať v súlade s článkom 18, o monitorovaní výkonnosti traťových leteckých navigačných služieb a funkcií siete vrátane pravidelných posúdení dosahovania traťových výkonnostných cieľov pre celú Úniu a výkonnostných cieľov pre traťové letecké navigačné služby v prípade poskytovateľov letových prevádzkových služieb a zverejňovania výsledkov týchto posúdení.*

*Určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb poskytne informácie a údaje potrebné na monitorovanie výkonnosti leteckých navigačných služieb. Zahrnie tam informácie a údaje týkajúce sa skutočných nákladov a výnosov. Ak sa nedosiahnu výkonnostné ciele alebo ak sa plán výkonnosti nevykonáva správne, agentúra konajúca ako PRB vydá rozhodnutia, na základe ktorých sa vyžaduje, aby poskytovatelia letových prevádzkových služieb vykonali nápravné opatrenia. Tieto nápravné opatrenia môžu v objektívne potrebných prípadoch zahŕňať požiadavku, aby poskytovateľ letových prevádzkových služieb delegoval poskytovanie príslušných služieb na iného poskytovateľa letových prevádzkových služieb. Ak sa výkonnostné ciele naďalej neplnia, alebo ak sa plán výkonnosti naďalej vykonáva nesprávne, alebo ak sa uložené nápravné opatrenia neuplatňujú alebo sa riadne neuplatňujú, agentúra konajúca ako PRB vykoná vyšetrovanie a poskytne Komisii stanovisko v súlade s článkom 24 ods. 2. Komisia môže prijať opatrenia v súlade s článkom 24 ods. 3.“.*

66. Vkladá sa nový článok 14 s názvom *„Plány výkonnosti a výkonnostné ciele pre terminálne letecké navigačné služby určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb“*, ktorý znie takto:

*„1. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb pre terminálne letové prevádzkové služby prijmú za každé referenčné obdobie návrhy plánov výkonnosti v súvislosti so všetkými terminálnymi leteckými navigačnými službami, ktoré poskytujú, a prípadne obstarávajú od iných poskytovateľov.*

*Návrhy plánov výkonnosti sa prijmú po stanovení výkonnostných cieľov pre celú Úniu a pred začiatkom príslušného referenčného obdobia. Obsahujú výkonnostné ciele pre terminálne letecké navigačné služby v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť, v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu. V týchto návrhoch plánov výkonnosti sa zohľadní európsky riadiaci plán ATM. Návrhy plánov výkonnosti sa zverejnia.*

*2. Návrhy plánov výkonnosti pre terminálne letecké navigačné služby uvedené v odseku 1 obsahujú relevantné informácie, ktoré poskytol manažér siete. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb pred prijatím týchto návrhov plánov vedú konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby s vojenskými orgánmi, prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb predložia uvedené plány aj príslušnému vnútroštátnemu orgánu zodpovednému za ich osvedčovanie, ktorý overí súlad s nariadením (EÚ) 2018/1139 a delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe.*

*3. Návrhy plánov výkonnosti pre terminálne letecké navigačné služby obsahujú výkonnostné ciele pre terminálne letecké navigačné služby, ktoré sú v súlade s príslušnými výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu vo všetkých kľúčových oblastiach výkonnosti a spĺňajú dodatočné podmienky stanovené v treťom pododseku.*

*Súlad výkonnostných cieľov pre terminálne letecké navigačné služby s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu sa stanovuje na základe týchto kritérií:*

*a) ak boli rozčleňovacie hodnoty stanovené v spojení s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, porovnanie výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti s danými rozčleňovacími hodnotami;*

*b) hodnotenie zlepšení výkonnosti v priebehu času za referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti, a navyše za celé obdobie zahŕňajúce predchádzajúce referenčné obdobie a referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti;*

*c) porovnanie plánovanej úrovne výkonnosti príslušného poskytovateľa letových prevádzkových služieb s ostatnými poskytovateľmi letových prevádzkových služieb, ktorí sú súčasťou rovnakej referenčnej skupiny.*

*Okrem toho musí návrh plánu výkonnosti spĺňať tieto podmienky:*

*a) kľúčové predpoklady použité ako základ pre stanovenie cieľov a opatrenia určené na dosiahnutie cieľov počas referenčného obdobia vrátane východiskových hodnôt, prognóz objemu dopravy a použitých hospodárskych predpokladov musia byť presné, primerané a koherentné;*

*b) návrh plánu výkonnosti musí byť úplný z hľadiska údajov a podporných materiálov;*

*c) nákladové základne poplatkov musia byť v súlade s článkom 20.*

*4. Návrhy plánov výkonnosti pre terminálne letecké navigačné služby uvedené v odseku 1 sa predkladajú národnému dozornému orgánu na posúdenie a schválenie.*

*5. V prípade určeného poskytovateľa letových prevádzkových služieb, ktorý poskytuje traťové letecké navigačné služby aj terminálne letecké navigačné služby, návrh plánu výkonnosti pre terminálne letecké navigačné služby, ktorý sa má predložiť národnému dozornému orgánu, podlieha kladnému rozhodnutiu o rozdelení nákladov, ktoré prijala agentúra konajúca ako PRB v súlade s článkom 13 ods. 6 tretím pododsekom.*

*6. Národný dozorný orgán posúdi výkonnostné ciele pre terminálne letecké navigačné služby a plány výkonnosti podľa kritérií a podmienok stanovených v odseku 3. Ak sa uplatňuje odsek 5, národný dozorný orgán vychádza pri svojom posúdení zo záverov rozhodnutia prijatého agentúrou konajúcou ako PRB, pokiaľ ide o rozdelenie nákladov.*

*Ak národný dozorný orgán skonštatuje, že návrh plánu výkonnosti spĺňa uvedené kritériá a podmienky, schváli ho.*

*Ak národný dozorný orgán skonštatuje, že jeden alebo viacero výkonnostných cieľov pre terminálne letecké navigačné služby nie je v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, alebo že plán výkonnosti nespĺňa dodatočné podmienky stanovené v odseku 3, schválenie zamietne.*

*7. Ak národný dozorný orgán zamietol schválenie návrhu plánu výkonnosti v súlade s odsekom 6, dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb predloží revidovaný návrh plánu výkonnosti vrátane prípadných revidovaných cieľov.*

*8. Národný dozorný orgán posúdi revidovaný návrh plánu výkonnosti uvedený v odseku 7 v súlade s kritériami a podmienkami stanovenými v odseku 3. Ak revidovaný návrh plánu výkonnosti spĺňa uvedené kritériá a podmienky, národný dozorný orgán ho schváli.*

*Ak revidovaný návrh plánu výkonnosti nespĺňa uvedené kritériá a podmienky, národný dozorný orgán zamietne jeho schválenie a požiada určeného poskytovateľa letových prevádzkových služieb, aby predložil konečný návrh plánu výkonnosti.*

*Ak sa revidovaný návrh plánu výkonnosti predložený v súlade s odsekom 7 zamietne, pretože obsahuje výkonnostné ciele pre terminálne letecké navigačné služby, ktoré nie sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, národný dozorný orgán stanoví výkonnostné ciele pre dotknutého určeného poskytovateľa letových prevádzkových služieb v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, pričom zohľadní zistenia, ku ktorým dospel pri rozhodnutí uvedenom v odseku 6. Konečný návrh plánu výkonnosti, ktorý má predložiť dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb, obsahuje výkonnostné ciele takto stanovené národným dozorným orgánom, ako aj opatrenia na dosiahnutie uvedených cieľov.*

*Ak sa schválenie revidovaného návrhu plánu výkonnosti predloženého v súlade s odsekom 7 zamietne len preto, že nie je v súlade s podmienkami stanovenými v odseku 3 treťom pododseku, konečný návrh plánu výkonnosti, ktorý má predložiť dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb, musí obsahovať výkonnostné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti, v prípade ktorých národný dozorný orgán potvrdil, že sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, a zmeny potrebné na splnenie podmienok, ktoré národný dozorný orgán nepovažuje za splnené.*

*Ak sa schválenie revidovaného návrhu plánu výkonnosti predloženého v súlade s odsekom 7 zamietne, pretože obsahuje výkonnostné ciele pre terminálne letecké navigačné služby, ktoré nie sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, a keďže okrem toho nespĺňa podmienky stanovené v odseku 3 treťom pododseku, konečný návrh plánu výkonnosti, ktorý má predložiť dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb, musí obsahovať výkonnostné ciele stanovené národným dozorným orgánom v súlade s tretím pododsekom, opatrenia na dosiahnutie uvedených cieľov a zmeny potrebné na splnenie podmienok, ktoré národný dozorný orgán nepovažuje za splnené.*

*9. Dotknutí určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb prijmú návrhy plánov výkonnosti schválené národným dozorným orgánom ako konečné plány a sprístupnia ich verejnosti.*

*10. Dotknutý národný dozorný orgán vydáva pravidelné správy o monitorovaní výkonnosti terminálnych leteckých navigačných služieb vrátane pravidelných posúdení dosahovania výkonnostných cieľov pre terminálne letecké navigačné služby v prípade poskytovateľov letových prevádzkových služieb a zverejňovania výsledkov týchto posúdení.*

*Určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb poskytne informácie a údaje potrebné na monitorovanie výkonnosti leteckých navigačných služieb. Zahrnie tam informácie a údaje týkajúce sa skutočných nákladov a výnosov.*

*Ak sa nedosiahnu výkonnostné ciele alebo ak sa plán výkonnosti nevykonáva správne, národný dozorný orgán vydá rozhodnutia, na základe ktorých sa vyžaduje, aby poskytovatelia letových prevádzkových služieb vykonali nápravné opatrenia. Tieto nápravné opatrenia môžu v objektívne potrebných prípadoch zahŕňať požiadavku, aby poskytovateľ letových prevádzkových služieb delegoval poskytovanie príslušných služieb na iného poskytovateľa letových prevádzkových služieb. Ak sa výkonnostné ciele naďalej neplnia, alebo ak sa plán výkonnosti naďalej vykonáva nesprávne, alebo ak sa uložené nápravné opatrenia neuplatňujú alebo sa riadne neuplatňujú, národný dozorný orgán požiada agentúru konajúcu ako PRB, aby vykonala vyšetrovanie v súlade s článkom 24 ods. 2 a Komisia môže prijať opatrenia v súlade s článkom 24 ods. 3.*

*11. Členské štáty zabezpečia, aby rozhodnutia prijaté národným dozorným orgánom podľa tohto článku podliehali súdnemu preskúmaniu.*

*12. Ak agentúra konajúca ako PRB vykonáva úlohy národného dozorného orgánu v súlade s článkom 3 ods. 8, návrhy plánov výkonnosti pre terminálne letecké navigačné služby sa predložia agentúre konajúcej ako PRB spolu s návrhmi plánov výkonnosti pre traťové letecké navigačné služby. Ak agentúra prijala rozhodnutie o rozdelení nákladov, ako sa uvádza v článku 13 ods. 6 treťom pododseku, toto rozhodnutie je pre ňu záväzné na účely posúdenia návrhov plánov výkonnosti pre terminálne letecké navigačné služby.“.*

67. Vkladá sa nový článok 15 s názvom *„Úloha agentúry konajúcej ako PRB, pokiaľ ide o monitorovanie výkonnostných cieľov pre celú Úniu pre terminálne letecké navigačné služby“*, ktorý znie takto:

*„1. Agentúra konajúca ako PRB pravidelne vypracúva celoúnijný prehľad o výkonnosti terminálnych leteckých navigačných služieb a o tom, ako súvisí s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu.*

*2. Na účely vypracovania prehľadu uvedeného v bode 1 národné dozorné orgány oznamujú svoje správy uvedené v článku 14 ods. 10 agentúre konajúcej ako PRB a poskytujú akékoľvek ďalšie informácie, ktoré si agentúra konajúca ako PRB môže na tieto účely vyžiadať.“.*

68. Vkladá sa nový článok 16 s názvom *„Plán výkonnosti siete“*, ktorý znie takto:

*„1. Manažér siete vypracuje za každé referenčné obdobie návrh plánu výkonnosti siete so zreteľom na všetky funkcie siete, ktoré vykonáva.*

*Návrh plánu výkonnosti siete sa vypracuje po stanovení výkonnostných cieľov pre celú Úniu a pred začiatkom príslušného referenčného obdobia. Obsahuje výkonnostné ciele v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť.*

*2. Návrh plánu výkonnosti siete sa predkladá agentúre konajúcej ako PRB a Komisii.*

*Agentúra konajúca ako PRB poskytne Komisii na jej žiadosť stanovisko k návrhu plánu výkonnosti siete na základe týchto základných kritérií:*

*a) zohľadnenie zlepšení výkonnosti v priebehu času za referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti, a navyše za časový rámec zahŕňajúci predchádzajúce referenčné obdobie a referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti;*

*b) úplnosť návrhu plánu výkonnosti siete z hľadiska údajov a podporných materiálov.*

*Ak Komisia skonštatuje, že návrh plánu výkonnosti siete je úplný a vykazuje primerané zlepšenia výkonnosti, prijme návrh plánu výkonnosti siete ako konečný plán. V opačnom prípade môže Komisia požiadať manažéra siete, aby predložil revidovaný návrh plánu výkonnosti siete.“.*

69. Vkladá sa nový článok 17 s názvom *„Revízia výkonnostných cieľov a plánov výkonnosti počas referenčného obdobia“*, ktorý znie takto:

*„1. Ak výkonnostné ciele pre celú Úniu už nie sú počas referenčného obdobia vzhľadom na výrazne zmenené okolnosti adekvátne a ak je revízia cieľov nevyhnutná a primeraná, Komisia tieto výkonnostné ciele pre celú Úniu zreviduje. Na takéto rozhodnutie sa vzťahuje článok 11. Po takejto revízii prijmú určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb nové návrhy plánov výkonnosti, na ktoré sa vzťahujú články 13 a 14. Manažér siete vypracuje nový návrh plánu výkonnosti siete, na ktorý sa vzťahuje článok 16.*

*2. Rozhodnutie o revidovaných výkonnostných cieľoch pre celú Úniu uvedené v odseku 1 obsahuje prechodné ustanovenia na obdobie do nadobudnutia platnosti konečných plánov výkonnosti prijatých podľa článku 13 ods. 6 a článku 14 ods. 6.*

*3. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb môžu požiadať agentúru konajúcu ako PRB, pokiaľ ide o traťové letecké navigačné služby, alebo príslušný národný dozorný orgán, pokiaľ ide o terminálne letecké navigačné služby, o povolenie revidovať počas referenčného obdobia jeden alebo viacero výkonnostných cieľov. Takúto žiadosť možno podať pri dosiahnutí varovných prahov alebo ak určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb preukážu, že počiatočné údaje, predpoklady a dôvody tvoriace základ výkonnostných cieľov už v značnej miere a dlhodobo nie sú presné z dôvodu okolností, ktoré v čase prijatia plánu výkonnosti neboli predvídateľné.*

*4. Agentúra konajúca ako PRB, pokiaľ ide o traťové letecké navigačné služby, alebo príslušný národný dozorný orgán, pokiaľ ide o terminálne letecké navigačné služby, povolia dotknutému určenému poskytovateľovi letových prevádzkových služieb pristúpiť k plánovanej revízii len vtedy, ak je to nevyhnutné a primerané a ak revidované výkonnostné ciele zabezpečujú zachovanie súladu s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu. Ak bola revízia povolená, určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb prijmú nové návrhy plánov výkonnosti v súlade s postupmi stanovenými v článkoch 13 a 14.“.*

70. Vkladá sa nový článok 18 s názvom *„Vykonávanie systému výkonnosti“*, ktorý znie takto:

„*Na účely vykonávania systému výkonnosti Komisia prijme podrobné požiadavky a postupy v súvislosti s článkom 10 ods. 3, článkami 11, 12, 13, 14, 15, 16, ako aj článkom 17, najmä pokiaľ ide o vypracovanie návrhov plánov výkonnosti, stanovenie výkonnostných cieľov, kritériá a podmienky ich posudzovania, metodiku rozdelenia nákladov medzi traťové a terminálne letecké navigačné služby, monitorovanie výkonnosti a vydávanie nápravných opatrení a harmonogramy všetkých postupov. Tieto požiadavky a postupy sa stanovia vo vykonávacom akte prijatom v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 37 ods. 2.“.*

71. Vkladá sa nový článok 20 s názvom *„Nákladové základne poplatkov“*, ktorý znie takto:

*„1. Nákladové základne poplatkov za traťové letecké navigačné služby a poplatkov za terminálne letecké navigačné služby pozostávajú zo stanovených nákladov súvisiacich s poskytovaním uvedených služieb v príslušnej traťovej zóne spoplatňovania a v príslušnej terminálnej zóne spoplatňovania, ako sa stanovuje v plánoch výkonnosti prijatých v súlade s článkami 13 a 14.*

*2. Stanovené náklady uvedené v odseku 1 zahŕňajú náklady za poskytovanie príslušných zariadení a služieb, príslušné sumy úrokov z kapitálových investícií a odpisov majetku, ako aj náklady na údržbu, prevádzku, riadenie a správu.*

*3. Stanovené náklady uvedené v odseku 1 zahŕňajú aj tieto náklady:*

*a) náklady, ktoré poskytovateľom letových prevádzkových služieb vznikli v súvislosti s poplatkami a platbami uhradenými agentúre konajúcej ako PRB;*

*b) náklady alebo ich časti, ktoré poskytovateľom letových prevádzkových služieb vznikli v súvislosti s dohľadom nad nimi a ich osvedčovaním zo strany národných dozorných orgánov, pokiaľ členské štáty nevyužijú na úhradu takýchto nákladov iné finančné zdroje;*

*c) náklady, ktoré poskytovateľom letových prevádzkových služieb vznikli v súvislosti s poskytovaním leteckých navigačných služieb a funkcií siete vrátane úloh zverených manažérovi siete, pokiaľ členské štáty nevyužijú na úhradu takýchto nákladov iné finančné zdroje.*

*4. Stanovené náklady nezahŕňajú náklady na pokuty uložené členskými štátmi uvedené v článku 42, ani náklady na nápravné opatrenia uvedené v článku 13 ods. 11 a článku 14 ods. 10.*

*5. Medzi traťovými leteckými navigačnými službami a terminálnymi leteckými navigačnými službami nie sú povolené krížové dotácie. Náklady, ktoré sa týkajú traťových leteckých navigačných služieb aj terminálnych leteckých navigačných služieb, sa proporčne rozdelia medzi traťové letecké navigačné služby a terminálne letecké navigačné služby na základe transparentnej metodiky. Krížové dotácie sú povolené medzi rôznymi leteckými navigačnými službami v ktorejkoľvek z týchto dvoch kategórií, len ak existujú objektívne dôvody a ak podliehajú transparentnej identifikácii v súlade s článkom 25 ods. 3.*

*6. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb poskytnú agentúre konajúcej ako PRB, národným dozorným orgánom a Komisii podrobné údaje o svojej nákladovej základni. Na tento účel sa náklady rozčlenia v súlade s oddelením účtov uvedeným v článku 25 ods. 3 a rozlíšia sa na náklady na zamestnancov, prevádzkové náklady iné ako náklady na zamestnancov, náklady na odpisy, kapitálové náklady, náklady, ktoré vznikli v súvislosti s poplatkami a platbami uhradenými agentúre konajúcej ako PRB, a mimoriadne náklady.“.*

72. Vkladá sa nový článok 21 s názvom *„Stanovenie jednotkových sadzieb“*, ktorý znie takto:

*„1. Jednotkové sadzby sa stanovujú za kalendárny rok a pre každú zónu spoplatňovania na základe stanovených nákladov a prognóz objemu dopravy stanovených v plánoch výkonnosti, ako aj uplatniteľných úprav vyplývajúcich z predchádzajúcich rokov a iných príjmov.*

*2. Jednotkové sadzby stanovujú národné dozorné orgány po tom, čo agentúra konajúca ako PRB overí, či sú v súlade s článkami 19, 20 a týmto článkom. Ak agentúra konajúca ako PRB zistí, že jednotková sadzba nespĺňa uvedené požiadavky, príslušný národný dozorný orgán zodpovedajúcim spôsobom preskúma jednotkovú sadzbu. Ak jednotková sadzba naďalej nespĺňa uvedené požiadavky, agentúra konajúca ako PRB vykoná vyšetrovanie a poskytne Komisii stanovisko v súlade s článkom 24 ods. 2 a Komisia môže prijať opatrenia v súlade s článkom 24 ods. 3.*

*Na účely spoplatňovania a v prípade, že preťaženie spôsobuje značné problémy v sieti vrátane zhoršenia environmentálneho správania, môže Komisia prostredníctvom vykonávacieho nariadenia prijatého v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 vymedziť spoločnú jednotkovú sadzbu pre traťové letecké navigačné služby v celom vzdušnom priestore jednotného európskeho neba a podrobné pravidlá a postupy jej uplatňovania. Spoločná jednotková sadzba uvedená v prvom pododseku sa vypočíta na základe váženého priemeru rôznych jednotkových sadzieb príslušných poskytovateľov leteckých navigačných služieb. Výnosy zo spoločnej jednotkovej sadzby sa prerozdelia tak, aby sa dosiahla neutralita príjmov pre uvedených príslušných poskytovateľov letových prevádzkových služieb.“.*

73. Vkladá sa nový článok 22 s názvom *„Stanovenie poplatkov“*, ktorý znie takto:

*„1. Poplatky sa vyberajú od používateľov vzdušného priestoru za poskytovanie leteckých navigačných služieb za nediskriminačných podmienok, pričom sa zohľadňujú relatívne výrobné kapacity rôznych príslušných typov lietadiel. Pri ukladaní poplatkov rôznym používateľom vzdušného priestoru za použitie tej istej služby sa nesmie robiť žiadny rozdiel z hľadiska štátnej príslušnosti ani kategórie používateľa.*

*2. Poplatok za traťové letecké navigačné služby za daný let v danej traťovej zóne spoplatňovania sa vypočíta na základe jednotkovej sadzby stanovenej pre danú traťovú zónu spoplatňovania a traťových jednotiek služieb pre daný let. Poplatok vychádza z jednej alebo viacerých variabilných zložiek, z ktorých každá je založená na objektívnych faktoroch.*

*3. Poplatok za terminálne letecké navigačné služby za daný let v danej terminálnej zóne spoplatňovania sa vypočíta na základe jednotkovej sadzby stanovenej pre danú terminálnu zónu spoplatňovania a terminálnych jednotiek služieb pre daný let. Na účely výpočtu poplatku za terminálne letecké navigačné služby sa priblíženie a odlet v rámci letu považujú za jeden let. Poplatok vychádza z jednej alebo viacerých variabilných zložiek, z ktorých každá je založená na objektívnych faktoroch.*

*4. Oslobodenie určitých používateľov vzdušného priestoru od poplatkov za letecké navigačné služby, najmä v prípade ľahkých lietadiel a štátnych lietadiel, sa môže povoliť za predpokladu, že náklady na takéto oslobodenie sú pokryté z iných zdrojov a neprenášajú sa na iných používateľov vzdušného priestoru.*

*5. Poplatky sa upravujú tak, aby povzbudzovali poskytovateľov leteckých navigačných služieb, letiská a používateľov vzdušného priestoru k tomu, aby podporovali zlepšovanie environmentálneho správania alebo kvality služieb, ako je rozsiahlejšie využívanie udržateľných alternatívnych palív, zvýšená kapacita, menšie meškania a udržateľný rozvoj, pričom sa zachová optimálna úroveň bezpečnosti, a to najmä pri vykonávaní európskeho riadiaceho plánu ATM. Úprava pozostáva z finančných výhod alebo nevýhod a pre poskytovateľov letových prevádzkových služieb je z hľadiska príjmov neutrálna.“.*

74. Vkladá sa nový článok 23 s názvom *„Vykonávanie systému spoplatňovania“*, ktorý znie takto:

„*Na účely vykonávania systému spoplatňovania Komisia prijme podrobné požiadavky a postupy v súvislosti s článkami 19, 20, 21 a 22, najmä pokiaľ ide o nákladové základne a stanovené náklady, stanovenie jednotkových sadzieb, systémy stimulov a mechanizmy zdieľania rizika a úpravu poplatkov. Tieto požiadavky a postupy sa stanovia vo vykonávacom akte prijatom v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 37 ods. 2.“.*

**Nová kapitola IV: Riadenie siete**

75. Vkladá sa nová kapitola IV s názvom *„Riadenie siete“*.

76. Kapitola sa skladá z článkov 26 až 31.

77. V prípade článkov 26, 27 a článkov 29 až 31 sa odkazuje na vyššie uvedené body 58, 60, 61 a 63.

78. Nový článok 28 má názov *„Transparentnosť účtovníctva manažéra siete“* a toto je jeho znenie:

*„1. Manažér siete zostavuje, predkladá a uverejňuje svoje finančné účty. Dané účty musia spĺňať medzinárodné účtovné štandardy prijaté Úniou. Tam, kde kvôli právnemu postaveniu manažéra siete nie je možná úplná zhoda s medzinárodnými účtovnými štandardmi, musí poskytovateľ dosiahnuť takúto zhodu v maximálne možnej miere.*

*2. Manažér siete uverejní výročnú správu a pravidelne sa podrobí nezávislému auditu.“.*

**Kapitola V: Vzdušný priestor, interoperabilita a technologická inovácia**

79. Kapitola IV sa prečísluje na kapitolu V a jej názov sa mení na *„Vzdušný priestor, interoperabilita a technologická inovácia“*.

80. Článok 23 sa prečísluje na článok 32 a mení sa takto:

*„Bez toho, aby bolo dotknuté zverejňovanie leteckých informácií členskými štátmi, a spôsobom konzistentným s týmto zverejňovaním, Komisia v spolupráci s manažérom siete zabezpečí celoúnijnú dostupnosť vysokokvalitných elektronických leteckých informácií, ktoré sú prezentované harmonizovaným spôsobom a vyhovujú požiadavkám všetkých príslušných používateľov, pokiaľ ide o kvalitu údajov a včasnosť. Takto sprístupnené letecké informácie sú len informácie, ktoré spĺňajú základné požiadavky stanovené v bode 2.1 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2018/1139.“.*

81. Článok 24 sa vypúšťa.

82. Vkladá sa nový článok 33 s názvom *„Pružné využívanie vzdušného priestoru“*, ktorý znie takto:

*„1. Pri zohľadnení organizácie vojenských hľadísk, za ktoré sú zodpovedné, členské štáty zabezpečujú v jednotnom európskom nebi uplatňovanie koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru opísanej organizáciou ICAO a vyvinutej Eurocontrolom, aby bolo uľahčené riadenie vzdušného priestoru a manažment letovej prevádzky v rámci spoločnej dopravnej politiky a v súlade s európskym riadiacim plánom ATM.*

*2. Členské štáty každý rok podávajú Komisii správu o uplatňovaní koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru v kontexte spoločnej dopravnej politiky z hľadiska vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné.*

*3. Keď sa najmä na základe správy predloženej členskými štátmi ukáže, že je potrebné posilniť a harmonizovať uplatňovanie koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi, Komisia prijme opatrenia v rámci spoločnej dopravnej politiky. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3.“.*

83. Vkladá sa nový článok 34 s názvom *„Koordinácia projektu SESAR“*, ktorý znie takto:

*„Subjekty zodpovedné za úlohy stanovené v práve Únie v oblastiach koordinácie fázy definovania projektu SESAR, fázy vývoja projektu SESAR a prípadne fázy zavádzania projektu SESAR spolupracujú s cieľom zabezpečiť účinnú koordináciu medzi týmito tromi fázami s cieľom dosiahnuť medzi nimi plynulý a včasný prechod.*

*V čo najväčšej miere sa zapoja všetky príslušné zainteresované strany z civilnej a vojenskej oblasti.“.*

**Kapitola VI: Záverečné ustanovenia**

84. Kapitola V sa prečísluje na kapitolu VI.

85. Článok 25 sa vypúšťa.

86. Článok 26 sa prečísluje na článok 36 a mení sa takto:

a) odsek 2 sa preformuluje takto:

*„Delegovanie právomoci uvedené v článkoch 6 a 26 sa Komisii udeľuje na obdobie siedmich rokov od [dátumu uverejnenia tohto nariadenia]. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.“;*

b) v odseku 3 sa odkazy na *„článok 11 ods. 7, článok 17 ods. 3 a článok 25“* nahrádzajú odkazmi na *„články 6 a 26“*;

c) na začiatku odseku 4 sa dopĺňa nová veta:

*„Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.“;*

d) v odseku 5 sa odkazy na *„článok 11 ods. 7, článok 17 ods. 3 a článok 25“* nahrádzajú odkazmi na *„články 6 a 26“*;

87. Článok 27 sa prečísluje na článok 37. v odseku 1 sa prvá veta nahrádza takto:

*„Komisii bude pomáhať Výbor pre jednotné nebo, ďalej len „výbor“, zložený z dvoch zástupcov každého členského štátu, a ktorému predsedá Komisia. Výbor zabezpečí primerané zohľadnenie záujmov všetkých kategórií užívateľov.“.*

88. Pokiaľ ide o článok 28, odkazuje sa na vyššie uvedený bod 45.

89. Článok 29 sa vypúšťa.

90. Článok 30 sa prečísluje na článok 39 a preformuluje sa takto:

*„Únia a jej členské štáty sa zamerajú na rozšírenie jednotného európskeho neba o krajiny, ktoré nie sú členmi Európskej únie, a budú toto rozšírenie podporovať. Na tento účel sa usilujú v rámci dohôd uzavretých so susednými tretími krajinami o to, aby sa jednotné európske nebo rozšírilo o tieto krajiny. Okrem toho sa usilujú o spoluprácu s týmito krajinami buď v kontexte dohôd o funkciách siete alebo v rámci dohody medzi Úniou a Eurocontrolom, čím sa zabezpečí všeobecný rámec pre posilnenú spoluprácu a posilní „celoeurópsky rozmer“ ATM.“.*

91. Článok 31 sa prečísluje na článok 40. Názov sa nahrádza takto: *„Podpora od iných orgánov“* a článok sa preformuluje takto:

*„Komisia môže pri plnení svojich úloh podľa tohto nariadenia požiadať o podporu iné orgány.“.*

92. Článok 32 sa prečísluje na článok 41 a preformuluje sa takto:

*„1. Ani národné dozorné orgány konajúce v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi, ani Komisia, ani agentúra bez ohľadu na to, či koná ako PRB alebo nie, ani manažér siete nesmú prezradiť informácie dôverného charakteru, najmä informácie o poskytovateľoch leteckých navigačných služieb, ich obchodných vzťahoch alebo položkách nákladov.*

*2. Odsekom 1 nie je dotknuté právo národných dozorných orgánov, Komisie alebo agentúry konajúcej ako PRB na zverejnenie, ak je to nevyhnutné na účely plnenia ich povinností, a v takom prípade toto zverejnenie musí byť primerané a musí brať do úvahy legitímne záujmy poskytovateľov leteckých navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, letísk alebo iných relevantných zainteresovaných strán pri ochrane ich citlivých obchodných informácií.*

*3. Informácie a údaje poskytnuté na základe systému spoplatňovania stanoveného v článkoch 19 až 24, najmä pokiaľ ide o stanovené náklady, skutočné náklady a výnosy určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb, sa zverejňujú.“.*

93. Článok 33 sa prečísluje na článok 42. Prvá veta sa preformuluje takto:

*„Členské štáty stanovia pravidlá týkajúce sa pokút uplatniteľných pri porušeniach tohto nariadenia a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe, najmä používateľmi vzdušného priestoru, prevádzkovateľmi letísk a poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, a prijmú opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonania.“.*

94. Článok 34 sa prečísluje na článok 43 a mení sa takto:

*„1. Komisia vykoná hodnotenie s cieľom posúdiť uplatňovanie tohto nariadenia do roku 2030. Ak je to odôvodnené, Komisia môže na tento účel požadovať od členských štátov informácie týkajúce sa uplatňovania tohto nariadenia.*

*2. Komisia postúpi svoje zistenia Európskemu parlamentu a Rade. Zistenia vyplývajúce z hodnotenia sa zverejňujú.“.*

95. Článok 35 sa prečísluje na článok 44. Mení sa interpunkcia, v dôsledku čoho text znie takto:

*„Toto nariadenie nebráni uplatňovaniu opatrení zo strany členských štátov, pokiaľ sú potrebné na ochranu základných bezpečnostných alebo obranných politických záujmov. Také opatrenia sú najmä tie, ktoré sú nevyhnutn*e *potrebné:*

*a) na dohľad nad vzdušným priestorom, za ktorý sú zodpovedné v súlade s regionálnymi dohodami ICAO o leteckej navigácii, vrátane schopnosti odhaliť, identifikovať a hodnotiť všetky lietadlá používajúce takýto vzdušný priestor, na účely zaručenia bezpečnosti letov a prijatia opatrení na zaistenie potrieb bezpečnostnej ochrany a obrany,*

*b) v prípade vážnych vnútorných nepokojov, ktoré ohrozujú udržiavanie verejného poriadku,*

*c) v prípade vojny alebo vážneho medzinárodného napätia, predstavujúceho hrozbu vojny,*

*d) na plnenie medzinárodných záväzkov členských štátov vo vzťahu k udržaniu mieru a medzinárodnej ochrany,*

*e) na vykonanie vojenských operácií a výcviku, vrátane nevyhnutných možností na cvičenia.“.*

96. Článok 36 sa vypúšťa.

97. Článok 37 sa prečísluje na článok 45 a vypúšťa sa odkaz na nariadenie (ES) č. 552/2004.

98. Článok 38 sa prečísluje na článok 46. Jeho znenie uvedené v pôvodnom návrhu sa označuje ako odsek 1 a vkladá sa tento odsek 2:

*„2. Článok 3 ods. 3 sa uplatňuje od [Úrad pre publikácie – vložiť dátum – 48 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia].*

*Články 10 až 24 sa uplatňujú od 1. júla 2023. Článok 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 a článok 15 nariadenia (ES) č. 550/2004 a vykonávacie akty prijaté na ich základe sa však naďalej uplatňujú na účely vykonávania systémov výkonnosti a spoplatňovania vzťahujúcich sa na tretie referenčné obdobie.*

*Článok 26 ods. 3 a článok 32 sa uplatňujú na manažéra siete odo dňa, keď začne platiť rozhodnutie o určení, ktoré bolo prijaté v súlade s článkom 27 ods. 2 po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia a obsahuje uvedené ustanovenia.“.*

**Prílohy**

99. Príloha I sa vypúšťa.

100. Príloha II sa prečísluje na Prílohu I. Jej názov sa nahrádza takto: *„Podmienky, ktoré môžu byť pripojené k osvedčeniam uvedeným v článku 6“.* Jej znenie sa preformuluje takto:

*„Doplňujúce podmienky pripojené k osvedčeniam sa môžu prípadne týkať:*

 *a) oddelenia alebo obmedzenia vykonávania služieb, ktoré sa netýkajú poskytovania leteckých navigačných služieb;*

 *b) zmlúv, dohôd alebo iných dojednaní medzi poskytovateľom služieb a treťou stranou, ktoré sa týkajú služieb;*

 *c) poskytovania informácií odôvodnene potrebných na overenie požiadaviek článku 6 ods. 1;*

 *d) akýchkoľvek iných právnych podmienok, ktoré nie sú špecifické pre letové navigačné služby, ako sú podmienky týkajúce sa pozastavenia platnosti alebo odobratia osvedčenia.“.*

101. Vkladá sa nová príloha II s názvom *„Zrušené nariadenia a ich zmeny“*, ktorá znie takto:

„

|  |  |
| --- | --- |
| *Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004**(Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1)* |  |
| *Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004**(Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10)* |  |
| *Nariadenie (ES) č. 551/2004 Európskeho parlamentu a Rady**(Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20)* |  |
| *Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009**(Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 34)* |  *iba články 1, 2 a 3* |

“

102. Príloha III sa upravuje podľa podmienok tohto zmeneného návrhu.

Pre jednoduchšie čítanie a posúdenie je nižšie priložené úplné znenie zmeneného kodifikačného návrhu.

ê 549/2004 (prispôsobené)

2013/0186 (COD)

Zmenený návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o implementácii jednotného európskeho neba

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu Ö o fungovaní Európskej únie Õ o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 80 ods. 2 Ö 100 ods. 2 Õ,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[[21]](#footnote-22),

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[[22]](#footnote-23),

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

ò nový

(1) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004[[23]](#footnote-24), nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004[[24]](#footnote-25) a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004[[25]](#footnote-26) boli podstatným spôsobom zmenené. Pri príležitosti ďalších zmien je z dôvodu prehľadnosti vhodné uvedené nariadenia prepracovať.

ê 549/2004 odôvodnenie 1 (prispôsobené)

Vykonávanie spoločnej dopravnej politiky si vyžaduje výkonný systém leteckej dopravy, ktorý umožňuje bezpečnú a pravidelnú prevádzku leteckých dopravných služieb, a tým uľahčenie voľného pohybu tovaru, osôb a služieb.

ê 549/2004 odôvodnenie 2 (prispôsobené)

Na svojom mimoriadnom zasadaní v Lisabone 23. a 24. marca 2000, Európska Rada vyzvala Komisiu, aby predložila návrhy na riadenie vzdušného priestoru, kontrolu letovej prevádzky a riadenie toku letovej prevádzky, založené na práci skupiny na vládnej úrovni o jednotnom európskom nebi, ustanovenej Komisiou; táto skupina vytvorená hlavne zo zástupcov vojenských a civilných orgánov členských štátov, predložila svoju správu v novembri 2000.

ê 1070/2009 odôvodnenie 2 (prispôsobené)

ð nový

(2) Prijatím prvého balíka právnych predpisov o jednotnom európskom nebi Európskym parlamentom a Radou, a to nariadenia (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie), nariadenia (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb), nariadenia (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady[[26]](#footnote-27) (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite), sa položil pevný právny základ pre plynulý, interoperabilný a bezpečný systém manažmenturiadenia letovej prevádzky (ATM – Air Traffic Management). ð Prijatím druhého balíka právnych predpisov, najmä nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009[[27]](#footnote-28) sa ďalej posilnila iniciatíva jednotného európskeho neba tým, že sa zaviedli koncepcie systému výkonnosti a manažéra siete s cieľom ďalej zlepšiť výkonnosť európskej siete ATM. Nariadenie (ES) č. 552/2004 bolo zrušené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139[[28]](#footnote-29), keďže pravidlá potrebné na interoperabilitu systémov, komponentov a postupov ATM boli začlenené do uvedeného nariadenia. ï

ò nový

(3) S cieľom zohľadniť zmeny zavedené v nariadení (EÚ) 2018/1139 je potrebné zosúladiť obsah tohto nariadenia s obsahom nariadenia (EÚ) 2018/1139.

ê 550/2004 odôvodnenie 3 (prispôsobené)

nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004 ustanovuje rámec pre vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie)[[29]](#footnote-30);

ê 551/2004 odôvodnenie 4 (prispôsobené)

Nariadenie (ES) č. 549/2004 Európskeho parlamentu a Rady z 10. marca 2004, (rámcové nariadenie)[[30]](#footnote-31) stanovuje rámec pre vytvorenie jednotného európskeho neba.

ê 551/2004 odôvodnenie 5 (prispôsobené)

(4) V článku 1 Chicagskeho dohovoru o civilnom letectve z roku 1944 zmluvné strany uznávajú, že „každý štát má úplnú a výlučnú suverenitu nad vzdušným priestorom nad svojím územím“. Je v rámci tejto suverenity, aby členské štáty spoločenstva Ö Únie Õ, podľa platných medzinárodných dohovorov, vykonávali právomoci verejného orgánu pri riadení letovej prevádzky.

ê 1070/2009 odôvodnenie 1

(5) Vykonávanie spoločnej dopravnej politiky si vyžaduje výkonný systém leteckej dopravy, ktorý umožňuje bezpečnú, pravidelnú a udržateľnú prevádzku služieb leteckej dopravy, optimalizuje kapacitu a uľahčuje voľný pohyb tovaru, osôb a služieb.

ê 1070/2009 odôvodnenie 37 (prispôsobené)

ð nový

(6) Plnenie cieľov v oblasti rozširovania bezpečnostných noriem v leteckej doprave a zároveň zlepšovanie celkového fungovania ATM a Ö leteckých navigačných služieb Õ (ANS) vo všeobecnej letovej prevádzke Ö v Európe Õ si vyžaduje zohľadnenie aj ľudského faktora. Členské štáty by mali preto zvážiť zavedenie ð dodržiavať ï zásady kultúry spravodlivosti. ð Mali by sa zvážiť a zohľadniť stanoviská a odporúčania expertnej skupiny pre ľudský rozmer[[31]](#footnote-32) jednotného európskeho neba. ï

ò nový

(7) Zlepšenia v environmentálnom správaní ATM takisto priamo prispievajú k dosiahnutiu cieľov Parížskej dohody a Európskej zelenej dohody Komisie, najmä prostredníctvom znižovania emisií z leteckej dopravy.

ê 549/2004 odôvodnenie 6 (prispôsobené)

(8) Ö V roku 2004 Õ čČlenské štáty prijali všeobecné vyhlásenie o vojenských otázkach, ktoré sa týkajú jednotného európskeho neba[[32]](#footnote-33); podľa tohto vyhlásenia by členské štáty mali najmä zvýšiť spoluprácu medzi civilnými a vojenskými orgánmi, a pokiaľ a do akej miery to všetky členské štáty považujú za nevyhnutné, uľahčiť spoluprácu medzi ich ozbrojenými silami vo všetkých záležitostiach manažmenturiadenia letovej prevádzky.

ê 549/2004 odôvodnenie 3

Plynulá prevádzka systému leteckej dopravy vyžaduje jednotnú, vysokú úroveň bezpečnosti letových navigačných služieb, ktoré umožňujú optimálne využívanie európskeho vzdušného priestoru a jednotnú, vysokú úroveň bezpečnosti v leteckej preprave, pri dodržiavaní záväzkov všeobecného záujmu letových navigačných služieb vrátane záväzkov služieb vo verejnom záujme; mala by sa preto uskutočňovať podľa najvyšších štandardov zodpovednosti a kompetentnosti.

ê 549/2004 odôvodnenie 4

Iniciatíva na vytvorenie jednotného európskeho neba by sa mala rozvíjať v súlade so záväzkami vyplývajúcimi z členstva spoločenstva a jeho členských štátov v Eurocontrole, a v súlade s princípmi stanovenými Chicagskym dohovorom o Medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944.

ê 549/2004 odôvodnenie 5 (prispôsobené)

(9) Rozhodnutia, ktoré sa týkajú sa obsahu, pôsobnosti alebo vykonávania vojenskej prevádzky a výcviku, nespadajú do oblasti kompetencie spoločenstva Ö Únie podľa článku 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie Õ.

ê 549/2004 odôvodnenie 23 (prispôsobené)

Dňa 2. decembra 1987 boli v Londýne v Spoločnom vyhlásení ministrov zahraničných vecí Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva prijaté dojednania o väčšej spolupráci oboch štátov pri využívaní letiska Gibraltár; tieto dojednania ešte nevstúpili do platnosti.

ê 550/2004 odôvodnenie 1

členské štáty reštrukturovali v rôznom rozsahu svojich národných poskytovateľov letovej navigačnej služby zvýšením úrovne ich samostatnosti a slobody poskytovania služieb. Je stále naliehavejšia potreba, aby boli v tomto novom prostredí uspokojené minimálne požiadavky verejného záujmu;

ê 550/2004 odôvodnenie 4

na vytvorenie jednotného európskeho neba by sa mali prijať opatrenia zaručujúce bezpečné a efektívne poskytovanie letových navigačných služieb zodpovedajúcich organizácii a využívaniu vzdušného priestoru podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore)[[33]](#footnote-34). Stanovenie zosúladenej organizácie pre poskytovanie týchto služieb je dôležité, aby sa primerane reagovalo na požiadavky užívateľov vzdušného priestoru a letová prevádzka bola riadená bezpečne a efektívne;

ê 551/2004 odôvodnenie 1

Vytvorenie jednotného európskeho neba si vyžaduje harmonizovaný prístup k regulácii organizácie a využitia vzdušného priestoru.

ê 551/2004 odôvodnenie 2 (prispôsobené)

V správe skupiny na vládnej úrovni o jednotnom európskom nebi z novembra 2000 bol vyjadrený názor, že vzdušný priestor by mal byť navrhnutý, regulovaný a strategicky riadený na európskom základe.

ê 551/2004 odôvodnenie 3 (prispôsobené)

Oznámenie Komisie o vytvorení jednotného európskeho neba z 30. novembra 2001 vyzýva na štrukturálnu reformu, ktorá umožní vytvoriť jednotné európske nebo prostredníctvom postupne integrovanejšieho spravovania vzdušného priestoru a vývoja nových koncepcií a postupov riadenia letovej prevádzky.

ê 551/2004 odôvodnenie 6

Vzdušný priestor je spoločným zdrojom pre všetky kategórie užívateľov a všetci ho musia využívať pružne pri zaručení spravodlivosti a transparentnosti, pričom sa zohľadnia potreby ochrany a obrany členských štátov a ich záväzky v rámci medzinárodných organizácií.

ê 551/2004 odôvodnenie 7

Efektívne riadenie vzdušného priestoru je základom pre zvýšenie kapacity systému letových prevádzkových služieb pre optimálne uspokojovanie požiadaviek rôznych užívateľov a dosahovanie najpružnejšieho využívania vzdušného priestoru.

ê 549/2004 odôvodnenie 8

Z týchto všetkých dôvodov a vzhľadom na rozšírenie jednotného európskeho neba o značný počet európskych štátov, spoločenstvo by malo pri zohľadnení vývoja v Eurocontrole, stanoviť spoločné ciele a akčný program na mobilizáciu úsilia spoločenstva, členských štátov a rôznych hospodárskych účastníkov, aby sa vytvoril integrovanejšie prevádzkovaný vzdušný priestor: jednotné európske nebo.

ê 549/2004 odôvodnenie 24

Nakoľko ciele tohto nariadenia, najmä vytvorenie jednotného európskeho neba, nemôžu byť dostatočne dosiahnuté členskými štátmi z dôvodu nadnárodného charakteru tohoto snaženia, a preto môžu byť lepšie dosiahnuté na úrovni spoločenstva, pričom umožnia použitie podrobných vykonávacích predpisov, ktoré budú zohľadňovať špecifické miestne podmienky, spoločenstvo môže prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5 zmluvy; v súlade s princípom proporcionality stanoveným v uvedenom článku neprekračuje toto nariadenie rámec, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

ê 549/2004 odôvodnenie 9

Keď členské štáty prijmú opatrenie na zabezpečenie splnenia požiadaviek spoločenstva, orgány vykonávajúce overovanie ich splnenia by mali byť dostatočne nezávislé od poskytovateľov letových navigačných služieb.

ê 549/2004 odôvodnenie 10

Letové navigačné služby, najmä letové prevádzkové služby, ktoré sú porovnateľné s verejnými orgánmi, si vyžadujú funkčné a štrukturálne oddelenie a sú organizované podľa veľmi odlišných právnych foriem v rôznych členských štátoch.

ê 549/2004 odôvodnenie 11

Keď sa vyžadujú nezávislé audity, ktoré sa týkajú poskytovateľov letových navigačných služieb, inšpekcie vykonávané oficiálnymi audítorskými orgánmi členských štátov, v ktorých sú také služby poskytované správnymi orgánmi alebo verejným orgánom, za predpokladu dozoru vyššie uvedených orgánov, by sa mali uznávať ako nezávislé audity bez ohľadu na to, či sa vypracované auditné správy uverejnia alebo nie.

ê 1070/2009 odôvodnenie 9 (prispôsobené)

ð nový

(10) Aby sa zaistil konzistentný a dôkladný dohľad nad poskytovaním služieb v celej Európe, národné dozorné orgány by mali mať zaručenú dostatočnú nezávislosť a zdroje. Táto nezávislosť by uvedeným orgánom Ö národnému dozornému orgánu Õ nemalo brániť v tom, aby ð bol súčasťou regulačného orgánu zodpovedného za niekoľko regulovaných odvetví, pokiaľ uvedený regulačný orgán spĺňa požiadavky na nezávislosť, alebo aby bol z hľadiska svojej organizácie pridružený k vnútroštátnemu orgánu na ochranu hospodárskej súťaže.ï vykonávali svoje úlohy v administratívnom rámci.

ò nový

(11) Financovanie národných dozorných orgánov by malo zaručiť ich nezávislosť a malo by im umožniť fungovať v súlade so zásadami spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality. Vhodné postupy vymenovania zamestnancov by mali prispieť k zaručeniu nezávislosti národných dozorných orgánov, pričom sa zabezpečí najmä to, aby osoby zodpovedné za strategické rozhodnutia vymenúval verejný orgán, ktorý priamo neuplatňuje vlastnícke práva voči poskytovateľom leteckých navigačných služieb.

ê 1070/2009 odôvodnenie 10

ð nový

(12) Národné dozorné orgány zohrávajú kľúčovú úlohu pri vykonávaní jednotného európskeho neba, a preto by Komisia mala ð mali ï uľahčovať ich vzájomnú spoluprácu ð navzájom spolupracovať ï s cieľom umožniť výmenu ð informácií o ich činnosti a zásadách rozhodovania, ï najlepších postupov ð a procedúr, ako aj pokiaľ ide o uplatňovanie tohto nariadenia, ï a rozvoj spoločného prístupu, a to aj prostredníctvom posilnenej spolupráce na regionálnej úrovni. Táto spolupráca by sa mala uskutočňovať na pravidelnom základe.

ê 550/2004 odôvodnenie 6

členské štáty sú zodpovedné za monitorovanie bezpečného a efektívneho poskytovania letových navigačných služieb a za kontrolu zhody poskytovateľov letových navigačných služieb so spoločnými požiadavkami ustanovenými na úrovni spoločenstva;

ê 550/2004 odôvodnenie 7

členským štátom by malo byť povolené, aby poverili uznané organizácie, ktoré majú technické skúsenosti, overovaním plnenia spoločných požiadaviek ustanovených na území spoločenstva poskytovateľmi letových navigačných služieb;

ê 549/2004 odôvodnenie 17 (prispôsobené)

Sociálni partneri by mali byť vhodným spôsobom informovaní a mali by sa s nimi konzultovať všetky opatrenia, ktoré majú závažné sociálne dosahy; malo by sa konzultovať aj s výborom pre medziodvetvový dialóg zriadeným podľa rozhodnutia Komisie 1998/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení Výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni [[34]](#footnote-35).

ò nový

(13) Spolupráca medzi poskytovateľmi letových prevádzkových služieb je dôležitým nástrojom na zlepšenie výkonnosti európskeho systému ATM a mala by sa podporovať. Členské štáty by mali mať možnosť vytvoriť mechanizmy spolupráce, ktoré sa neobmedzujú na vopred vymedzené formy spolupráce a geografické oblasti.

(14) Bezpečnostná certifikácia a bezpečnostný dohľad nad poskytovateľmi leteckých navigačných služieb vykonávajú príslušné vnútroštátne orgány alebo Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) v súlade s požiadavkami a postupmi stanovenými v nariadení (EÚ) 2018/1139. Na účely poskytovania leteckých navigačných služieb sú potrebné dodatočné požiadavky týkajúce sa finančnej spoľahlivosti, zodpovednosti a poistného krytia a mali by byť predmetom osvedčenia ekonomickej spôsobilosti. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb by mal mať možnosť ponúkať služby v Únii len vtedy, ak je držiteľom bezpečnostného osvedčenia aj osvedčenia ekonomickej spôsobilosti.

(15) Pri poskytovaní rovnocenných leteckých navigačných služieb by nemali byť používatelia vzdušného priestoru diskriminovaní.

(16) Letové prevádzkové služby poskytované na výlučnom základe by mali podliehať určeniu a minimálnym požiadavkám verejného záujmu.

(17) Poskytovatelia letových prevádzkových služieb alebo prevádzkovatelia letísk by mali mať možnosť obstarávať spojovacie, navigačné a prehľadové služby (CNS – communication, navigation and surveillance), letecké informačné služby (AIS – aeronautical information services), služby údajov o letovej prevádzke (ADS – air traffic data services), meteorologické služby (MET) alebo terminálne letové prevádzkové služby za trhových podmienok bez toho, aby boli dotknuté bezpečnostné požiadavky, pokiaľ zistia, že takéto obstarávanie umožňuje zvýšenie nákladovej efektívnosti. Očakáva sa, že možnosť využiť takéto obstarávanie umožní väčšiu flexibilitu a podporí inovácie v službách bez toho, aby to malo vplyv na osobitné potreby ozbrojených síl týkajúce sa dôvernosti, interoperability, odolnosti systému, prístupu k údajom a bezpečnostnej ochrany ATM.

(18) Ak sa obstarávajú terminálne letové prevádzkové služby, nemali by podliehať systému spoplatňovania stanovenému v tomto nariadení ani článku 1 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES[[35]](#footnote-36), ktorý súvisí s uplatniteľnosťou uvedeného systému.

(19) Poskytovanie traťových letových prevádzkových služieb by malo byť organizačne oddelené od poskytovania služieb CNS, AIS, ADS, MET a terminálnych letových prevádzkových služieb, a to aj oddelením účtov, aby sa zabezpečila transparentnosť a zabránilo sa diskriminácii, krížovým dotáciám a narušeniu hospodárskej súťaže.

(20) V prípade potreby by sa obstarávanie leteckých navigačných služieb malo vykonávať v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ[[36]](#footnote-37) a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ[[37]](#footnote-38). Národné dozorné orgány by mali zabezpečiť, aby boli splnené požiadavky na obstarávanie leteckých navigačných služieb.

(21) Riadenie dopravy bezpilotných lietadiel si vyžaduje, aby boli dostupné spoločné informačné služby. Na obmedzenie nákladov takéhoto riadenia dopravy by mali ceny za spoločné informačné služby vychádzať z nákladov a primeranej ziskovej prirážky a mali by podliehať schváleniu národnými dozornými orgánmi. S cieľom umožniť poskytovanie služby by poskytovatelia leteckých navigačných služieb mali sprístupniť požadované údaje.

(22) Systémy výkonnosti a spoplatňovania majú zvyšovať nákladovú efektívnosť leteckých navigačných služieb poskytovaných za iných ako trhových podmienok a podporovať lepšiu kvalitu služieb a na tento účel by mali zahŕňať relevantné a vhodné stimuly. Vzhľadom na tento cieľ by sa systémy výkonnosti a spoplatňovania nemali vzťahovať na služby poskytované za trhových podmienok.

(23) Aby bol potrebný dohľad, pokiaľ ide o systémy výkonnosti a spoplatňovania, čo najúčinnejší, mal by sa zamerať na určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb ako takých.

(24) Zodpovednosti za dohľad, pokiaľ ide o systémy výkonnosti a spoplatňovania, by mali byť primerane rozdelené.

(25) Vzhľadom na cezhraničné a sieťové prvky, ktoré sú súčasťou poskytovania traťových leteckých navigačných služieb, a na skutočnosť, že v dôsledku toho sa má výkonnosť posudzovať najmä na základe cieľov výkonnosti na úrovni Únie, za posudzovanie a schvaľovanie plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov pre traťové letecké navigačné služby, ktoré podlieha súdnemu preskúmaniu odvolacím orgánom a prípadne Súdnym dvorom, by mal byť zodpovedný orgán Únie. S cieľom zabezpečiť, aby sa úlohy vykonávali na vysokej odbornej úrovni a s potrebnou nezávislosťou, by týmto orgánom Únie mala byť agentúra konajúca ako orgán na preskúmanie výkonnosti (PRB – Performance Review Body), ktorý bude fungovať v súlade so špecializovanými pravidlami riadenia stanovenými v nariadení (EÚ) 2018/1139. Národné dozorné orgány by vzhľadom na svoje vedomosti o miestnych okolnostiach, ktoré sú potrebné na posúdenie terminálnych leteckých navigačných služieb, mali byť zodpovedné za posudzovanie a schvaľovanie plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov pre terminálne letecké navigačné služby. Rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne letecké navigačné služby predstavuje jednu operáciu, ktorá je relevantná pre oba druhy služieb, a preto by mala podliehať dohľadu agentúry konajúcej ako PRB.

(26) Návrhy plánov výkonnosti v oblasti traťových a terminálnych navigačných služieb by mali byť v súlade s príslušnými výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu a mali by spĺňať určité kvalitatívne kritériá, aby sa zabezpečilo čo najúčinnejšie splnenie stanovených cieľov. Postup posudzovania by mal zabezpečiť rýchlu nápravu nedostatkov.

(27) Vykonávanie sieťových funkcií by malo podliehať kritériám, ktoré sú pre ne špecifické, so zreteľom na osobitnú povahu týchto funkcií. Sieťové funkcie by mali podliehať výkonnostným cieľom v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť.

(28) Systém spoplatňovania by mal vychádzať zo zásady, že za náklady vzniknuté pri poskytovaní prijatých služieb by mali platiť používatelia vzdušného priestoru, ale do úvahy by sa mali brať iba náklady pripísateľné takejto službe, ktoré nie sú pokryté inak. Náklady súvisiace s manažérom siete by sa mali zahrnúť do stanovených nákladov, ktoré môžu byť účtované používateľom vzdušného priestoru. Poplatky by mali podnecovať bezpečné, efektívne, účinné a udržateľné poskytovanie leteckých navigačných služieb z hľadiska dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti a nákladovej efektívnosti a plnenia výkonnostných cieľov a mali by stimulovať integrované poskytovanie služieb, pričom by zároveň mali obmedzovať vplyvy letectva na životné prostredie.

(29) Vzhľadom na cezhraničnú povahu letectva by sa na úrovni Únie mali vytvoriť mechanizmy na úpravu poplatkov s cieľom zlepšiť environmentálne správanie a kvalitu služieb, a to najmä zintenzívnením využívania udržateľných alternatívnych palív, zvýšením kapacity a znížením meškaní pri zachovaní optimálnej úrovne bezpečnosti. Národné dozorné orgány by tiež mali mať možnosť zaviesť na miestnej úrovni mechanizmy týkajúce sa terminálnych služieb.

(30) S cieľom motivovať používateľov vzdušného priestoru, aby si zvolili najkratšiu trať, najmä v časoch preťaženia, by malo byť možné stanoviť spoločnú jednotkovú sadzbu pre traťové služby v celom vzdušnom priestore jednotného európskeho neba. Stanovenie takejto spoločnej jednotkovej sadzby by malo byť pre poskytovateľov letových prevádzkových služieb neutrálne z hľadiska príjmov.

(31) Mala by sa stanoviť transparentnosť účtov poskytovateľov leteckých navigačných služieb ako jeden z prostriedkov na predchádzanie krížovým dotáciám a následným narušeniam.

(32) Funkcie siete ATM by mali prispievať k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy a podporovať dosahovanie výkonnostných cieľov pre celú Úniu. Mali by zabezpečiť udržateľné, efektívne a environmentálne optimálne využívanie vzdušného priestoru a obmedzených zdrojov, zohľadňovať prevádzkové potreby pri zavádzaní infraštruktúry európskej siete ATM a poskytovať podporu v prípade krízovej situácie v sieti. Niektoré úlohy, ktoré prispievajú k vykonávaniu týchto funkcií, by mal vykonávať manažér siete, ktorého činnosť by mala zahŕňať všetky dotknuté subjekty zainteresované na prevádzke.

(33) V procese kooperatívneho rozhodovania by mal pri rozhodnutiach, ktoré má prijať manažér siete, prevážiť záujem siete. Strany v procese kooperatívneho rozhodovania by preto mali v maximálnej možnej miere konať s cieľom zlepšiť fungovanie a výkonnosť siete. Postupy procesu kooperatívneho rozhodovania by mali podporovať záujem siete a mali by byť zamerané na vyriešenie problémov a dosahovanie konsenzu vždy, keď je to možné.

(34) S cieľom posilniť zameranie poskytovateľov letových prevádzkových služieb na zákazníka a zvýšiť možnosť používateľov vzdušného priestoru ovplyvňovať rozhodnutia, ktoré sa ich dotýkajú, by sa mala zefektívniť konzultácia so zainteresovanými stranami a ich účasť na hlavných rozhodnutiach súvisiacich s prevádzkou poskytovateľov letových prevádzkových služieb.

ê 1070/2009 odôvodnenie 11 (prispôsobené)

podmienky pripojené k osvedčeniam by mali mať objektívne opodstatnenie a mali by byť nediskriminačné, primerané, transparentné a zlučiteľné s príslušnými medzinárodnými normami;

ê 550/2004 odôvodnenie 2 (prispôsobené)

správa skupiny na vládnej úrovni o jednotnom európskom nebi z novembra 2000 potvrdila potrebu pravidiel na úrovni spoločenstva na rozlíšenie medzi reguláciou a poskytovaním služby a na zavedenie systému osvedčovania zameraného na ochranu požiadaviek verejného záujmu, najmä pokiaľ ide o bezpečnosť a na zlepšenie mechanizmu spoplatňovania;

ê 550/2004 odôvodnenie 10

pri súčasnej záruke kontinuity poskytovania služby by sa mal vytvoriť spoločný systém osvedčovania poskytovateľov letových navigačných služieb, ktorý vytvára prostriedky pre definovanie práv a povinností týchto poskytovateľov a pre pravidelné monitorovanie plnenia týchto požiadaviek;

ê 550/2004 odôvodnenie 12

členské štáty by si mali vzájomne uznávať osvedčenia, aby poskytovatelia letových navigačných služieb mohli poskytovať služby v členskom štáte inom ako je krajina, v ktorej získali svoje osvedčenia, v rozsahu požiadaviek bezpečnosti;

ê 550/2004 odôvodnenie 14

na uľahčenie bezpečného vykonávania letovej prevádzky cez hranice členských štátov, v záujme užívateľov vzdušného priestoru a ich cestujúcich, by mal systém osvedčovania zabezpečiť rámec, ktorý členským štátom umožní určiť poskytovateľov letových prevádzkových služieb bez ohľadu na to, kde dostali osvedčenie;

ê 550/2004 odôvodnenie 5

poskytovanie letových prevádzkových služieb podľa tohto nariadenia je spojené s výkonom právomocí verejného orgánu, ktorý nemá hospodársky charakter oprávňujúci uplatňovanie pravidiel zmluvy o hospodárskej súťaži;

ê 550/2004 odôvodnenie 13

poskytovanie spojovacích, navigačných a sledovacích služieb, ako aj leteckých informačných služieb, by malo byť organizované podľa trhových podmienok, pričom sa zohľadnia špecifické črty takýchto služieb a zachovanie vysokej úrovne bezpečnosti;

ê 550/2004 odôvodnenie 15

na základe svojej analýzy úvah o bezpečnosti, by členské štáty mali mať možnosť určiť jedného alebo niekoľkých poskytovateľov meteorologických služieb vzťahujúcich sa na celý vzdušný priestor alebo na jeho časť, za ktorý sú zodpovedné, bez potreby vypísania verejnej súťaže;

ê 550/2004 odôvodnenie 19

podmienky spoplatnenia užívateľov vzdušného priestoru by mali byť spravodlivé a transparentné;

ê 550/2004 odôvodnenie 20

užívateľské poplatky by mali slúžiť na úhradu zariadení a služieb zabezpečovaných poskytovateľmi letových navigačných služieb a členskými štátmi. Úroveň užívateľských poplatkov by mala byť primeraná nákladom, s ohľadom na ciele bezpečnosti a hospodárskej efektívnosti;

ê 550/2004 odôvodnenie 21

pri poskytovaní rovnocenných letových navigačných služieb by nemali byť užívatelia vzdušného priestoru diskriminovaní;

ê 550/2004 odôvodnenie 22

poskytovatelia letovej navigačnej služby ponúkajú určité zariadenia a služby priamo sa vzťahujúce k prevádzke lietadla, náklady ktorých by mali byť hradené podľa princípu „platí užívateľ“, takže užívatelia vzdušného priestoru by mali hradiť náklady, ktoré generujú na mieste použitia alebo čo možno najbližšie k nemu;

ê 550/2004 odôvodnenie 23

je dôležité zabezpečiť transparentnosť nákladov, ktoré vznikajú v súvislosti s týmito zariadeniami a službami. Preto akákoľvek zmena systému alebo úrovne poplatkov by mala byť užívateľom vzdušného priestoru vysvetlená. Tieto poplatky alebo investície navrhnuté poskytovateľmi letových navigačných služieb by mali byť vysvetlené ako časť výmeny informácií medzi ich riadiacimi orgánmi a užívateľmi vzdušného priestoru;

ê 550/2004 odôvodnenie 24

by mala existovať možnosť prispôsobovania poplatkov, ktorá prispeje k maximalizácii kapacity celého systému; finančné stimuly môžu byť užitočnou cestou na zrýchlenie zavedenia pozemného alebo palubného vybavenia, ktoré zvyšuje kapacitu, na náhradu za vysoký výkon a na kompenzáciu nepohodlia pri voľbe nevýhodnejšej trate;

ê 550/2004 odôvodnenie 25

v súvislosti s týmito príjmami, ktoré sú potrebné na dosiahnutie primeranej návratnosti investícií a v priamom vzájomnom vzťahu s úsporami vyplývajúcimi zo zvýšenia efektívnosti, by Komisia mala preskúmať možnosť vytvorenia rezervy zameranej na zníženie dopadu nepredvídaného zvýšenia poplatkov pre užívateľov vzdušného priestoru v čase zníženia prevádzky;

ê 550/2004 odôvodnenie 26

Komisia by mala preskúmať uskutočniteľnosť zriadenia dočasnej finančnej pomoci pre opatrenia na zvýšenie kapacity európskeho systému riadenia letovej prevádzky ako celku;

ê 550/2004 odôvodnenie 27

zavedenie a uloženie poplatkov užívateľom vzdušného priestoru by mala Komisia pravidelne preverovať v spolupráci s Eurocontrolom, národnými dozornými orgánmi a užívateľmi vzdušného priestoru;

ê 551/2004 odôvodnenie 8

Aktivity Eurocontrolu dokazujú, že sieť tratí a štruktúra vzdušného priestoru sa nemôže skutočne rozvíjať v izolácii, pretože každý jednotlivý členský štát je integrálnym prvkom siete usporiadania letovej prevádzky v Európe (EATMN) vo vnútri, ako aj mimo spoločenstva.

ê 551/2004 odôvodnenie 13

Je dôležité dosiahnuť spoločnú, harmonizovanú štruktúru vzdušného priestoru vo vzťahu k tratiam a sektorom, aby bola súčasná a budúca organizácia vzdušného priestoru založená na spoločných princípoch a aby bol vzdušný priestor navrhnutý a spravovaný v súlade s harmonizovanými pravidlami.

ò nový

(35) Dostupnosť príslušných prevádzkových údajov je nevyhnutná na umožnenie pružného poskytovania služieb údajov o letovej prevádzke, a to na cezhraničnej úrovni aj na úrovni celej Únie. Takéto údaje by sa preto mali sprístupniť príslušným zainteresovaným stranám vrátane potenciálnych nových poskytovateľov služieb údajov o letovej prevádzke. Presnosť informácií aj o stave vzdušného priestoru a o konkrétnych situáciách letovej prevádzky, ako aj včasná distribúcia týchto informácií riadiacim v odvetví civilného a vojenského letectva majú priamy vplyv na bezpečnosť a efektívnosť prevádzky. Včasný prístup k aktualizovaným informáciám o stave vzdušného priestoru má zásadný význam pre všetky zainteresované strany, ktoré majú pri predkladaní alebo opätovnom predkladaní svojich letových plánov záujem na využívaní sprístupnených štruktúr vzdušného priestoru.

ê 550/2004 odôvodnenie 16

poskytovatelia letových navigačných služieb by mali vhodnými dohodami zaviesť a udržiavať úzku spoluprácu s vojenskými orgánmi zodpovednými za činnosti, ktoré môžu mať vplyv na všeobecnú letovú prevádzku;

ê 550/2004 odôvodnenie 17

účty všetkých poskytovateľov letových navigačných služieb by mali byť maximálne transparentné;

ê 550/2004 odôvodnenie 18

zavedenie zosúladených princípov a podmienok pre prístup k prevádzkovým údajom by malo uľahčiť poskytovanie letových navigačných služieb a prevádzku užívateľov vzdušného priestoru a letísk v novom prostredí;

ê 551/2004 odôvodnenie 9

Pre všeobecnú letovú prevádzku na trati v hornom vzdušnom priestore by sa mal vytvoriť postupne viac integrovaný prevádzkový vzdušný priestor a podľa toho by sa malo určiť rozhranie medzi horným a spodným vzdušným priestorom.

ê 551/2004 odôvodnenie 10

Európska horná letová informačná oblasť [European upper flight information region (EUIR)], zahrňujúca horný vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedané členské štáty v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, by mala uľahčiť spoločné plánovanie a uverejňovanie leteckých informácií, aby boli prekonané regionálne miesta zahltenia letovou prevádzkou.

ê 1070/2009 odôvodnenie 30 (prispôsobené)

ð nový

(36) Poskytovanie moderných, úplných, vysokokvalitných a včasných leteckých informácií má významný vplyv na bezpečnosť a na uľahčenie prístupu do vzdušného priestoru Spoločenstva Ö Únie Õ a zvyšuje v ňom ð možnosti pohybu ï slobodu pohybu. Spoločenstvo by malo zohľadniť základný plán ATM a prevziať iniciatívu pri modernizácii tohto odvetvia v spolupráci s Eurocontrolom a zabezpečiť, aby mali používatelia k týmto údajom prístup prostredníctvom jedného verejného prístupového bodu, ktorý bude poskytovať overené a integrované informácie modernou a pre používateľa optimálnou formou ð Prístup k týmto údajom by sa mal uľahčiť prostredníctvom vhodnej informačnej infraštruktúry ï.

ò nový

(37) Bezpečné a efektívne využívanie vzdušného priestoru možno dosiahnuť len úzkou spoluprácou medzi civilnými a vojenskými používateľmi vzdušného priestoru, ktorá je v praxi založená najmä na koncepcii pružného využívania vzdušného priestoru a účinnej civilno-vojenskej koordinácii podľa ustanovení ICAO. Mali by sa stanoviť pravidlá s cieľom zabezpečiť uplatňovanie tejto koncepcie a Komisia by mala byť splnomocnená na prijatie opatrení na zabezpečenie väčšej harmonizácie.

(38) Cieľom projektu SESAR je umožniť bezpečný, efektívny a environmentálne udržateľný rozvoj leteckej dopravy modernizáciou európskeho a globálneho systému ATM. Na dosiahnutie jeho plnej účinnosti by sa mala zabezpečiť riadna koordinácia medzi fázami projektu. Európsky riadiaci plán ATM by mal vychádzať z fázy definovania projektu SESAR a mal by prispieť k dosiahnutiu výkonnostných cieľov pre celú Úniu.

(39) Koncepcia spoločných projektov by mala mať za cieľ včasné, koordinované a synchronizované vykonávanie zásadných prevádzkových zmien identifikovaných v európskom riadiacom pláne ATM, ktoré majú vplyv na celú sieť. Komisia by mala byť poverená vykonaním analýzy nákladov a prínosov v súvislosti s financovaním s cieľom urýchliť zavádzanie projektu SESAR.

(40) Súlad s požiadavkami na systémy a komponenty ATM stanovenými v nariadení (EÚ) 2018/1139 by mal zabezpečiť interoperabilitu týchto systémov a komponentov v prospech jednotného európskeho neba.

ê 551/2004 odôvodnenie 11

Užívatelia vzdušného priestoru čelia nerovným podmienkam prístupu do vzdušného priestoru spoločenstva a slobody pohybu v ňom. Je to kvôli chýbajúcej harmonizácii v klasifikácii vzdušného priestoru.

ê 551/2004 odôvodnenie 12

Reštrukturalizácia vzdušného priestoru by mala byť založená na prevádzkových požiadavkách bez ohľadu na existujúce hranice. Spoločné všeobecné princípy pre vytvorenie jednotných funkčných blokov vzdušného priestoru by sa mali vyvíjať v dohode s Eurocontrolom a na základe jeho technického poradenstva.

ê 551/2004 odôvodnenie 14

Mala by sa efektívne uplatňovať koncepcia pružného využívania vzdušného priestoru. Je nevyhnutné optimalizovať využitie sektorov vzdušného priestoru, hlavne počas špičky pre všeobecnú letovú prevádzku a vo vzdušnom priestore s vysokou premávkou, spoluprácou medzi členskými štátmi, pokiaľ ide o využitie týchto sektorov pre vojenské operácie a výcvik. Na tento účel je nevyhnutné rozdeliť vhodné zdroje na účinnú realizáciu koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru pri zohľadnení civilné aj vojenské požiadavky.

ê 551/2004 odôvodnenie 15

Členské štáty by sa mali snažiť o spoluprácu so susednými členskými štátmi z hľadiska uplatňovania koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru cez národné hranice.

ê 551/2004 odôvodnenie 16

Rozdiely v organizácii civilno-vojenskej spolupráce v spoločenstve bránia jednotnému a včasnému riadeniu vzdušného priestoru a zavádzaniu zmien. Úspech jednotného európskeho neba závisí na účinnej spolupráci medzi civilnými a vojenskými orgánmi bez toho, aby boli dotknuté výsadné práva a zodpovednosti členských štátov v oblasti obrany.

ê 551/2004 odôvodnenie 17

Uplatňovaním spoločných princípov a kritérií by mali byť chránené vojenské operácie a výcvik, kedykoľvek je ohrozené ich bezpečné a efektívne vykonávanie.

ê 551/2004 odôvodnenie 18

Mali by sa zaviesť primerané opatrenia na zvýšenie účinnosti riadenia toku letovej prevádzky, na podporu existujúcich prevádzkových jednotiek, vrátane centrálnej jednotky Eurocontrolu pre riadenie prepravného toku, aby bola zabezpečená účinnosť letových operácií.

ê 549/2004 odôvodnenie 7

Vzdušný priestor predstavuje limitovaný zdroj, ktorého optimálne a efektívne využívanie bude možné len vtedy, keď sa zohľadnia požiadavky všetkých užívateľov, a keď sa bude rešpektovať v celom procese vývoja zodpovedajúci rozhodovací proces a realizácia jednotného európskeho neba, vrátane Výboru pre jednotné nebo.

ê 549/2004 odôvodnenie 25

Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto rozhodnutia by mali byť prijaté v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa stanovuje postup na uplatňovanie vykonávacích právomocí delegovaných na Komisiu[[38]](#footnote-39).

ê 549/2004 odôvodnenie 26 (prispôsobené)

Článok 8 ods. 2 štandardného rokovacieho poriadku pre výbory[[39]](#footnote-40) zriadené na základe uplatňovania článku 7 ods. 1 rozhodnutia 1999/468/ES poskytuje štandardnú úpravu, podľa ktorej sa predseda výboru môže rozhodnúť, že vyzve tretie strany, aby sa zúčastnili zasadania daného výboru; v prípade potreby predseda výboru pre jednotné európske nebo by mal vyzvať zástupcov Eurocontrolu, aby sa zúčastnili zasadaní ako pozorovatelia alebo experti,

ê 549/2004 odôvodnenie 18

Zúčastnení, ako poskytovatelia letovej navigačnej služby, užívatelia vzdušného priestoru, letiská, výrobný priemysel a zastupiteľské orgány odborných pracovníkov by mali mať možnosť radiť Komisii pri technických aspektoch zavádzania jednotného európskeho neba.

ê 549/2004 odôvodnenie 12

Je žiaduce rozšíriť jednotné európske nebo na tretie krajiny v Európe buď v rámci účasti spoločenstva na práci Eurocontrolu po pristúpení spoločenstva k Eurocontrolu, alebo prostredníctvom dohôd spoločenstva uzavretých s týmito tretími štátmi.

ê 549/2004 odôvodnenie 13

Pristúpenie spoločenstva k Eurocontrolu je významným prvkom pri vytváraní paneurópskeho vzdušného priestoru.

ê 549/2004 odôvodnenie 14

V procese vytvárania jednotného európskeho neba by spoločenstvo malo, tam kde je to vhodné, rozvíjať v najvyššej miere spoluprácu s Eurocontrolom, aby boli zabezpečené regulačné súčinné efekty a jednotné prístupy, a aby sa zabránilo akejkoľvek duplicite medzi oboma stranami.

ê 549/2004 odôvodnenie 15 (prispôsobené)

V súlade so závermi skupiny na vládnej úrovni je Eurocontrol orgán, ktorý má primeranú odbornosť na podporovanie spoločenstva v jeho úlohe regulátora; podľa toho by sa mali vypracovať vykonávacie pravidlá pre záležitosti, ktoré spadajú do rozsahu úloh Eurocontrolu na základe mandátov pridelených tejto organizácii, s výhradou dodržania podmienok, ktoré treba zahrnúť do rámca spolupráce medzi Komisiou a Eurocontrolom.

ê 549/2004 odôvodnenie 16

Vypracovanie opatrení potrebných na vytvorenie jednotného európskeho neba vyžaduje rozsiahle konzultácie hospodárskych a sociálnych účastníkov.

ê 550/2004 odôvodnenie 8

homogénna prevádzka systému leteckej dopravy si tiež vyžaduje jednotné bezpečnostné normy na vysokej úrovni pre poskytovateľov letových navigačných služieb;

ê 550/2004 odôvodnenie 9

by sa mali zaviesť opatrenia na zosúladenie systémov osvedčovania riadiacich letovej prevádzky, aby sa zvýšila ich dostupnosť a podporilo sa vzájomné uznávanie preukazov spôsobilosti;

ê 550/2004 odôvodnenie 28

vzhľadom k osobitnej citlivosti informácií týkajúcich sa poskytovateľov letových navigačných služieb, by národné dozorné orgány nemali sprístupniť informácie patriace pod záväzky profesionálneho tajomstva, aby to nepoškodilo organizáciu systému monitorovania a zverejňovania výkonov týchto poskytovateľov,

ê 549/2004 odôvodnenie 19

Výkon systému letových navigačných služieb ako celku na európskej úrovni by sa mal pravidelne posudzovať s patričným zreteľom na udržanie vysokej úrovne bezpečnosti, kontrolu účinnosti prijatých opatrení a návrhy ďalších opatrení.

ê 549/2004 odôvodnenie 21

Dosah opatrení prijatých na účely uplatňovania tohto nariadenia by sa mal hodnotiť na základe správ, ktoré ma pravidelne predkladať Komisia.

ê 551/2004 odôvodnenie 19

Je žiaduce uvažovať o rozšírení koncepcií platných pre horný vzdušný priestor na spodný vzdušný priestor, v súlade s časovým plánom a príslušnými štúdiami,

ê 549/2004 odôvodnenie 22

Toto nariadenie nemá vplyv na právomoci členských štátov, ktoré sa týkajú prijatia ustanovení vo vzťahu k organizácii ich ozbrojených síl; na základe týchto právomocí môžu členské štáty prijať opatrenia na zabezpečenie dostatočného vzdušného priestoru na účely vzdelávania a výcviku svojich ozbrojených síl; preto by sa mala ustanoviť ochranná doložka, ktorá by umožnila uplatňovanie takých právomocí.

ò nový

(41) S cieľom zohľadniť technický alebo prevádzkový vývoj, najmä prostredníctvom zmeny príloh alebo doplnením ustanovení o riadení siete, by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Obsah a rozsah pôsobnosti každého takéhoto delegovania je podrobne stanovený v príslušných článkoch. Pri prijímaní aktov podľa tohto nariadenia je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby sa tieto konzultácie viedli v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva[[40]](#footnote-41). Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

(42) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, a to najmä pokiaľ ide o podmienky prijímania a postupov výberu zamestnancov v prípade národných dozorných orgánov, pravidlá týkajúce sa hospodárskej certifikácie poskytovateľov leteckých navigačných služieb, pravidlá vykonávania systémov výkonnosti a spoplatňovania, najmä pokiaľ ide o stanovovanie výkonnostných cieľov pre celú Úniu, klasifikáciu traťových a terminálnych leteckých navigačných služieb, kritériá a postupy posudzovania návrhov plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov poskytovateľov letových prevádzkových služieb a manažéra siete, monitorovanie výkonnosti, pravidlá poskytovania informácií o nákladoch a poplatkoch, obsah a stanovenie nákladovej základne poplatkov a stanovenie jednotkových sadzieb pre letecké navigačné služby, stimulačné mechanizmy a mechanizmy na rozdelenie rizika, vymenovanie manažéra siete a podmienky takéhoto vymenovania, úlohy manažéra siete a mechanizmy riadenia, ktoré má uplatňovať, pravidlá týkajúce sa vykonávania sieťových funkcií, podmienky konzultácií so zainteresovanými stranami o hlavných prevádzkových rozhodnutiach poskytovateľov letových prevádzkových služieb, požiadavky týkajúce sa dostupnosti prevádzkových údajov, podmienok prístupu a stanovenia cien za prístup, uplatnenie koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru, zriaďovanie spoločných projektov a mechanizmov riadenia, ktoré sa na ne vzťahujú. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011[[41]](#footnote-42).

ê 1070/2009 odôvodnenie 11 (prispôsobené)

(43) Sociálni partneri by mali byť lepšie informovaní a všetky opatrenia, ktoré majú podstatné sociálne dôsledky, by sa s nimi mali prekonzultovať. Na úrovni Spoločenstva Ö Únie Õ by sa malo konzultovať aj s výborom pre medziodvetvový dialóg zriadeným podľa rozhodnutia Komisie 98/500/ES[[42]](#footnote-43).

ê 549/2004 odôvodnenie 20 (prispôsobené)

(44) Sankcie Ö Pokuty Õ stanovené pri porušeniach tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3 by mali byť účinné, primerané a odradzujúce bez toho, aby bola znížená bezpečnosť.

ò nový

(45) Vzhľadom na právne postavenie Španielskeho kráľovstva, pokiaľ ide o zvrchovanosť a jurisdikciu na území, na ktorom sa nachádza letisko, by sa toto nariadenie nemalo uplatňovať na letisko Gibraltár.

ê 549/2004 odôvodnenie 24 (prispôsobené)

(46) Nakoľko ciele tohto nariadenia, najmä vytvorenie Ö vykonávanie Õ jednotného európskeho neba, nemôžu byť dostatočne dosiahnuté členskými štátmi z dôvodu nadnárodného charakteru tohoto snaženia, a preto Ö , ale Õ z dôvodu nadnárodného charakteru tohto snaženia môžu byť lepšie dosiahnuté Ö skôr Õ na úrovni spoločenstva Ö Únie, Õ pričom umožnia použitie podrobných vykonávacích predpisov, ktoré budú zohľadňovať špecifické miestne podmienky, spoločenstvo môže Ö Únia Õ prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5 Zmluvy o Európskej únii; v súlade s princípom proporcionality stanoveným v uvedenom článku neprekračuje toto nariadenie rámec, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie tohto Ö uvedeného Õ cieľa,

ê 550/2004 (prispôsobené)

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNE Ö É USTANOVENIA Õ

ê 1070/2009 článok 1 ods. 1 (prispôsobené)

ð nový

Článok 1

Cieľ Ö **Predmet** Õ **a rozsah pôsobnosti**

1. ð Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá pre vytvorenie a účinné fungovanie ï Cieľom iniciatívy jednotného európskeho neba je posilniť Ö s cieľom posilniť Õ súčasné bezpečnostné normy v letovej prevádzke, prispieť k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy a zlepšiť celkovú výkonnosť systémumanažmenturiadenia letovej prevádzky (ATM – Air Traffic Management) a leteckýchletových navigačných služieb (ANS – Air Navigation Services) pre všeobecnú letovú prevádzku v Európe s cieľom splniť požiadavky všetkých používateľov vzdušného priestoru. Toto Ö Jednotné Õ jednotné európske nebo zahŕňa súvislú celoeurópsku sieť tratí, ð postupne integrovanejší vzdušný priestor, ï systémy riadenia siete a systémy manažmenturiadenia letovej prevádzky, ktoré sú založené len na bezpečnosti, efektívnostiúčinnosti a technických aspektoch ð , interoperabilite a technologickej modernizácii ï v prospech všetkých používateľov vzdušného priestoru,. ð občanov a životného prostredia. ï Na tento cieľ stanovuje toto nariadenie harmonizovaný regulačný rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 2 (prispôsobené)

2. Uplatňovanie tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3 nemá vplyv na suverenitu členských štátov nad ich vzdušným priestorom a na požiadavky členských štátov, ktoré sa týkajú verejného poriadku, verejnej bezpečnostinej ochrany a záležitostí obrany, ako je stanovené v článku 4413. Toto nariadenie a opatrenia uvedené v článku 3 sa nevzťahujú Ö nevzťahuje Õ na vojenské operácie a výcvik.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 3 (prispôsobené)

3. Uplatňovaním tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3 nie sú dotknuté práva a povinnosti členských štátov podľa Chicagskeho dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (ďalej len „Chicagsky dohovor“). V tomto kontexte je ďalším cieľom tohto nariadenia Ö pomáhať Õ v oblastiach jeho pôsobnosti pomáhať členským štátom pri plnení ich záväzkov vyplývajúcich z Chicagskeho dohovoru tým, že sa vytvorí základ pre spoločný výklad a jednotné vykonávanie jeho ustanovení a zabezpečí sa, aby sa tieto ustanovenia náležite zohľadnili v tomto nariadení a v jeho vykonávacích predpisoch.

ê 550/2004

KAPITOLA I

VŠEOBECNE

Článok 1

**Pôsobnosť a cieľ**

1. V rozsahu pôsobnosti rámcového nariadenia sa toto nariadenie vzťahuje na poskytovanie letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi. Cieľom tohto nariadenia je ustanoviť spoločné požiadavky pre bezpečné a efektívne poskytovanie letových navigačných služieb v spoločenstve.

2. Toto nariadenie sa vzťahuje na poskytovanie letových navigačných služieb pre všeobecnú letovú prevádzku v súlade a v rozsahu rámcového nariadenia.

ê 551/2004

KAPITOLA I

VŠEOBECNE

Článok 1

**Cieľ a rozsah pôsobnosti**

1. V rozsahu pôsobnosti rámcového nariadenia sa toto nariadenie vzťahuje na organizáciu a využívanie vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi. Cieľom tohto nariadenia je podporiť koncepciu postupne integrovanejšieho prevádzkového vzdušného priestoru v rámci spoločnej dopravnej politiky a vytvoriť spoločné postupy pre návrh, plánovanie a riadenie, ktoré zabezpečia účinné a bezpečné vykonávanie riadenia letovej prevádzky.

2. Využívanie vzdušného priestoru bude podporovať prevádzku letových navigačných služieb ako súdržného a jednotného celku v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb)[[43]](#footnote-44).

ê 551/2004 (prispôsobené)

ð nový

43. Bez toho aby bol dotknutý článok 10, tToto nariadenie sa vzťahuje na vzdušný priestor v regióneoblastiach ICAO EUR a AFI, v ktorom sú členské štáty zodpovedné za poskytovanie letových prevádzkových služieb v súlade s nariadením o poskytovanie služieb. Členské štáty môžu toto nariadenie uplatňovať aj na vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné v iných regiónochoblastiach ICAO pod podmienkou, že o tom informujú Komisiu a ostatné členské štáty.

ê 551/2004

4. Letové informačné oblasti, ktoré sa nachádzajú vo vzdušnom priestore, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie, sa uverejnia v Úradnom vestníku Európskej únie.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 1

4. Rozumie sa, že uplatňovaním tohto nariadenia na letisko Gibraltár nie je dotknuté príslušné právne postavenie Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska vzhľadom na spor týkajúci sa suverenity nad územím, v ktorom sa letisko nachádza.

ò nový

5. [V prípade, že sa nariadenie prijme pred skončením prechodného obdobia: Toto nariadenie sa neuplatňuje na letisko Gibraltár.]

6. Pokiaľ nie je stanovené inak, ak sa odkazuje na Agentúru Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“), takýto odkaz sa chápe tak, že je určený agentúre ako bezpečnostnému orgánu, a nie ako orgánu zodpovednému za preskúmanie výkonnosti.

ê 549/2004 (prispôsobené)

Článok 2

**Vymedzenie pojmov Definície**

Na účely tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3 sa uplatňuje toto vymedzenie pojmovplatia tieto definície:

ê 549/2004 (prispôsobené)

ð nový

 1. „služba riadenia letovej prevádzky (ATC)“ znamená službu poskytovanú na účely:

 12. „letisková služba riadenia“ je službaznamená službu Ö riadenia letovej prevádzky Õ (ATC) pre letiskovú prevádzku;

 23. „letecká informačná služba“ je službaznamená službu zriadená v určenej oblasti pokrytia, Ö ktorá je Õ zodpovedná za poskytovanie leteckých informácií a údajov, potrebných pre bezpečnosť, pravidelnosť a efektívnosť leteckej navigácie;

 35. „poskytovateľ leteckých navigačných služieb“ je„poskytovatelia letovej navigačnej služby“ znamenajú akýkoľvek verejný alebo súkromný subjekt poskytujúci Ö jednu alebo viaceré Õ leteckéletové navigačné služby pre všeobecnú letovú prevádzku;

44. „leteckéletové navigačné služby Ö (ANS) Õ “ súznamenajú letové prevádzkové služby, spojovacie, navigačné a prehľadovévyhľadávacie služby Ö (CNS) Õ , meteorologické služby pre leteckú navigáciu Ö (MET) Õ , a letecké informačné služby Ö (AIS) Õ ; ð a služby údajov o letovej prevádzke (ADS); ï

51. „služba riadenia letovej prevádzky (ATC)“ je služba poskytovanáznamená službu poskytovanú na účely:

a) zabránenia zrážke:

i) medzi lietadlami; a

ii) na prevádzkovej plochev prevádzkovom priestore medzi lietadlom a prekážkami; a

b) urýchlenia a zachovania riadneho toku letovej prevádzky;

ò nový

6. „služby údajov o letovej prevádzke“ sú služby zberu, zhromažďovania a integrácie prevádzkových údajov od poskytovateľov prehľadových služieb, poskytovateľov meteorologických služieb (MET) a leteckých informačných služieb (AIS) a funkcií siete a od iných príslušných subjektov alebo poskytovanie spracovaných údajov na účely riadenia letovej prevádzky a manažmentu letovej prevádzky;

7. „manažment toku letovej prevádzky a kapacity (ATFCM)“ je služba zameraná na ochranu riadenia letovej prevádzky pred prekročením kapacity a na optimalizáciu využívania dostupnej kapacity;

ê 549/2004 (prispôsobené)

ð nový

 89. „manažmentriadenie toku letovej prevádzky Ö (ATFM) Õ “ je funkciaznamená funkciu ð alebo služba ï zriadená s cieľom prispieť k bezpečnému, usporiadanému a rýchlemu toku letovej prevádzky ð po celej dráhe letu ï tým, že sa zabezpečí využitie kapacity ATC na maximálne možnú mieru a že objem prevádzkyprepravy bude zodpovedáať kapacitám vyhláseným príslušnými poskytovateľmi služieb letovej prevádzky;

ê 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm. b)

ð nový

 910. „manažmentriadenie letovej prevádzky (ATM – Air Traffic Management)“ je zoskupenie vzdušných a pozemných funkcií ð alebo služieb ï (letové prevádzkové služby, riadenie vzdušného priestoru a manažmentriadenie toku letovej prevádzky) požadovaných na zaručenie bezpečného a efektívneho pohybu lietadla počas všetkých fáz prevádzky;

ê 549/2004

 1011. „letové prevádzkové služby“ súznamenajú rôzne letové informačné služby, pohotovostné služby, letové poradnéporadenské služby a služby ATC (oblastná, približovacia a letisková služba riadenia);

 116. „blok vzdušného priestoru“ jeznamená vzdušný priestor stanovených rozmerov v priestore a čase, v ktorom sú poskytované letecké navigačné služby;

127. „riadenie vzdušného priestoru“ jeznamená plánovacia funkcia s primárnym cieľom maximalizácie využitia dostupného vzdušného priestoru dynamickým prideľovaním času a v určitom čase rozdelenímie vzdušného priestoru medzi rôzne kategórie používateľov vzdušného priestoru na základe krátkodobých potrieb;

ò nový

13. „štruktúra vzdušného priestoru“ je špecifický objem vzdušného priestoru vymedzený s cieľom zaistiť bezpečnú a optimálnu prevádzku lietadiel;

ê 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm. a) (prispôsobené)

 148. „používatelia vzdušného priestoru“ sú prevádzkovatelia lietadiel prevádzkovaných Ö v súlade s Õ vo Ö pravidlami Õ všeobecnej letovej prevádzkye;

ê 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm. g) (prispôsobené)

 1523b. „pohotovostná služba“ je služba poskytovaná na informovanie príslušných organizácií o lietadle, v prípade ktorého treba použiť pátracie a záchranné prostriedky Ö , Õ a Ö ktorá Õ ktoré podľa potreby zabezpečuje pomoc takýmto organizáciám;

ê 549/2004

ð nový

 1613. „približovacia služba riadenia“ je službaznamená službu ATC pre riadené lety prilietavajúcich a odlietavajúcich lietadiel;

 1712. „oblastná služba riadenia“ je službaznamená službu ATC pre riadené lety ð v riadených oblastiach ï v bloku vzdušného priestoru;

ò nový

18. „východisková hodnota“ je hodnota vymedzená na základe odhadu na účely stanovenia výkonnostných cieľov, ktorá sa týka sa stanovených nákladov alebo stanovených jednotkových nákladov počas roka predchádzajúceho začiatku príslušného referenčného obdobia;

19. „referenčná skupina“ je skupina poskytovateľov letových prevádzkových služieb s podobným prevádzkovým a hospodárskym prostredím;

20. „rozčleňovacia hodnota“ je hodnota získaná v prípade daného poskytovateľa letových prevádzkových služieb rozčlenením výkonnostného cieľa pre celú Úniu na úroveň každého poskytovateľa letových prevádzkových služieb, ktorá slúži ako referenčná hodnota na posúdenie súladu výkonnostného cieľa stanoveného v návrhu plánu výkonnosti s výkonnostným cieľom pre celú Úniu;

ê 549/2004

 14. „balík služieb“ znamená dve alebo viac letových navigačných služieb;

ê 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm. d) (prispôsobené)

ð nový

 2115. ‚osvedčenie‘ je dokument vydaný ð agentúrou,ï národným dozorným ð príslušným vnútroštátnym ï orgánom Ö alebo národným dozorným orgánom, Õ v akejkoľvek forme zodpovedajúcej vnútroštátnemu právu, ktorý potvrdzuje, že poskytovateľ ð manažmentu letovej prevádzky a ï leteckejletovej navigačnej služby spĺňa požiadavky na poskytovanie špecifickej služby;

ò nový

22. „spoločná informačná služba (CIS)“ je služba, ktorá pozostáva zo zhromažďovania statických a dynamických údajov a ich šírenia s cieľom umožniť poskytovanie služieb pre manažment prevádzky bezpilotných lietadiel;

ê 549/2004

 2316. „spojovacie služby“ súznamenajúletecké pevné a pohyblivémobilné služby umožňujúce spojenie zem-zem, vzduch-zem, a vzduch-vzduch na účely ATC;

 18. „koncepcia prevádzky“ znamená kritériá pre prevádzkové využitie EATMN alebo jej časti;

 2419. „komponentyprvky“ súznamená hmotné objekty ako je hardvér a nehmotné objekty ako je softvér, odna ktorých závisí interoperabilita európskej siete manažmentu letovej prevádzky (EATMN);

ò nový

25. „riadená oblasť“ je riadený vzdušný priestor siahajúci nahor od stanovenej výšky nad zemou;

26. „kooperatívne rozhodovanie“ je postup, pri ktorom sa rozhodnutia prijímajú na základe vzájomnej výmeny názorov a konzultácie s členskými štátmi, subjektmi zainteresovanými na prevádzke a prípadne s inými aktérmi;

ê 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm. j)

ð nový

 2741. „cezhraničné služby“ súznamenajú každú situáciu, keď leteckéletové navigačné služby, ktoré v jednom členskom štáte poskytuje poskytovateľ služieb ð , ktorý má hlavné miesto podnikateľskej činnosti v inom členskom štáte ï osvedčený v inom členskom štáte.;

ò nový

28. „vyhlásenie“ je na účely manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb vyhlásenie vymedzené v článku 3 ods. 10 nariadenia (EÚ) 2018/1139;

29. „traťové letecké navigačné služby“ sú letové prevádzkové služby súvisiace s riadením lietadla od konca fázy vzletu a fázy počiatočného stúpania po začatie fázy priblíženia a fázy pristávania a základné letecké navigačné služby potrebné na poskytovanie traťových letových prevádzkových služieb;

30. „traťová zóna spoplatňovania“ je objem vzdušného priestoru, ktorý sa rozprestiera od zeme až po horný vzdušný priestor vrátane, kde sa poskytujú traťové letecké navigačné služby a pre ktorý je stanovená jednotná nákladová základňa;

ê 549/2004 (prispôsobené)

 3120. „Eurocontrol“ jeznamená Európska organizácia pre bezpečnosť leteckej prevádzkynavigácie založená Medzinárodným dohovorom o spolupráci pre bezpečnosť leteckej prevádzkytýkajúcim sa spolupráce v záujme bezpečnosti letovej navigácie z 13. decembra 1960[[44]](#footnote-45);

 3217. „sieť riadenia letovej prevádzky v Európeeurópska sieť manažmentu letovej prevádzky“ (EATMN) jeznamená súbor systémov uvedených v bode 3.1. prílohy VIIII k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite Európskej siete riadenia letovej prevádzky (nariadenie o interoperabilite)[[45]](#footnote-46), ktoré umožňujú poskytovanie leteckýchletových navigačných služieb v spoločenstve Ö Únii Õ , vrátane rozhraní na hraniciach s tretími krajinami;

ê 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm. c) (prispôsobené)

 3313a. „ Ö európsky Õ riadiacizákladný plán ATM“ je plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES[[46]](#footnote-47) v súlade s článkom 1 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 219/2007 z 27. februára 2007 o založení spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR)[[47]](#footnote-48) a v znení následných zmien;

ê 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm. f)

ð nový

 3422. „pružné využívanie vzdušného priestoru“ je koncepcia riadenia vzdušného priestoru ð založená na základnej zásade, že vzdušný priestor by sa nemal označovať za čisto civilný ani za čisto vojenský vzdušný priestor, ale mal by sa skôr považovať za kontinuum, v ktorom sa musí v čo najväčšej možnej miere vyhovieť požiadavkám všetkých používateľov ï uplatňovaná v oblasti Európskej konferencie civilného letectva na základe Príručky riadenia vzdušného priestoru na uplatňovanie koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru (Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace) vydanej Eurocontrolom;

ê 549/2004

 23. „letová informačná oblasť“ znamená vzdušný priestor stanovených rozmerov, v ktorom sú poskytované letové informačné služby a pohotovostné služby;

ê 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm. g)

 3523a. „letová informačná služba“ je služba poskytovaná na odovzdávanie rád a informácií užitočných na bezpečné a efektívne vykonanie letov;

ê 549/2004

 24. „letová hladina“ znamená plochu stáleho atmosférického tlaku, ktorá sa vzťahuje k stanovenému tlakovému údaju 1013,2 hPa a je oddelená od ostatných takých hladín stanovenými tlakovými intervalmi;

ê 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm. h)

 25. ‚funkčný blok vzdušného priestoru‘ je blok vzdušného priestoru založený na prevádzkových požiadavkách a vytvorený bez ohľadu na štátne hranice, kde je poskytovanie letových navigačných služieb a príslušných funkcií určené na základe výkonnosti a optimalizované s cieľom zaviesť v každom funkčnom bloku vzdušného priestoru posilnenú spoluprácu medzi poskytovateľmi letových navigačných služieb alebo v prípade potreby zriadiť integrovaného poskytovateľa;

ê 549/2004 (prispôsobené)

ð nový

 3626. „všeobecná letová prevádzka“ súznamená všetky pohyby civilných lietadiel, ako aj všetky pohyby štátnych lietadiel (vrátane vojenských, colných a policajných lietadiel), keď sa tieto Ö uvedené Õ pohyby uskutočňujú v súlade s postupmi Ö Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) zriadenej Chicagským dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 Õ ICAO;

 27. „ICAO“ znamená Medzinárodnú organizáciu civilného letectva založenú Chicagským dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944;

 3728. „interoperabilita“ jeznamená súhrn požadovaných funkčných, technických a prevádzkových vlastností systémov a komponentovprvkov EATMN a postupov pre ich prevádzku, aby bola možná ich bezpečná, plynulá a efektívna prevádzka. Interoperabilita sa dosiahne tým, že systémy a prvky budú spĺňať základné požiadavky;

 3829. „meteorologické služby“ súznamená tie zariadenia a služby, ktoré poskytujú lietadlu predpovede počasia, ð výstrahy, ïhlásenia o počasí a pozorovania ð na účely leteckej navigácie ï, ako aj iné meteorologické informácie a údaje poskytované štátmi na letecké účely;

ò nový

39. „príslušný vnútroštátny orgán“ sú subjekty vymedzené v článku 3 bode 34 nariadenia (EÚ) 2018/1139;

40. „národný dozorný orgán“ je vnútroštátny orgán alebo orgány poverené členským štátom úlohami podľa tohto nariadenia, ktoré nie sú úlohami, na ktoré sa vzťahuje príslušný vnútroštátny orgán;

ê 549/2004

4130. „navigačné služby“ súznamenajú tie zariadenia a služby, ktoré poskytujú lietadlu informácie o polohe a čase;

ò nový

42. „krízová situácia v sieti“ je stav neschopnosti poskytovať služby manažmentu letovej prevádzky a letecké navigačné služby na požadovanej úrovni, ktorého výsledkom je výrazná strata kapacity siete alebo výrazná nerovnováha medzi kapacitou siete a dopytom, alebo vážna porucha v informačnom toku v jednej alebo viacerých častiach siete v dôsledku neobyčajnej a nepredvídanej udalosti;

 43. „manažér siete“ je subjekt poverený úlohami potrebnými na prispievanie k vykonávaniu funkcií siete uvedených v článku 26 v súlade s článkom 27;

ê 549/2004 (prispôsobené)

ð nový

 4431. „prevádzkové údaje“ súznamenajú informácie týkajúce sa všetkých letových fáz letu, ktoré sú potrebné Ö vyžadujú Õ na prijatie prevádzkových rozhodnutí ð na prevádzkové účely ï poskytovatelia leteckýchletových navigačných služieb, používatelia vzdušného priestoru, prevádzkovatelia letísk a iní zainteresovaní účastníci;

 32. „postup“ používaný v súvislosti s nariadením o interoperabilite, znamená štandardnú metódu pre technické alebo prevádzkové použitie systémov, v súvislosti s dohodnutými a platnými koncepciami prevádzky, ktoré si vyžadujú jednotné vykonávanie v EATMN;

ò nový

 45. „plán výkonnosti“ je plán vypracovaný alebo prípadne prijatý poskytovateľmi letových prevádzkových služieb a manažérom siete, ktorého cieľom je zlepšiť výkonnosť leteckých navigačných služieb a funkcií siete;

ê 549/2004

 4633. „uvedenie do prevádzky“ jeznamená prvé prevádzkové použitie po prvej inštalácii alebo vylepšení systému;

 4734. „sieť tratí“ jeznamená sieť určených tratí na smerovanie toku všeobecnej letovej prevádzky, ktorá je potrebná pre poskytovanie služieb ATC;

 35. „smerovanie“ znamená zvolená trať lietadla, ktorá má byť lietadlom dodržaná počas jeho prevádzky;

 36. „plynulá prevádzka“ znamená prevádzku EATMN takým spôsobom, že z hľadiska užívateľa siete funguje tak, ako by bola jedným celkom;

ò nový

48. „fáza definovania projektu SESAR“ je fáza, ktorá zahŕňa vytvorenie a aktualizáciu dlhodobej vízie projektu SESAR, súvisiacej koncepcie činností umožňujúcich zlepšenia v každej fáze letu, požadovaných základných prevádzkových zmien v rámci EATMN a požadovaných priorít vývoja a zavádzania;

49. „fáza zavádzania projektu SESAR“ sú za sebou idúce fázy industrializácie a implementácie, počas ktorých sa vykonávajú tieto činnosti: normalizácia, výroba a certifikácia pozemných a palubných zariadení a procesov potrebných na realizáciu riešení SESAR (industrializácia); a obstarávanie, inštalácia a uvedenie do prevádzky zariadení a systémov založených na riešeniach SESAR vrátane súvisiacich prevádzkových postupov (implementácia);

50. „fáza vývoja projektu SESAR“ je fáza, počas ktorej sa vykonávajú výskumné, vývojové a validačné činnosti zamerané na dosiahnutie vyspelých riešení SESAR;

51. „projekt SESAR“ je projekt modernizácie manažmentu letovej prevádzky v Európe, ktorého cieľom je zabezpečiť v Únii vysokovýkonnú, štandardizovanú a interoperabilnú infraštruktúru manažmentu letovej prevádzky a ktorý pozostáva z inovačného cyklu, ktorý zahŕňa fázu definovania projektu SESAR, fázu vývoja projektu SESAR a fázu zavádzania projektu SESAR;

52. „riešenie SESAR“ je použiteľný výstup fázy vývoja projektu SESAR, ktorým sa zavedú nové alebo vylepšené štandardizované a interoperabilné prevádzkové postupy alebo technológie;

ê 549/2004 (prispôsobené)

 5338.‘ „prehľadovésledovacie služby“ súznamenajú tie zariadenia a služby, ktoré sa používajú na stanovenie príslušných polôh lietadiel, aby umožnili ich bezpečné rozstupy;

 5439. „systém“ jeznamená súbor palubných a pozemných komponentovprvkov, ako aj kozmické zariadenia, ktoré poskytujú podporu leteckýmletovým navigačným službám vo všetkých fázach letu;

ò nový

55. „terminálne letecké navigačné služby“ sú letiskové služby riadenia alebo letiskové letové informačné služby, ktoré zahŕňajú letové poradné služby a pohotovostné služby, letové prevádzkové služby súvisiace s priblížením a odletom lietadla vo vzdialenosti od príslušného letiska potrebnej na splnenie prevádzkových požiadaviek a potrebné základné letecké navigačné služby;

56. „terminálna zóna spoplatňovania“ je letisko alebo skupina letísk, ktoré sa nachádzajú na území členského štátu, kde sa poskytujú terminálne letecké navigačné služby a pre ktoré je stanovená jednotná nákladová základňa;

ê 549/2004

 5740. „vylepšenie“ jeznamená každá úprava, ktorá mení prevádzkové charakteristiky systému.

ê 549/2004

Článok 3

**Oblasti činnosti spoločenstva**

1. Toto nariadenie stanovuje harmonizovaný regulačný rámec pre vytvorenie jednotného európskeho neba v spojení s:

 a) nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v Jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore)[[48]](#footnote-49);

 b) nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v Jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb)[[49]](#footnote-50) a

 c) nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete riadenia letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite)[[50]](#footnote-51)

a vykonávacími pravidlami prijatými Komisiou na základe tohto nariadenia a nariadení uvedených vyššie.

2. Opatrenia uvedené v odseku 1 platia s výhradou ustanovení tohto nariadenia.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 3 (prispôsobené)

ð nový

KAPITOLA II

Ö Národné dozorné orgány Õ

Článok 34

Ö **Vymenovanie, ustanovenie a požiadavky týkajúce sa** Õ **Nnárodných dozorných orgánov**

1. Členské štáty spoločne alebo jednotlivo buď vymenujú, alebo ustanovia orgán alebo orgány ako svoj národný dozorný orgán, ktorý prevezme úlohy pridelené takémuto orgánu podľa tohto nariadenia Ö týmto nariadením Õ a podľa opatrení uvedených v článku 3.

2. Národné dozorné orgány sú nezávislé od poskytovateľov letových navigačných služieb. Táto nezávislosť sa dosiahne primeraným oddelením národných dozorných orgánov a týchto poskytovateľov, ktoré sa vykoná aspoň na funkčnej úrovni.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 3

ð nový

32. Národné dozorné orgány vykonávajú svoje právomoci nestranne, nezávisle a transparentne. To sa dosiahne uplatňovaním náležitých riadiacich a kontrolných mechanizmov ð tak, aby tomu zodpovedala ich organizácia, personálne obsadenie, riadenie a financovanie. ï , a to i v rámci správy členského štátu. Nesmie to však brániť národným dozorným orgánom v plnení ich úloh v rámci pravidiel pre organizáciu vnútroštátnych orgánov civilného letectva či akýchkoľvek iných verejných orgánov.

ò nový

3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 1, národné dozorné orgány sú právne oddelené a nezávislé od akéhokoľvek iného verejného alebo súkromného subjektu, pokiaľ ide o ich organizáciu, fungovanie, právnu štruktúru a rozhodovanie.

Národné dozorné orgány sú tiež nezávislé od akéhokoľvek poskytovateľa leteckých navigačných služieb, pokiaľ ide o organizáciu, rozhodnutia o financovaní, právnu štruktúru a rozhodovanie.

4. Členské štáty môžu zriadiť národné dozorné orgány s právomocami vo viacerých regulovaných sektoroch, ak uvedené integrované regulačné orgány spĺňajú požiadavky na nezávislosť stanovené v tomto článku. Národný dozorný orgán môže byť v súvislosti s jeho organizačnou štruktúrou spojený aj s vnútroštátnym orgánom na ochranu hospodárskej súťaže uvedeným v článku 11 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003[[51]](#footnote-52), ak spoločný orgán spĺňa požiadavky na nezávislosť stanovené v tomto článku.

5. Zamestnanci národných dozorných orgánov musia spĺňať tieto požiadavky:

a) sú prijímaní na základe jasných a transparentných postupov, ktoré zabezpečujú ich nezávislosť;

b) sú vybraní na základe ich konkrétnej kvalifikácie vrátane primeranej spôsobilosti a príslušných skúseností, alebo sa musia podrobiť primeranej odbornej príprave.

Zamestnanci národných dozorných orgánov konajú nezávisle, najmä tým, že predchádzajú konfliktom záujmov medzi poskytovaním leteckých navigačných služieb a vykonávaním svojich úloh.

6. Nad rámec požiadaviek stanovených v odseku 5 osoby zodpovedné za strategické rozhodnutia menuje subjekt dotknutého členského štátu, ktorý priamo neuplatňuje vlastnícke práva voči poskytovateľom leteckých navigačných služieb. Členské štáty rozhodnú o tom, či sa tieto osoby vymenujú na pevne stanovené alebo obnoviteľné obdobie alebo na neurčito, čo umožní ich odvolanie iba z dôvodov, ktoré nesúvisia s ich rozhodovaním. Osoby zodpovedné za strategické rozhodnutia nežiadajú ani neprijímajú pokyny od žiadnej vlády ani iného verejného či súkromného subjektu pri vykonávaní svojich funkcií pre národný dozorný orgán a majú plnú právomoc prijímať a riadiť svojich zamestnancov.

Zdržia sa akýchkoľvek priamych alebo nepriamych záujmov, ktoré by sa mohli považovať za narušujúce ich nezávislosť a ktoré by mohli ovplyvniť výkon ich funkcií. Na tento účel každý rok vypracujú vyhlásenie o záväzkoch a vyhlásenie o záujmoch, v ktorom uvedú všetky priame alebo nepriame záujmy.

Osoby zodpovedné za strategické rozhodnutia, audity alebo iné funkcie priamo spojené s výkonnostnými cieľmi alebo dohľadom nad poskytovateľmi leteckých navigačných služieb nesmú zastávať žiadnu pracovnú pozíciu ani zodpovednosť u žiadneho poskytovateľa leteckých navigačných služieb po skončení svojho funkčného obdobia v národnom dozornom orgáne aspoň počas obdobia dvoch rokov.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 3 (prispôsobené)

ð nový

74. Členské štáty zabezpečia, aby národné dozorné orgány mali potrebné Ö finančné Õ zdroje a schopnosti na účinné a včasné plnenie úloh, ktoré sú im pridelené na základe tohto nariadenia. ð Národné dozorné orgány riadia svojich zamestnancov na základe vlastných rozpočtových prostriedkov, ktoré sa stanovia úmerne k úlohám, ktoré má tento orgán plniť v súlade s článkom 4. ï

ò nový

8. Členský štát môže požiadať agentúru konajúcu ako orgán na preskúmanie výkonnosti (PRB), aby realizovala úlohy súvisiace s vykonávaním systémov výkonnosti a spoplatňovania stanovených v článkoch 14, 17, 19, 20, 21, 22 a 25 a vo vykonávacích aktoch uvedených v článkoch 18 a 23, za ktoré je národný dozorný orgán daného členského štátu zodpovedný podľa tohto nariadenia a podľa delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe.

Agentúra konajúca ako PRB sa po akceptovaní uvedenej žiadosti stáva dozorným orgánom zodpovedným za úlohy, na ktoré sa žiadosť vzťahuje, a národnému dozornému orgánu žiadajúceho členského štátu sa odoberie zodpovednosť za uvedené úlohy. Na vykonávanie týchto úloh, a to aj pokiaľ ide o vyberanie poplatkov a platieb, sa uplatňujú pravidlá uvedené v nariadení (EÚ) 2018/1139, ktoré sa vzťahujú na agentúru konajúcu ako PRB.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 3

ð nový

95. Členské štáty oznámia Komisii názvy a adresy národných dozorných orgánov, ako aj zmeny týchto údajov a opatrenia prijaté na zabezpečenie zhody s ð týmto článkom ï odsekmi 2, 3 a 4.

ò nový

10. Komisia stanovuje podrobné pravidlá upravujúce podmienky prijímania a postupy výberu zamestnancov uvedené v odseku 5 písm. a) a b). Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 1 (prispôsobené)

Článok 42

**Úlohy národných dozorných orgánov**

1. Národné dozorné orgány uvedené v článku 3 4 rámcového nariadenia zabezpečia náležitý dozor nad uplatňovaním tohto nariadenia, najmä z hľadiska bezpečnej a efektívnej prevádzky poskytovateľov letových navigačných služieb, ktorí poskytujú služby vzťahujúce sa na vzdušný priestor, za ktorý je zodpovedný členský štát, ktorý menoval alebo ustanovil príslušný orgán.;:

ò nový

a) vykonávajú činnosti potrebné na vydávanie osvedčení ekonomickej spôsobilosti uvedených v článku 6 vrátane dohľadu nad držiteľmi uvedených osvedčení ekonomickej spôsobilosti;

b) dohliadajú na správne uplatňovanie požiadaviek na obstarávanie v súlade s článkom 8 ods. 6;

c) uplatňujú systémy výkonnosti a spoplatňovania stanovené v článkoch 10 až 17 a článkoch 19 až 22 a vo vykonávacích aktoch uvedených v článkoch 18 a 23 v rámci svojich úloh vymedzených v uvedených článkoch a aktoch a dohliadajú na uplatňovanie nariadenia, pokiaľ ide o transparentnosť účtov určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb v súlade s článkom 25.

2. Národné dozorné orgány sú zodpovedné za posudzovanie a schvaľovanie stanovovania cien za poskytovanie spoločnej informačnej služby v súlade s článkom 9.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 1 (prispôsobené)

ð nový

32. Na tento účel kKaždý národný dozorný orgán organizuje náležité Ö vykonáva potrebné Õ kontroly a preskúmavanie ð , audity a ďalšie monitorovacie činnosti ï ð s cieľom identifikovať možné porušenia požiadaviek stanovených v tomto nariadení a v delegovaných a vykonávacích aktoch prijatých na jeho základe zo strany subjektov podliehajúcich jeho dohľadu na základe tohto nariadenia ï s cieľom overiť súlad s požiadavkami tohto nariadenia vrátane požiadaviek na ľudské zdroje pri poskytovaní letových navigačných služieb.

Prijme všetky potrebné opatrenia na presadzovanie, ktoré môžu v prípade potreby zahŕňať zmenu, obmedzenie, pozastavenie alebo zrušenie osvedčení ekonomickej spôsobilosti, ktoré vydal v súlade s článkom 6.

Príslušní poskytovatelia leteckých navigačných služieb, prevádzkovatelia letísk a poskytovatelia spoločnej informačnej služby dodržiavajú opatrenia, ktoré na tento účel prijali národné dozorné orgány.

ò nový

Článok 5

**Spolupráca medzi národnými dozornými orgánmi**

1. Národné dozorné orgány si vymieňajú informácie a spolupracujú v rámci siete poradnej rady pre preskúmanie výkonnosti uvedenej v článku 114a nariadenia (EÚ) 2018/1139.

2. Národné dozorné orgány spolupracujú, v prípade potreby prostredníctvom pracovných dojednaní, na účely vzájomnej pomoci pri plnení svojich úloh v oblasti monitorovania a dohľadu a pri vykonávaní vyšetrovaní a preskúmavaní.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 1 (prispôsobené)

ð nový

3. V prípade funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré presahujú ð Národné dozorné orgány uľahčia poskytovanie cezhraničných služieb poskytovateľmi leteckých navigačných služieb na účely zlepšenia výkonnosti siete. V prípade poskytovania leteckých navigačných služieb vo ï vzdušnom priestore, za ktorý je zodpovedný viac ako jeden členský štát Ö sú zodpovedné dva alebo viaceré členské štáty Õ, príslušné členské štáty uzavrú dohodu o dozore uvedenom v tomto článku ð , ktorý majú vykonávať na základe tohto nariadenia nad ï vzhľadom na Ö príslušnými Õ poskytovateľmi letovýchleteckých navigačných služiebposkytujúcich služby v týchto blokoch. ð Príslušné národné dozorné orgány môžu vypracovať plán, v ktorom sa spresňuje vykonávanie ich spolupráce s cieľom uviesť danú dohodu do účinnosti. ï

ê 1070/2009 článok 2 ods. 1

4. Národné dozorné orgány úzko spolupracujú s cieľom zabezpečiť primeraný dozor nad poskytovateľmi letových navigačných služieb, ktorí sú držiteľmi platného osvedčenia jedného členského štátu a ktorí poskytujú aj služby týkajúce sa vzdušného priestoru, za ktorý je zodpovedný iný členský štát. Táto spolupráca zahŕňa pravidlá postupu v prípadoch nesplnenia platných spoločných požiadaviek ustanovených v článku 6 alebo podmienok ustanovených v prílohe II.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 1

5. V prípade cezhraničného poskytovania letových navigačných služieb zahŕňajú tieto pravidlá dohodu o vzájomnom uznávaní dozorných úloh stanovených v odsekoch 1 a 2 a výsledkov týchto úloh. Takéto vzájomné uznávanie sa uplatňuje aj pri pravidlách vzájomného uznávania vytvorených pre postup osvedčovania poskytovateľov služieb národnými dozornými orgánmi.

ò nový

4. V prípade poskytovania leteckých navigačných služieb vo vzdušnom priestore, za ktorý zodpovedá iný členský štát, sa v dohodách uvedených v odseku 3 stanoví vzájomné uznávanie vykonávania úloh dozoru stanovených v tomto nariadení a výsledkov plnenia týchto úloh každým z orgánov. Takisto sa v nich uvedie, ktorý národný dozorný orgán je zodpovedný za osvedčovanie ekonomickej spôsobilosti stanovené v článku 6.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 1 (prispôsobené)

ð nový

65. Ak Ö Pokiaľ Õ to umožňuje vnútroštátne právo a so zreteľom na regionálnu spoluprácu, môžu národné dozorné orgány uzatvárať aj dohody o rozdelení zodpovednosti pri dozorných úlohách. ð O týchto dohodách informujú Komisiu. ï

ê 1070/2009 článok 2 ods. 1

Článok 3

Oprávnené subjekty

1. Národné dozorné orgány môžu rozhodnúť o tom, že poveria oprávnené subjekty, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v prílohe I, úplným alebo čiastočným vykonaním kontrol a preskúmavania uvedených v článku 2 ods. 2.

2. Takéto poverenie udelené národným dozorným orgánom je platné v rámci Spoločenstva na obdobie troch rokov, ktoré sa môže opätovne predĺžiť. Národné dozorné orgány môžu dať oprávneným subjektom so sídlom v Spoločenstve pokyn na vykonanie týchto kontrol a preskúmavania.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 5

Článok 10

Konzultácia so zúčastnenými stranami

1. Členské štáty zriadia v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi konzultačný mechanizmus na vhodné zapojenie zúčastnených strán vrátane zastupiteľských orgánov odborného personálu do vykonávania jednotného európskeho neba.

ê 550/2004 (prispôsobené)

KAPITOLA III

PRAVIDLÁ Ö POSKYTOVANIE Õ POSKYTOVANIA SLUŽIEB

ê 550/2004 (prispôsobené)

Článok 6

**Spoločné požiadavky**

Spoločné požiadavky na poskytovanie letových navigačných služieb budú ustanovené v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia. Spoločné požiadavky budú obsahovať:

* technickú a prevádzkovú spôsobilosť a schopnosť,
* systémy a procesy riadenia bezpečnosti a kvality;
* systémy hlásenia,
* kvalitu služieb,
* finančné postavenie,
* zodpovednosť a poistné krytie,
* vlastnícku a organizačnú štruktúru vrátane prevencie konfliktu záujmov,
* ľudské zdroje vrátane primeraných zamestnaneckých plánov,
* ochranu.

Článok 67

**Oosvedčovanie** Ö **ekonomickej spôsobilosti** Õ Ö **a požiadavky na** Õ **poskytovateľov leteckýchletových navigačných služieb**

1. Poskytovanie všetkých letových navigačných služieb v spoločenstve podlieha osvedčovaniu členskými štátmi.

ê 550/2004

2. Žiadosti o osvedčovanie sú predkladané národnému dozornému orgánu členského štátu, v ktorom má žiadateľ svoje hlavné miesto prevádzky a svoje registrované sídlo, pokiaľ existuje.

ò nový

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb musia byť okrem osvedčení, ktorých držiteľmi musia byť podľa článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139, aj držiteľmi osvedčenia ekonomickej spôsobilosti. Toto osvedčenie ekonomickej spôsobilosti sa vydáva na základe žiadosti, pokiaľ žiadateľ preukázal dostatočnú finančnú spoľahlivosť a získal primerané krytie zodpovednosti za škodu a poistné krytie.

Osvedčenie ekonomickej spôsobilosti uvedené v tomto odseku možno obmedziť, pozastaviť alebo zrušiť, ak už držiteľ nespĺňa požiadavky na vydanie a zachovanie platnosti takéhoto osvedčenia.

2. Subjekt, ktorý je držiteľom osvedčenia ekonomickej spôsobilosti uvedeného v odseku 1 a osvedčenia uvedeného v článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139, je oprávnený poskytovať v Únii letecké navigačné služby používateľom vzdušného priestoru za nediskriminačných podmienok bez toho, aby bol dotknutý článok 7 ods. 2.

3. Osvedčenie ekonomickej spôsobilosti uvedené v odseku 1 a osvedčenie uvedené v článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139 môžu podliehať jednej alebo viacerým podmienkam stanoveným v prílohe I. Takéto podmienky musia byť objektívne odôvodnené, nediskriminačné, primerané a transparentné. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 36 s cieľom zmeniť zoznam uvedený v prílohe I na účely zabezpečenia rovnakých hospodárskych podmienok a odolnosti poskytovania služieb.

4. Národné dozorné orgány členského štátu, v ktorom má fyzická alebo právnická osoba žiadajúca o osvedčenie ekonomickej spôsobilosti hlavné miesto podnikateľskej činnosti, alebo ak táto osoba nemá žiadne hlavné miesto podnikateľskej činnosti, členského štátu, kde má miesto pobytu alebo sídlo, sú zodpovedné za úlohy stanovené v tomto článku v súvislosti s hospodárskymi osvedčeniami. V prípade poskytovania leteckých navigačných služieb vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné dva alebo viaceré členské štáty, zodpovednými národnými dozornými orgánmi sú tie, ktoré sú určené v súlade s článkom 5 ods. 4.

5. Na účely odseku 1 národné dozorné orgány:

a) prijímajú a posudzujú žiadosti, ktoré im boli predložené, a prípadne vydávajú osvedčenia ekonomickej spôsobilosti alebo obnovujú ich platnosť;

b) vykonávajú dohľad nad držiteľmi osvedčení ekonomickej spôsobilosti.

6. Komisia v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 prijme vykonávacie predpisy týkajúce sa podrobných požiadaviek na finančnú spoľahlivosť, najmä finančnú silu a finančnú odolnosť, ako aj pokiaľ ide o krytie zodpovednosti za škodu a poistné krytie. S cieľom zabezpečiť jednotné vykonávanie a dodržiavanie odsekov 1, 4 a 5 tohto článku Komisia prijme vykonávacie akty v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3, ktorými stanoví podrobné ustanovenia týkajúce sa pravidiel a postupov osvedčovania a vykonávania vyšetrovaní, kontrol, auditov a iných monitorovacích činností potrebných na zabezpečenie účinného dohľadu zo strany národného dozorného orgánu nad subjektmi, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie.

ê 550/2004

3. Národné dozorné orgány vydajú poskytovateľom letových navigačných služieb osvedčenia, ak títo spĺňajú spoločné požiadavky uvedené v článku 6. Osvedčenia môžu byť vydané jednotlivo pre každý typ letovej navigačnej služby uvedenej v článku 2 rámcového nariadenia, alebo pre skupinu týchto služieb ak, medzi iným, poskytovateľ letových prevádzkových služieb, bez ohľadu na jeho právne postavenie, prevádzkuje a udržiava svoje vlastné spojovacie, navigačné a sledovacie systémy. Osvedčenia sú pravidelne kontrolované.

4. V osvedčeniach sú ustanovené práva a povinnosti poskytovateľov letových navigačných služieb, vrátane nediskriminačného prístupu užívateľov vzdušného priestoru k službám, s osobitným zreteľom na bezpečnosť. Osvedčenia môžu podliehať len podmienkam ustanoveným v prílohe II. Tieto podmienky musia byť vecne opodstatnené, nediskriminačné, primerané a transparentné.

5. Bez ohľadu na odsek 1 môžu členské štáty bez osvedčovania povoliť poskytovanie letových navigačných služieb v celom alebo v časti vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné v prípadoch, ak ich poskytovateľ týchto služieb ponúka predovšetkým pre pohyby lietadiel iných ako vo všeobecnej letovej prevádzke. V týchto prípadoch príslušný členský štát informuje Komisiu a ostatné členské štáty o svojom rozhodnutí a o opatreniach prijatých na zaručenie maximálneho plnenia spoločných požiadaviek.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 3

7. Národné dozorné orgány monitorujú plnenie spoločných požiadaviek a podmienok priložených k osvedčeniam. Podrobnosti takéhoto monitorovania sú zahrnuté do výročných správ, ktoré členské štáty predkladajú podľa článku 12 ods. 1 rámcového nariadenia. Ak národný dozorný orgán zistí, že držiteľ osvedčenia už naďalej nespĺňa tieto požiadavky alebo podmienky, prijme vhodné opatrenia, pričom zabezpečí kontinuitu služieb pod podmienkou, že nie je ohrozená bezpečnosť. Takéto opatrenia môžu zahŕňať odobratie osvedčenia.

ê 550/2004

8. Členský štát uzná každé osvedčenie vydané v inom členskom štáte v súlade s týmto článkom.

9. Za výnimočných okolností môžu členské štáty predĺžiť lehotu splnenia podmienok tohto článku po dátume vyplývajúcom z článku 19 ods. 2 o šesť mesiacov. Členské štáty oznámia Komisii takéto predĺženie s uvedením dôvodov, ktoré k nemu viedli.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 4

ð nový

Článok 78

**UrčeniePoverenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb**

1. Členské štáty zabezpečia poskytovanie letových prevádzkových služieb výlučne v rámci špecifických blokov vzdušného priestoru vzťahujúcich sa na vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné. Na tento účel členské štáty poveria poskytovateľa letových prevádzkových služieb, ktorý je držiteľom platného osvedčenia v Spoločenstve. ð určia jednotlivo alebo kolektívne jedného alebo viacerých poskytovateľov letových prevádzkových služieb. Poskytovatelia letových prevádzkových služieb musia spĺňať tieto podmienky: ï

ò nový

a) sú držiteľmi platného osvedčenia alebo platného vyhlásenia uvedených v článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139 a osvedčenia ekonomickej spôsobilosti v súlade s článkom 6 ods. 1.

b) spĺňajú požiadavky národnej bezpečnosti a obrany.

Každé rozhodnutie o určení poskytovateľa letových prevádzkových služieb je platné najviac desať rokov. Členské štáty sa môžu rozhodnúť obnoviť určenie poskytovateľa letových prevádzkových služieb.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 4 (prispôsobené)

ð nový

2. Na účely poskytovania cezhraničných služieb členské štáty zabezpečia, aby plneniu tohto článku a článku 10 odsek 3 nebránili ich vnútroštátne právne systémy, ktoré požadujú, aby poskytovatelia letových prevádzkových služieb poskytujúci služby vo vzdušnom priestore, za ktoré je zodpovedný daný členský štát ð Určenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb nepodlieha žiadnej podmienke, ktorou by sa od týchto poskytovateľov vyžadovalo, aby ï :

 a) boli vo vlastníctve priamo alebo formou kontrolnéhoväčšinového podielu Ö určujúceho Õ členského štátu alebo jeho štátnych príslušníkov;

 b) mali hlavné miesto prevádzky alebo registrované sídlo na území daného Ö určujúceho Õ členského štátu; alebo

 c) využívali výlučne zariadenia v danom Ö určujúcom Õ členskom štáte.

3. Členské štáty stanovia ð špecifikujú ï práva a povinnosti, ktoré musia poverení poskytovatelia letových prevádzkových služieb ð , určení jednotlivo alebo spoločne, ï spĺňať. Povinnosti môžu zahŕňať ð zahŕňajú ï podmienky včasného dodávania Ö sprístupnenia Õ príslušných informácií Ö údajov Õ umožňujúcich identifikáciu všetkých pohybov lietadiel vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 4

4. Členské štáty majú možnosť vybrať si podľa uváženia poskytovateľa letových prevádzkových služieb za podmienky, že tento spĺňa požiadavky a podmienky uvedené v článkoch 6 a 7.

5. Vo vzťahu k funkčným blokom vzdušného priestoru stanoveným v súlade s článkom 9a, ktoré zasahujú do vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné viaceré členské štáty, príslušné členské štáty spoločne poveria v súlade s odsekom 1 tohto článku jedného alebo niekoľkých poskytovateľov letových prevádzkových služieb najmenej jeden mesiac pred realizáciou bloku vzdušného priestoru.

46. Členské štáty okamžite informujú Komisiu a ostatné členské štáty o akomkoľvek rozhodnutí prijatom v rámci tohto článku, ktoré sa týka určeniapoverenia poskytovateľov letových prevádzkových služieb v špecifických blokoch vzdušného priestoru vo vzťahu k vzdušnému priestoru, za ktorý sú zodpovedné.

ò nový

*Článok 8*

**Podmienky poskytovania služieb CNS, AIS, ADS, MET a terminálnych letových prevádzkových služieb**

1. Poskytovatelia letových prevádzkových služieb sa môžu rozhodnúť obstarávať služby CNS, AIS, ADS alebo MET za trhových podmienok, ak to umožní zvýšiť nákladovú efektívnosť v prospech používateľov vzdušného priestoru.

Členské štáty umožnia prevádzkovateľom letísk obstarávať terminálne letové prevádzkové služby na riadenie letiska za trhových podmienok, ak to umožní zvýšiť nákladovú efektívnosť v prospech používateľov vzdušného priestoru.

Členské štáty môžu okrem toho povoliť prevádzkovateľom letísk alebo dotknutému národnému dozornému orgánu obstarávať terminálne letové prevádzkové služby na riadenie približovania za trhových podmienok, ak to umožní zvýšiť nákladovú efektívnosť v prospech používateľov vzdušného priestoru.

2. Obstarávanie služieb za trhových podmienok musí byť založené na rovnakých, nediskriminačných a transparentných podmienkach v súlade s právom Únie vrátane pravidiel zmluvy týkajúcich sa hospodárskej súťaže. Postupy obstarávania príslušných služieb musia byť navrhnuté tak, aby umožnili účinnú účasť konkurenčných poskytovateľov v rámci týchto postupov, a to aj prostredníctvom pravidelného opätovného otvorenia súťaže.

3. Členské štáty prijmú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby poskytovanie traťových letových prevádzkových služieb bolo z hľadiska organizácie oddelené od poskytovania služieb CNS, AIS, ADS, MET a terminálnych letových prevádzkových služieb a aby sa dodržala požiadavka týkajúca sa oddelenia účtov uvedená v článku 25 ods. 3.

4. Poskytovateľ služieb CNS, AIS, ADS, MET alebo terminálnych letových prevádzkových služieb môže byť vybraný na poskytovanie služieb v členskom štáte, len ak:

a) je držiteľom osvedčenia v súlade s článkom 6 ods. 1 a 2;

b) sa hlavné miesto jeho podnikateľskej činnosti nachádza na území členského štátu;

c) členské štáty alebo štátni príslušníci členských štátov vlastnia viac ako 50 % poskytovateľa služieb a vykonávajú nad ním účinnú kontrolu, či už priamo alebo nepriamo prostredníctvom jedného alebo viacerých sprostredkovateľských podnikov, pokiaľ nie je stanovené inak v dohode s treťou krajinou, ktorej je Únia zmluvnou stranou a

d) poskytovateľ služieb spĺňa požiadavky na národnú bezpečnosť a obranu.

5. Články 14, 17 a články 19 až 22 sa nevzťahujú na poskytovateľov terminálnych letových prevádzkových služieb určených na základe postupu obstarávania v súlade s odsekom 1 druhým a tretím pododsekom. Uvedení poskytovatelia terminálnych letových prevádzkových služieb poskytujú na účely monitorovania národnému dozornému orgánu a agentúre konajúcej ako PRB údaje o výkonnosti leteckých navigačných služieb v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú bezpečnosť, životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť.

6. Národné dozorné orgány zabezpečujú, aby poskytovatelia letových prevádzkových služieb a prevádzkovatelia letísk vykonávali obstarávanie uvedené v odseku 1 v súlade s odsekom 2 a v prípade potreby uplatnia nápravné opatrenia. V prípade terminálnych letových prevádzkových služieb sú zodpovedné za schvaľovanie špecifikácií obstarávania terminálnych letových prevádzkových služieb, ktoré zahŕňajú požiadavky na kvalitu služieb. Národné dozorné orgány sa obrátia na vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže uvedený v článku 11 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 vo veciach týkajúcich sa uplatňovania pravidiel hospodárskej súťaže.

Článok 9

**Poskytovanie spoločných informačných služieb**

1. Ak sa poskytujú spoločné informačné služby, šírené údaje musia mať integritu a kvalitu potrebnú na umožnenie bezpečného poskytovania služieb na účely manažmentu prevádzky bezpilotných lietadiel.

2. Cena za spoločné informačné služby vychádza z fixných a variabilných nákladov za poskytovanie príslušnej služby a môže okrem toho zahŕňať prirážku odrážajúcu primeraný kompromis medzi rizikami a výnosmi.

Náklady podľa prvého pododseku sa uvedú na účte oddelenom od účtov pre akékoľvek iné činnosti dotknutého prevádzkovateľa a sprístupnia sa verejnosti.

3. Poskytovateľ spoločných informačných služieb stanovuje cenu v súlade s odsekom 2 na základe posúdenia a schválenia príslušným národným dozorným orgánom.

4. Pokiaľ ide o prevádzku v konkrétnych častiach vzdušného priestoru určených členskými štátmi na prevádzku bezpilotných lietadiel, poskytovatelia leteckých navigačných služieb sprístupňujú príslušné prevádzkové údaje v reálnom čase. Poskytovatelia spoločných informačných služieb používajú uvedené údaje len na prevádzkové účely služieb, ktoré poskytujú. Prístup k príslušným prevádzkovým údajom sa udeľuje poskytovateľom spoločných informačných služieb na nediskriminačnom základe bez toho, aby boli dotknuté záujmy bezpečnostnej alebo obrannej politiky.

Ceny za prístup k takýmto údajom vychádzajú z hraničných nákladov na sprístupnenie údajov.

ê 550/2004

Článok 9

**Určenie poskytovateľov meteorologických služieb**

1. Členské štáty môžu určiť poskytovateľa meteorologických služieb, aby dodával všetky alebo časť meteorologických údajov na základe exkluzivity v celom vzdušnom priestore alebo v jeho časti, za ktorý sú zodpovedné s ohľadom na bezpečnostné hľadiská.

2. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu a ostatné členské štáty o akomkoľvek rozhodnutí prijatom v rámci tohto článku, ktoré sa týka určenia poskytovateľa meteorologických služieb.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 5 (prispôsobené)

ð nový

Článok 1011

**Systém výkonnosti**

1. Na zlepšenie výkonnosti leteckýchletových navigačných služieb a sieťových funkcií siete v rámci jednotného európskeho neba sa stanoví systém výkonnosti leteckýchletových navigačných služieb a sieťových funkcií siete ð uplatňuje v súlade s týmto článkom a článkami 11 až 18. ï Systém zahŕňa:

2. Systém výkonnosti sa vykonáva počas referenčných období, ktoré trvajú minimálne dva roky a najviac päť rokov. Systém výkonnosti zahŕňa:

 a) výkonnostné ciele pre celú Spoločenstvo Ö Úniu Õ v kľúčových oblastiach výkonnosti Ö , ktorými sú Õ vrátane bezpečnosti, životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť; ð za každé referenčné obdobie ï ;

 b) národné plány Ö výkonnosti Õ alebo plány funkčných blokov vzdušného priestoru vrátane ð záväzných ï výkonnostných cieľov, ktorými sa zabezpečí súlad s výkonnostnými cieľmi pre celé Spoločenstvo ð v kľúčových oblastiach výkonnosti uvedených v písmene a) za každé referenčné obdobie ï ; a

 c) pravidelné preskúmanie, monitorovanie a porovnávanie výkonnosti letových navigačných služieb a funkcií siete ð v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť ï ..

Komisia môže pridať ďalšie kľúčové oblasti výkonnosti na účely stanovovania alebo monitorovania výkonnostných cieľov, ak je to potrebné na zlepšenie výkonnosti.

2. Komisia môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 určiť Eurocontrol alebo iný nezávislý a kompetentný orgán, aby konal ako ‚orgán na preskúmanie výkonnosti‘. Úlohou orgánu na preskúmanie výkonnosti bude pomáhať Komisii v koordinácii s národnými dozornými orgánmi a na požiadanie aj národným dozorným orgánom pri vykonávaní systému výkonnosti uvedeného v odseku 1. Komisia zabezpečí, aby orgán na preskúmanie výkonnosti konal pri vykonávaní úloh, ktoré mu Komisia zverila, nezávisle.

3. a) Komisia prijme výkonnostné ciele pre sieť riadenia letovej prevádzky pre celé Spoločenstvo v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 po tom, čo zohľadní relevantné pripomienky národných dozorných orgánov na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru.

b) Národné plány alebo plány funkčných blokov vzdušného priestoru uvedené v odseku 1 písm. b) vypracujú národné dozorné orgány a prijme ich členský štát/členské štáty. Súčasťou týchto plánov budú záväzné národné ciele alebo ciele na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru a vhodný systém stimulov, tak ako ho prijme členský štát/členské štáty. Plány sa vypracujú na základe konzultácií s poskytovateľmi letových navigačných služieb, zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk.

c) Súlad národných výkonnostných cieľov a výkonnostných cieľov pre funkčné bloky vzdušného priestoru s cieľmi platnými pre celé Spoločenstvo posúdi Komisia na základe kritérií posudzovania uvedených v odseku 6 písm. d).

 V prípade, že Komisia zistí, že jeden alebo viacero národných výkonnostných cieľov alebo výkonnostných cieľov pre funkčné bloky vzdušného priestoru nespĺňa kritériá posudzovania, môže v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rozhodnúť, že vydá odporúčanie, aby príslušné národné dozorné orgány navrhli revidovaný výkonnostný cieľ/ciele. Príslušný členský štát alebo štáty prijmú revidované výkonnostné ciele a vhodné opatrenia, ktoré včas oznámia Komisii.

 Ak Komisia zistí, že revidované výkonnostné ciele a vhodné opatrenia nie sú adekvátne, môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rozhodnúť, aby dotknuté členské štáty prijali nápravné opatrenia.

 Inak môže Komisia na základe príslušných podporných dôkazov rozhodnúť, že zreviduje výkonnostné ciele pre celé Spoločenstvo v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3.

d) Referenčné obdobie pre systém výkonnosti trvá minimálne tri a maximálne päť rokov. V prípade, že sa tieto národné ciele alebo ciele pre funkčné bloky vzdušného priestoru nepodarí splniť, členské štáty a/alebo národné dozorné orgány uplatnia počas tohto obdobia nápravné opatrenia, ktoré určili. Prvé referenčné obdobie sú prvé tri roky po prijatí vykonávacích predpisov uvedených v odseku 6.

e) Komisia pravidelne hodnotí plnenie výkonnostných cieľov a výsledky predkladá Výboru pre jednotné nebo.

3. Na systém výkonnosti uvedený v odseku 1 sa uplatňujú tieto postupy Ö Základom odseku 2 písm. a), b) a c) sú Õ :

a) zber, validácia, preskúmanie, hodnotenie a rozširovanie príslušných údajov týkajúcich sa výkonnosti leteckýchletových navigačných služieb a sieťových funkcií siete od všetkých príslušných strán vrátane poskytovateľov leteckýchletových navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, prevádzkovateľov letísk, národných dozorných orgánov, ð príslušných vnútroštátnych orgánov, ï členských štátov ð , agentúry, manažéra siete ï a Eurocontrolu;

ò nový

b) kľúčové ukazovatele výkonnosti na účely stanovenia cieľov v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť;

c) ukazovatele na monitorovanie výkonnosti v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú bezpečnosť, životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť;

d) metodika vypracovania plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov pre letecké navigačné služby a metodika vypracovania plánu výkonnosti a výkonnostných cieľov pre funkcie siete;

e) posudzovanie navrhovaných plánov výkonnosti a cieľov pre letecké navigačné služby a funkcie siete;

f) monitorovanie plánov výkonnosti vrátane vhodných varovných mechanizmov na revíziu plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov a na revíziu výkonnostných cieľov pre celú Úniu v priebehu referenčného obdobia;

g) referenčné porovnávanie poskytovateľov leteckých navigačných služieb;

h) systémy stimulov vrátane finančných demotivačných faktorov uplatniteľných vtedy, keď poskytovateľ letových prevádzkových služieb nesplní príslušné záväzné výkonnostné ciele počas referenčného obdobia alebo keď nevykonal príslušné spoločné projekty uvedené v článku 35. Takéto finančné demotivačné faktory berú do úvahy najmä zhoršenie úrovne kvality služieb, ktoré uvedený poskytovateľ poskytuje, v dôsledku nesplnenia výkonnostných cieľov alebo nevykonania spoločných projektov a ich vplyvu na sieť;

i) mechanizmus zdieľania rizika, pokiaľ ide o objem dopravy a náklady;

j) harmonogramy stanovovania cieľov, posudzovania plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov, monitorovania a referenčného porovnávania;

k) metodika na rozdelenie spoločných nákladov na traťové a terminálne letecké navigačné služby medzi tieto dve kategórie služieb;

l) mechanizmy na riešenie nepredvídateľných a významných udalostí, ktoré majú podstatný vplyv na vykonávanie systémov výkonnosti a spoplatňovania.

Článok 11

**Stanovenie výkonnostných cieľov pre celú Úniu**

1. Komisia prijme výkonnostné ciele pre celú Úniu pre traťové letecké navigačné služby a terminálne letecké navigačné služby v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť, za každé referenčné obdobie v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 37 ods. 2 a v súlade s odsekmi 2 až 3 tohto článku. V spojení s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu môže Komisia vymedziť doplnkové východiskové hodnoty, rozčleňovacie hodnoty alebo referenčné skupiny s cieľom umožniť posúdenie a schválenie návrhov plánov výkonnosti v súlade s kritériami uvedenými v článku 13 ods. 3.

2. Výkonnostné ciele pre celú Úniu uvedené v odseku 1 sa vymedzia na základe týchto základných kritérií:

a) podnecujú k postupnému a nepretržitému zlepšovaniu prevádzkovej a hospodárskej výkonnosti leteckých navigačných služieb;

b) sú realistické a dosiahnuteľné počas príslušného referenčného obdobia a zároveň podporujú dlhodobejší štrukturálny a technologický rozvoj umožňujúci efektívne, udržateľné a odolné poskytovanie leteckých navigačných služieb.

3. Na účely prípravy svojich rozhodnutí o výkonnostných cieľoch pre celú Úniu Komisia zhromaždí všetky potrebné vstupy od zainteresovaných strán. Na žiadosť Komisie agentúra konajúca ako PRB poskytne Komisii pomoc pri analýze a príprave uvedených rozhodnutí prostredníctvom stanoviska.

Článok 12

Klasifikácia traťových a terminálnych leteckých navigačných služieb

1. Pred začiatkom každého referenčného obdobia každý členský štát Komisii oznámi, ktoré letecké navigačné služby, ktoré sa majú poskytovať počas daného obdobia vo vzdušnom priestore, za ktorý je zodpovedný, má v úmysle klasifikovať ako traťové letecké navigačné služby a ako terminálne letecké navigačné služby. Každý členský štát zároveň Komisii oznámi určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb pre uvedené príslušné služby.

2. Včas pred začiatkom príslušného referenčného obdobia Komisia prijme vykonávacie rozhodnutia určené každému členskému štátu o tom, či plánovaná klasifikácia dotknutých služieb spĺňa kritériá stanovené v článku 2 bodoch 28 a 55. Na žiadosť Komisie agentúra konajúca ako PRB poskytne Komisii pomoc pri analýze a príprave uvedených rozhodnutí prostredníctvom stanoviska.

3. Ak sa v rozhodnutí prijatom podľa odseku 2 skonštatuje, že plánovaná klasifikácia nie je v súlade s kritériami stanovenými v článku 2 bodoch 28 a 55, dotknutý členský štát so zreteľom na uvedené rozhodnutie predloží nové oznámenie, ktorého podmienky sú v súlade s danými kritériami. Komisia prijme rozhodnutie o tomto oznámení v súlade s odsekom 2.

4. Príslušní určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb založia svoje návrhy plánov výkonnosti pre traťové a terminálne letecké navigačné služby na klasifikáciách, ktoré podľa Komisie spĺňajú kritériá stanovené v článku 2 bodoch 28 a 55. Agentúra konajúca ako PRB vychádza pri posudzovaní rozdelenia nákladov medzi traťové a terminálne letecké navigačné služby podľa článku 13 ods. 3 z rovnakých klasifikácií.

Článok 13

**Plány výkonnosti a výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb**

1. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb prijmú v prípade traťových letových prevádzkových služieb pre každé referenčné obdobie návrhy plánov výkonnosti v súvislosti so všetkými traťovými leteckými navigačnými službami, ktoré poskytujú a prípadne obstarávajú od iných poskytovateľov.

Návrhy plánov výkonnosti sa prijmú po stanovení výkonnostných cieľov pre celú Úniu a pred začiatkom príslušného referenčného obdobia. Obsahujú výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť, v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu. V týchto návrhoch plánov výkonnosti sa zohľadní európsky riadiaci plán ATM. Návrhy plánov výkonnosti sa zverejnia.

2. Návrhy plánov výkonnosti pre traťové letecké navigačné služby uvedené v odseku 1 obsahujú relevantné informácie, ktoré poskytol manažér siete. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb pred prijatím týchto návrhov plánov vedú konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby s vojenskými orgánmi, prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb predložia uvedené plány aj príslušnému vnútroštátnemu orgánu zodpovednému za ich osvedčovanie, ktorý overí súlad s nariadením (EÚ) 2018/1139 a delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe.

3. Návrhy plánov výkonnosti pre traťové letecké navigačné služby obsahujú výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby, ktoré sú v súlade s príslušnými výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu vo všetkých kľúčových oblastiach výkonnosti a spĺňajú dodatočné podmienky stanovené v treťom pododseku.

Súlad výkonnostných cieľov pre traťové letecké navigačné služby s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu sa stanovuje na základe týchto kritérií:

a) ak boli rozčleňovacie hodnoty stanovené v spojení s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, porovnanie výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti s danými rozčleňovacími hodnotami;

b) hodnotenie zlepšení výkonnosti v priebehu času za referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti, a navyše za celé obdobie zahŕňajúce predchádzajúce referenčné obdobie a referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti;

c) porovnanie plánovanej úrovne výkonnosti príslušného poskytovateľa letových prevádzkových služieb s ostatnými poskytovateľmi letových prevádzkových služieb, ktorí sú súčasťou rovnakej referenčnej skupiny.

Okrem toho musí návrh plánu výkonnosti spĺňať tieto podmienky:

a) kľúčové predpoklady použité ako základ pre stanovenie cieľov a opatrenia určené na dosiahnutie cieľov počas referenčného obdobia vrátane východiskových hodnôt, prognóz objemu dopravy a použitých hospodárskych predpokladov musia byť presné, primerané a koherentné;

b) návrh plánu výkonnosti musí byť úplný z hľadiska údajov a podporných materiálov;

c) nákladové základne poplatkov musia byť v súlade s článkom 20.

4. Rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne letecké navigačné služby posudzuje agentúra konajúca ako PRB na základe metodiky uvedenej v článku 10 ods. 3 písm. k) a klasifikácie rôznych služieb podľa posúdenia Komisie v súlade s článkom 12.

5. Návrhy plánov výkonnosti traťových leteckých navigačných služieb uvedených v odseku 1, v prípade potreby vrátane rozdelenia nákladov medzi traťové a terminálne letecké navigačné služby, sa predložia agentúre konajúcej ako PRB na posúdenie a schválenie.

6. V prípade určeného poskytovateľa letových prevádzkových služieb, ktorý poskytuje traťové letecké navigačné služby aj terminálne letecké navigačné služby, agentúra konajúca ako PRB najprv posúdi rozdelenie nákladov medzi príslušné služby v súlade s odsekom 4.

Ak agentúra konajúca ako PRB skonštatuje, že rozdelenie nákladov nie je v súlade s metodikou alebo klasifikáciou uvedenou v odseku 4, príslušný určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb predloží nový návrh plánu výkonnosti, ktorý je v súlade s uvedenou metodikou a s uvedenou klasifikáciou.

Ak agentúra konajúca ako PRB skonštatuje, že rozdelenie nákladov je v súlade s uvedenou metodikou a s uvedenou klasifikáciou, prijme rozhodnutie v tomto zmysle a oznámi to určenému poskytovateľovi letových prevádzkových služieb a dotknutému národnému dozornému orgánu. Národný dozorný orgán je viazaný závermi uvedeného rozhodnutia, pokiaľ ide o rozdelenie nákladov na účely posúdenia návrhu plánu výkonnosti terminálnych leteckých navigačných služieb uvedeného v článku 14.

7. Agentúra konajúca ako PRB posudzuje výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby a plány výkonnosti podľa kritérií a podmienok stanovených v odseku 3. Ak sa uplatňuje odsek 6, toto posúdenie sa uskutoční po prijatí rozhodnutia o rozdelení nákladov v súlade s odsekom 6 štvrtým pododsekom.

Ak agentúra konajúca ako PRB skonštatuje, že návrh plánu výkonnosti spĺňa uvedené kritériá a podmienky, schváli ho.

Ak agentúra konajúca ako PRB skonštatuje, že jeden alebo viacero výkonnostných cieľov pre traťové letecké navigačné služby nie sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, alebo že plán výkonnosti nespĺňa dodatočné podmienky stanovené v odseku 3, schválenie zamietne.

8. Ak agentúra konajúca ako PRB zamietla schválenie návrhu plánu výkonnosti v súlade s odsekom 7, dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb predloží revidovaný návrh plánu výkonnosti vrátane prípadných revidovaných cieľov.

9. Agentúra konajúca ako PRB posúdi revidovaný návrh plánu výkonnosti uvedený v odseku 8 v súlade s kritériami a podmienkami stanovenými v odseku 3. Ak revidovaný návrh plánu výkonnosti spĺňa uvedené kritériá a podmienky, agentúra konajúca ako PRB ho schváli.

Ak revidovaný návrh plánu výkonnosti nespĺňa uvedené kritériá a podmienky, agentúra konajúca ako PRB zamietne jeho schválenie a požiada určeného poskytovateľa letových prevádzkových služieb, aby predložil konečný návrh plánu výkonnosti.

Ak sa zamietne revidovaný návrh plánu výkonnosti predložený v súlade s odsekom 8, pretože obsahuje výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby, ktoré nie sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, agentúra konajúca ako PRB stanoví výkonnostné ciele pre dotknutého určeného poskytovateľa letových prevádzkových služieb v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, pričom zohľadní zistenia z rozhodnutia uvedeného v odseku 7. Konečný návrh plánu výkonnosti, ktorý má predložiť dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb, obsahuje výkonnostné ciele takto stanovené agentúrou konajúcou ako PRB, ako aj opatrenia na dosiahnutie uvedených cieľov.

Ak sa schválenie revidovaného návrhu plánu výkonnosti predloženého v súlade s odsekom 8 zamietne len preto, že nie je v súlade s podmienkami stanovenými v odseku 3 treťom pododseku, konečný návrh plánu výkonnosti, ktorý má predložiť dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb, musí obsahovať výkonnostné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti, v prípade ktorých agentúra konajúca ako PRB potvrdila, že sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, a zmeny potrebné na splnenie podmienok, ktoré agentúra konajúca ako PRB nepovažuje za splnené.

Ak sa zamietne schválenie revidovaného návrhu plánu výkonnosti predloženého v súlade s odsekom 8, pretože obsahuje výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby, ktoré nie sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, a keďže okrem toho nespĺňa podmienky stanovené v odseku 3 treťom pododseku, konečný návrh plánu výkonnosti, ktorý má predložiť dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb, musí obsahovať výkonnostné ciele stanovené agentúrou konajúcou ako PRB v súlade s tretím pododsekom, opatrenia na dosiahnutie uvedených cieľov a zmeny potrebné na splnenie podmienok, ktoré agentúra konajúca ako PRB nepovažuje za splnené.

10. Dotknutí určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb prijmú návrhy plánov výkonnosti schválené agentúrou konajúcou ako PRB ako konečné plány a sprístupnia ich verejnosti.

11. Agentúra konajúca ako PRB vydáva pravidelné správy v lehotách uvedených vo vykonávacích aktoch, ktoré sa majú prijať v súlade s článkom 18, o monitorovaní výkonnosti traťových leteckých navigačných služieb a funkcií siete vrátane pravidelných posúdení dosahovania traťových výkonnostných cieľov pre celú Úniu a výkonnostných cieľov pre traťové letecké navigačné služby v prípade poskytovateľov letových prevádzkových služieb a zverejňovania výsledkov týchto posúdení.

Určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb poskytne informácie a údaje potrebné na monitorovanie výkonnosti leteckých navigačných služieb. Zahrnie tam informácie a údaje týkajúce sa skutočných nákladov a výnosov. Ak sa nedosiahnu výkonnostné ciele alebo ak sa plán výkonnosti nevykonáva správne, agentúra konajúca ako PRB vydá rozhodnutia, na základe ktorých sa vyžaduje, aby poskytovatelia letových prevádzkových služieb vykonali nápravné opatrenia. Tieto nápravné opatrenia môžu v objektívne potrebných prípadoch zahŕňať požiadavku, aby poskytovateľ letových prevádzkových služieb delegoval poskytovanie príslušných služieb na iného poskytovateľa letových prevádzkových služieb. Ak sa výkonnostné ciele naďalej neplnia, alebo ak sa plán výkonnosti naďalej vykonáva nesprávne, alebo ak sa uložené nápravné opatrenia neuplatňujú alebo sa riadne neuplatňujú, agentúra konajúca ako PRB vykoná vyšetrovanie a poskytne Komisii stanovisko v súlade s článkom 24 ods. 2. Komisia môže prijať opatrenia v súlade s článkom 24 ods. 3.

Článok 14

**Plány výkonnosti a výkonnostné ciele pre terminálne letecké navigačné služby určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb**

1. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb pre terminálne letové prevádzkové služby prijmú za každé referenčné obdobie návrhy plánov výkonnosti v súvislosti so všetkými terminálnymi leteckými navigačnými službami, ktoré poskytujú, a prípadne obstarávajú od iných poskytovateľov.

Návrhy plánov výkonnosti sa prijmú po stanovení výkonnostných cieľov pre celú Úniu a pred začiatkom príslušného referenčného obdobia. Obsahujú výkonnostné ciele pre terminálne letecké navigačné služby v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť, v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu. V týchto návrhoch plánov výkonnosti sa zohľadní európsky riadiaci plán ATM. Návrhy plánov výkonnosti sa zverejnia.

2. Návrhy plánov výkonnosti pre terminálne letecké navigačné služby uvedené v odseku 1 obsahujú relevantné informácie, ktoré poskytol manažér siete. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb pred prijatím týchto návrhov plánov vedú konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby s vojenskými orgánmi, prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb predložia uvedené plány aj príslušnému vnútroštátnemu orgánu zodpovednému za ich osvedčovanie, ktorý overí súlad s nariadením (EÚ) 2018/1139 a delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe.

3. Návrhy plánov výkonnosti pre terminálne letecké navigačné služby obsahujú výkonnostné ciele pre terminálne letecké navigačné služby, ktoré sú v súlade s príslušnými výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu vo všetkých kľúčových oblastiach výkonnosti a spĺňajú dodatočné podmienky stanovené v treťom pododseku.

Súlad výkonnostných cieľov pre terminálne letecké navigačné služby s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu sa stanovuje na základe týchto kritérií:

a) ak boli rozčleňovacie hodnoty stanovené v spojení s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, porovnanie výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti s danými rozčleňovacími hodnotami;

b) hodnotenie zlepšení výkonnosti v priebehu času za referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti, a navyše za celé obdobie zahŕňajúce predchádzajúce referenčné obdobie a referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti;

c) porovnanie plánovanej úrovne výkonnosti príslušného poskytovateľa letových prevádzkových služieb s ostatnými poskytovateľmi letových prevádzkových služieb, ktorí sú súčasťou rovnakej referenčnej skupiny.

Okrem toho musí návrh plánu výkonnosti spĺňať tieto podmienky:

a) kľúčové predpoklady použité ako základ pre stanovenie cieľov a opatrenia určené na dosiahnutie cieľov počas referenčného obdobia vrátane východiskových hodnôt, prognóz objemu dopravy a použitých hospodárskych predpokladov musia byť presné, primerané a koherentné;

b) návrh plánu výkonnosti musí byť úplný z hľadiska údajov a podporných materiálov;

c) nákladové základne poplatkov musia byť v súlade s článkom 20.

4. Návrhy plánov výkonnosti pre terminálne letecké navigačné služby uvedené v odseku 1 sa predkladajú národnému dozornému orgánu na posúdenie a schválenie.

5. V prípade určeného poskytovateľa letových prevádzkových služieb, ktorý poskytuje traťové letecké navigačné služby aj terminálne letecké navigačné služby, návrh plánu výkonnosti pre terminálne letecké navigačné služby, ktorý sa má predložiť národnému dozornému orgánu, podlieha kladnému rozhodnutiu o rozdelení nákladov, ktoré prijala agentúra konajúca ako PRB v súlade s článkom 13 ods. 6 tretím pododsekom.

6. Národný dozorný orgán posúdi výkonnostné ciele pre terminálne letecké navigačné služby a plány výkonnosti podľa kritérií a podmienok stanovených v odseku 3. Ak sa uplatňuje odsek 5, národný dozorný orgán vychádza pri svojom posúdení zo záverov rozhodnutia prijatého agentúrou konajúcou ako PRB, pokiaľ ide o rozdelenie nákladov.

Ak národný dozorný orgán skonštatuje, že návrh plánu výkonnosti spĺňa uvedené kritériá a podmienky, schváli ho.

Ak národný dozorný orgán skonštatuje, že jeden alebo viacero výkonnostných cieľov pre terminálne letecké navigačné služby nie je v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, alebo že plán výkonnosti nespĺňa dodatočné podmienky stanovené v odseku 3, schválenie zamietne.

7. Ak národný dozorný orgán zamietol schválenie návrhu plánu výkonnosti v súlade s odsekom 6, dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb predloží revidovaný návrh plánu výkonnosti vrátane prípadných revidovaných cieľov.

8. Národný dozorný orgán posúdi revidovaný návrh plánu výkonnosti uvedený v odseku 7 v súlade s kritériami a podmienkami stanovenými v odseku 3. Ak revidovaný návrh plánu výkonnosti spĺňa uvedené kritériá a podmienky, národný dozorný orgán ho schváli.

Ak revidovaný návrh plánu výkonnosti nespĺňa uvedené kritériá a podmienky, národný dozorný orgán zamietne jeho schválenie a požiada určeného poskytovateľa letových prevádzkových služieb, aby predložil konečný návrh plánu výkonnosti.

Ak sa revidovaný návrh plánu výkonnosti predložený v súlade s odsekom 7 zamietne, pretože obsahuje výkonnostné ciele pre terminálne letecké navigačné služby, ktoré nie sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, národný dozorný orgán stanoví výkonnostné ciele pre dotknutého určeného poskytovateľa letových prevádzkových služieb v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, pričom zohľadní zistenia, ku ktorým dospel pri rozhodnutí uvedenom v odseku 6. Konečný návrh plánu výkonnosti, ktorý má predložiť dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb, obsahuje výkonnostné ciele takto stanovené národným dozorným orgánom, ako aj opatrenia na dosiahnutie uvedených cieľov.

Ak sa schválenie revidovaného návrhu plánu výkonnosti predloženého v súlade s odsekom 7 zamietne len preto, že nie je v súlade s podmienkami stanovenými v odseku 3 treťom pododseku, konečný návrh plánu výkonnosti, ktorý má predložiť dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb, musí obsahovať výkonnostné ciele uvedené v návrhu plánu výkonnosti, v prípade ktorých národný dozorný orgán potvrdil, že sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, a zmeny potrebné na splnenie podmienok, ktoré národný dozorný orgán nepovažuje za splnené.

Ak sa schválenie revidovaného návrhu plánu výkonnosti predloženého v súlade s odsekom 7 zamietne, pretože obsahuje výkonnostné ciele pre terminálne letecké navigačné služby, ktoré nie sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, a keďže okrem toho nespĺňa podmienky stanovené v odseku 3 treťom pododseku, konečný návrh plánu výkonnosti, ktorý má predložiť dotknutý určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb, musí obsahovať výkonnostné ciele stanovené národným dozorným orgánom v súlade s tretím pododsekom, opatrenia na dosiahnutie uvedených cieľov a zmeny potrebné na splnenie podmienok, ktoré národný dozorný orgán nepovažuje za splnené.

9. Dotknutí určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb prijmú návrhy plánov výkonnosti schválené národným dozorným orgánom ako konečné plány a sprístupnia ich verejnosti.

10. Dotknutý národný dozorný orgán vydáva pravidelné správy o monitorovaní výkonnosti terminálnych leteckých navigačných služieb vrátane pravidelných posúdení dosahovania výkonnostných cieľov pre terminálne letecké navigačné služby v prípade poskytovateľov letových prevádzkových služieb a zverejňovania výsledkov týchto posúdení.

Určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb poskytne informácie a údaje potrebné na monitorovanie výkonnosti leteckých navigačných služieb. Zahrnie tam informácie a údaje týkajúce sa skutočných nákladov a výnosov.

Ak sa nedosiahnu výkonnostné ciele alebo ak sa plán výkonnosti nevykonáva správne, národný dozorný orgán vydá rozhodnutia, na základe ktorých sa vyžaduje, aby poskytovatelia letových prevádzkových služieb vykonali nápravné opatrenia. Tieto nápravné opatrenia môžu v objektívne potrebných prípadoch zahŕňať požiadavku, aby poskytovateľ letových prevádzkových služieb delegoval poskytovanie príslušných služieb na iného poskytovateľa letových prevádzkových služieb. Ak sa výkonnostné ciele naďalej neplnia, alebo ak sa plán výkonnosti naďalej vykonáva nesprávne, alebo ak sa uložené nápravné opatrenia neuplatňujú alebo sa riadne neuplatňujú, národný dozorný orgán požiada agentúru konajúcu ako PRB, aby vykonala vyšetrovanie v súlade s článkom 24 ods. 2 a Komisia môže prijať opatrenia v súlade s článkom 24 ods. 3.

11. Členské štáty zabezpečia, aby rozhodnutia prijaté národným dozorným orgánom podľa tohto článku podliehali súdnemu preskúmaniu.

12. Ak agentúra konajúca ako PRB vykonáva úlohy národného dozorného orgánu v súlade s článkom 3 ods. 8, návrhy plánov výkonnosti pre terminálne letecké navigačné služby sa predložia agentúre konajúcej ako PRB spolu s návrhmi plánov výkonnosti pre traťové letecké navigačné služby. Ak agentúra prijala rozhodnutie o rozdelení nákladov, ako sa uvádza v článku 13 ods. 6 treťom pododseku, toto rozhodnutie je pre ňu záväzné na účely posúdenia návrhov plánov výkonnosti pre terminálne letecké navigačné služby.

Článok 15

**Úloha agentúry konajúcej ako PRB, pokiaľ ide o monitorovanie výkonnostných cieľov pre celú Úniu pre terminálne letecké navigačné služby**

1. Agentúra konajúca ako PRB pravidelne vypracúva celoúnijný prehľad o výkonnosti terminálnych leteckých navigačných služieb a o tom, ako súvisí s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu.

2. Na účely vypracovania prehľadu uvedeného v bode 1 národné dozorné orgány oznamujú svoje správy uvedené v článku 14 ods. 10 agentúre konajúcej ako PRB a poskytujú akékoľvek ďalšie informácie, ktoré si agentúra konajúca ako PRB môže na tieto účely vyžiadať.

Článok 16

**Plán výkonnosti siete**

1. Manažér siete vypracuje za každé referenčné obdobie návrh plánu výkonnosti siete so zreteľom na všetky funkcie siete, ktoré vykonáva.

Návrh plánu výkonnosti siete sa vypracuje po stanovení výkonnostných cieľov pre celú Úniu a pred začiatkom príslušného referenčného obdobia. Obsahuje výkonnostné ciele v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť.

2. Návrh plánu výkonnosti siete sa predkladá agentúre konajúcej ako PRB a Komisii.

Agentúra konajúca ako PRB poskytne Komisii na jej žiadosť stanovisko k návrhu plánu výkonnosti siete na základe týchto základných kritérií:

a) zohľadnenie zlepšení výkonnosti v priebehu času za referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti, a navyše za časový rámec zahŕňajúci predchádzajúce referenčné obdobie a referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti;

b) úplnosť návrhu plánu výkonnosti siete z hľadiska údajov a podporných materiálov.

Ak Komisia skonštatuje, že návrh plánu výkonnosti siete je úplný a vykazuje primerané zlepšenia výkonnosti, prijme návrh plánu výkonnosti siete ako konečný plán. V opačnom prípade môže Komisia požiadať manažéra siete, aby predložil revidovaný návrh plánu výkonnosti siete.

Článok 17

**Revízia výkonnostných cieľov a plánov výkonnosti počas referenčného obdobia**

1. Ak výkonnostné ciele pre celú Úniu už nie sú počas referenčného obdobia vzhľadom na výrazne zmenené okolnosti adekvátne a ak je revízia cieľov nevyhnutná a primeraná, Komisia tieto výkonnostné ciele pre celú Úniu zreviduje. Na takéto rozhodnutie sa vzťahuje článok 11. Po takejto revízii prijmú určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb nové návrhy plánov výkonnosti, na ktoré sa vzťahujú články 13 a 14. Manažér siete vypracuje nový návrh plánu výkonnosti siete, na ktorý sa vzťahuje článok 16.

2. Rozhodnutie o revidovaných výkonnostných cieľoch pre celú Úniu uvedené v odseku 1 obsahuje prechodné ustanovenia na obdobie do nadobudnutia platnosti konečných plánov výkonnosti prijatých podľa článku 13 ods. 6 a článku 14 ods. 6.

3. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb môžu požiadať agentúru konajúcu ako PRB, pokiaľ ide o traťové letecké navigačné služby, alebo príslušný národný dozorný orgán, pokiaľ ide o terminálne letecké navigačné služby, o povolenie revidovať počas referenčného obdobia jeden alebo viacero výkonnostných cieľov. Takúto žiadosť možno podať pri dosiahnutí varovných prahov alebo ak určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb preukážu, že počiatočné údaje, predpoklady a dôvody tvoriace základ výkonnostných cieľov už v značnej miere a dlhodobo nie sú presné z dôvodu okolností, ktoré v čase prijatia plánu výkonnosti neboli predvídateľné.

4. Agentúra konajúca ako PRB, pokiaľ ide o traťové letecké navigačné služby, alebo príslušný národný dozorný orgán, pokiaľ ide o terminálne letecké navigačné služby, povolia dotknutému určenému poskytovateľovi letových prevádzkových služieb pristúpiť k plánovanej revízii len vtedy, ak je to nevyhnutné a primerané a ak revidované výkonnostné ciele zabezpečujú zachovanie súladu s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu. Ak bola revízia povolená, určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb prijmú nové návrhy plánov výkonnosti v súlade s postupmi stanovenými v článkoch 13 a 14.

Článok 18

**Vykonávanie systému výkonnosti**

Na účely vykonávania systému výkonnosti Komisia prijme podrobné požiadavky a postupy v súvislosti s článkom 10 ods. 3, článkami 11, 12, 13, 14, 15, 16, ako aj článkom 17, najmä pokiaľ ide o vypracovanie návrhov plánov výkonnosti, stanovenie výkonnostných cieľov, kritériá a podmienky ich posudzovania, metodiku rozdelenia nákladov medzi traťové a terminálne letecké navigačné služby, monitorovanie výkonnosti a vydávanie nápravných opatrení a harmonogramy všetkých postupov. Tieto požiadavky a postupy sa stanovia vo vykonávacom akte prijatom v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 37 ods. 2.

ê 1070/2009 článok 1

 b) výber príslušných kľúčových oblastí výkonnosti na základe dokumentu ICAO č. 9854 Prevádzková koncepcia celosvetového riadenia letovej prevádzky (Global Air Traffic Management Operational Concept), ktoré sú v súlade s kľúčovými oblasťami stanovenými vo výkonnostnom rámci základného plánu ATM vrátane bezpečnosti, životného prostredia, kapacity a nákladovej efektívnosti, ktoré sa v prípade potreby upravia tak, aby zohľadňovali osobitné potreby jednotného európskeho neba a príslušné ciele pre tieto oblasti, ako aj vymedzenie ohraničeného súboru kľúčových ukazovateľov výkonnosti na meranie výkonnosti;

c) stanovenie výkonnostných cieľov na úrovni celého Spoločenstva, ktoré sa vymedzia po zohľadnení informácií zistených na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru;

6. Na účely podrobného vymedzenia fungovania systému výkonnosti prijme Komisia najneskôr do 4. decembra 2011 a v primeranom časovom rámci so zreteľom na dodržanie lehôt stanovených v tomto nariadení vykonávacie pravidlá v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3. Tieto vykonávacie predpisy zahŕňajú:

c) kritériá na vytvorenie národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru zo strany národných dozorných orgánov, ktoré obsahujú národné výkonnostné ciele alebo výkonnostné ciele pre funkčné bloky vzdušného priestoru a systém stimulov. Plány výkonnosti:

 i) vychádzajú z obchodných plánov poskytovateľov letových navigačných služieb;

 ii) sa zaoberajú všetkými nákladovými položkami na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru;

 iii) zahŕňajú záväzné výkonnostné ciele, ktoré sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celé Spoločenstvo; d) hodnotenie národných výkonnostných cieľov alebo výkonnostných cieľov pre funkčné bloky vzdušného priestoru na základe národných plánov alebo plánov funkčných blokov vzdušného priestoru a

e) monitorovanie národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru vrátane príslušných mechanizmov varovania. d) kritériá na posúdenie skutočnosti, či sú národné ciele alebo ciele pre funkčné bloky vzdušného priestoru v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celé Spoločenstvo počas referenčného obdobia a na podporu mechanizmov varovania;

e) všeobecné zásady na vytváranie systému stimulov členskými štátmi;

f) zásady uplatňovania prechodného mechanizmu potrebného na prispôsobenie sa fungovaniu systému výkonnosti, ktorý neprekročí 12 mesiacov od prijatia vykonávacích predpisov.

b) referenčné obdobie a intervaly posudzovania plnenia výkonnostných cieľov a stanovovania nových cieľov;

a) obsah a harmonogram postupov uvedených v odseku 4;

ê 1070/2009 článok 1 ods. 5

5. Vytvorenie systémov výkonnosti zohľadňuje skutočnosť, že traťové služby, terminálové služby a sieťové funkcie sú rôzne a že by sa podľa toho malo s nimi nakladať v prípade potreby aj na účely hodnotenia výkonnosti.

ê 550/2004 (prispôsobené)

KAPITOLA III

PRAVIDLÁ SPOPLATNENIA

ê 1070/2009 článok 2 ods. 8

Článok 14

Všeobecne

V súlade s požiadavkami článkov 15 a 16 pravidlá spoplatnenia letových navigačných služieb prispejú k dosiahnutiu väčšej transparentnosti z hľadiska stanovenia, ukladania a vynucovania poplatkov pre používateľov vzdušného priestoru a prispejú k nákladovej efektívnosti poskytovania letových navigačných služieb a k efektívnosti letov pri udržiavaní optimálnej úrovne bezpečnosti. Tieto pravidlá musia byť v súlade s článkom 15 Chicagskeho dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 a systémom traťových poplatkov, ktorý používa Eurocontrol.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 9 (prispôsobené)

Článok 1915

**Princípy** Ö **systému spoplatňovania** Õ

ò nový

1. Bez toho, aby bola dotknutá možnosť členských štátov financovať poskytovanie letových prevádzkových služieb, na ktoré sa vzťahuje tento článok, z verejných finančných prostriedkov, sa poplatky za letecké navigačné služby stanovujú a ukladajú používateľom vzdušného priestoru a vymáhajú sa od nich.

2. Poplatky vychádzajú z nákladov poskytovateľov letových prevádzkových služieb v súvislosti so službami a funkciami poskytovanými v prospech používateľov vzdušného priestoru počas stanovených referenčných období vymedzených v článku 10 ods. 2. Tieto náklady môžu zahŕňať primeranú návratnosť aktív s cieľom prispieť k potrebnému zlepšeniu kapitálu.

3. Poplatky podporujú bezpečné, efektívne, účinné a udržateľné poskytovanie leteckých navigačných služieb z hľadiska dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti a efektívnosti nákladov a plnenia výkonnostných cieľov a stimulujú integrované poskytovanie služieb, pričom zároveň obmedzujú vplyvy letectva na životné prostredie.

4. Výnosy z poplatkov uložených používateľom vzdušného priestoru môžu viesť k finančným prebytkom alebo stratám pre poskytovateľov letových prevádzkových služieb v dôsledku uplatňovania systémov stimulov uvedených v článku 10 ods. 3 písm. h) a mechanizmov zdieľania rizika uvedených v článku 10 ods. 3 písm. i).

5. Výnosy z poplatkov uložených používateľom vzdušného priestoru v súlade s týmto článkom sa nesmú použiť na financovanie služieb, ktoré sa poskytujú za trhových podmienok v súlade s článkom 8.

6. Finančné údaje o stanovených nákladoch, skutočných nákladoch a príjmoch určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb sa oznamujú národným dozorným orgánom a agentúre konajúcej ako PRB a sprístupňujú sa verejnosti.

Článok 20

**Nákladové základne poplatkov**

1. Nákladové základne poplatkov za traťové letecké navigačné služby a poplatkov za terminálne letecké navigačné služby pozostávajú zo stanovených nákladov súvisiacich s poskytovaním uvedených služieb v príslušnej traťovej zóne spoplatňovania a v príslušnej terminálnej zóne spoplatňovania, ako sa stanovuje v plánoch výkonnosti prijatých v súlade s článkami 13 a 14.

2. Stanovené náklady uvedené v odseku 1 zahŕňajú náklady za poskytovanie príslušných zariadení a služieb, príslušné sumy úrokov z kapitálových investícií a odpisov majetku, ako aj náklady na údržbu, prevádzku, riadenie a správu.

3. Stanovené náklady uvedené v odseku 1 zahŕňajú aj tieto náklady:

a) náklady, ktoré poskytovateľom letových prevádzkových služieb vznikli v súvislosti s poplatkami a platbami uhradenými agentúre konajúcej ako PRB;

b) náklady alebo ich časti, ktoré poskytovateľom letových prevádzkových služieb vznikli v súvislosti s dohľadom nad nimi a ich osvedčovaním zo strany národných dozorných orgánov, pokiaľ členské štáty nevyužijú na úhradu takýchto nákladov iné finančné zdroje;

c) náklady, ktoré poskytovateľom letových prevádzkových služieb vznikli v súvislosti s poskytovaním leteckých navigačných služieb a funkcií siete vrátane úloh zverených manažérovi siete, pokiaľ členské štáty nevyužijú na úhradu takýchto nákladov iné finančné zdroje.

4. Stanovené náklady nezahŕňajú náklady na pokuty uložené členskými štátmi uvedené v článku 42, ani náklady na nápravné opatrenia uvedené v článku 13 ods. 11 a článku 14 ods. 10.

5. Medzi traťovými leteckými navigačnými službami a terminálnymi leteckými navigačnými službami nie sú povolené krížové dotácie. Náklady, ktoré sa týkajú traťových leteckých navigačných služieb aj terminálnych leteckých navigačných služieb, sa proporčne rozdelia medzi traťové letecké navigačné služby a terminálne letecké navigačné služby na základe transparentnej metodiky. Krížové dotácie sú povolené medzi rôznymi leteckými navigačnými službami v ktorejkoľvek z týchto dvoch kategórií, len ak existujú objektívne dôvody a ak podliehajú transparentnej identifikácii v súlade s článkom 25 ods. 3.

6. Určení poskytovatelia letových prevádzkových služieb poskytnú agentúre konajúcej ako PRB, národným dozorným orgánom a Komisii podrobné údaje o svojej nákladovej základni. Na tento účel sa náklady rozčlenia v súlade s oddelením účtov uvedeným v článku 25 ods. 3 a rozlíšia sa na náklady na zamestnancov, prevádzkové náklady iné ako náklady na zamestnancov, náklady na odpisy, kapitálové náklady, náklady, ktoré vznikli v súvislosti s poplatkami a platbami uhradenými agentúre konajúcej ako PRB, a mimoriadne náklady.

Článok 21

**Stanovenie jednotkových sadzieb**

1. Jednotkové sadzby sa stanovujú za kalendárny rok a pre každú zónu spoplatňovania na základe stanovených nákladov a prognóz objemu dopravy stanovených v plánoch výkonnosti, ako aj uplatniteľných úprav vyplývajúcich z predchádzajúcich rokov a iných príjmov.

2. Jednotkové sadzby stanovujú národné dozorné orgány po tom, čo agentúra konajúca ako PRB overí, či sú v súlade s článkami 19, 20 a týmto článkom. Ak agentúra konajúca ako PRB zistí, že jednotková sadzba nespĺňa uvedené požiadavky, príslušný národný dozorný orgán zodpovedajúcim spôsobom preskúma jednotkovú sadzbu. Ak jednotková sadzba naďalej nespĺňa uvedené požiadavky, agentúra konajúca ako PRB vykoná vyšetrovanie a poskytne Komisii stanovisko v súlade s článkom 24 ods. 2 a Komisia môže prijať opatrenia v súlade s článkom 24 ods. 3.

Na účely spoplatňovania a v prípade, že preťaženie spôsobuje značné problémy v sieti vrátane zhoršenia environmentálneho správania, môže Komisia prostredníctvom vykonávacieho nariadenia prijatého v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 vymedziť spoločnú jednotkovú sadzbu pre traťové letecké navigačné služby v celom vzdušnom priestore jednotného európskeho neba a podrobné pravidlá a postupy jej uplatňovania. Spoločná jednotková sadzba uvedená v prvom pododseku sa vypočíta na základe váženého priemeru rôznych jednotkových sadzieb príslušných poskytovateľov leteckých navigačných služieb. Výnosy zo spoločnej jednotkovej sadzby sa prerozdelia tak, aby sa dosiahla neutralita príjmov pre uvedených príslušných poskytovateľov letových prevádzkových služieb.

Článok 22

**Stanovenie poplatkov**

1. Poplatky sa vyberajú od používateľov vzdušného priestoru za poskytovanie leteckých navigačných služieb za nediskriminačných podmienok, pričom sa zohľadňujú relatívne výrobné kapacity rôznych príslušných typov lietadiel. Pri ukladaní poplatkov rôznym používateľom vzdušného priestoru za použitie tej istej služby sa nesmie robiť žiadny rozdiel z hľadiska štátnej príslušnosti ani kategórie používateľa.

2. Poplatok za traťové letecké navigačné služby za daný let v danej traťovej zóne spoplatňovania sa vypočíta na základe jednotkovej sadzby stanovenej pre danú traťovú zónu spoplatňovania a traťových jednotiek služieb pre daný let. Poplatok vychádza z jednej alebo viacerých variabilných zložiek, z ktorých každá je založená na objektívnych faktoroch.

3. Poplatok za terminálne letecké navigačné služby za daný let v danej terminálnej zóne spoplatňovania sa vypočíta na základe jednotkovej sadzby stanovenej pre danú terminálnu zónu spoplatňovania a terminálnych jednotiek služieb pre daný let. Na účely výpočtu poplatku za terminálne letecké navigačné služby sa priblíženie a odlet v rámci letu považujú za jeden let. Poplatok vychádza z jednej alebo viacerých variabilných zložiek, z ktorých každá je založená na objektívnych faktoroch.

4. Oslobodenie určitých používateľov vzdušného priestoru od poplatkov za letecké navigačné služby, najmä v prípade ľahkých lietadiel a štátnych lietadiel, sa môže povoliť za predpokladu, že náklady na takéto oslobodenie sú pokryté z iných zdrojov a neprenášajú sa na iných používateľov vzdušného priestoru.

5. Poplatky sa upravujú tak, aby povzbudzovali poskytovateľov leteckých navigačných služieb, letiská a používateľov vzdušného priestoru k tomu, aby podporovali zlepšovanie environmentálneho správania alebo kvality služieb, ako je rozsiahlejšie využívanie udržateľných alternatívnych palív, zvýšená kapacita, menšie meškania a udržateľný rozvoj, pričom sa zachová optimálna úroveň bezpečnosti, a to najmä pri vykonávaní európskeho riadiaceho plánu ATM. Úprava pozostáva z finančných výhod alebo nevýhod a pre poskytovateľov letových prevádzkových služieb je z hľadiska príjmov neutrálna.

Článok 23

**Vykonávanie systému spoplatňovania**

Na účely vykonávania systému spoplatňovania Komisia prijme podrobné požiadavky a postupy v súvislosti s článkami 19, 20, 21 a 22, najmä pokiaľ ide o nákladové základne a stanovené náklady, stanovenie jednotkových sadzieb, systémy stimulov a mechanizmy zdieľania rizika a úpravu poplatkov. Tieto požiadavky a postupy sa stanovia vo vykonávacom akte prijatom v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 37 ods. 2.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 9

 a) náklady, ktoré majú byť rozdelené medzi používateľov vzdušného priestoru, sú stanovené ako náklady za poskytovanie letových navigačných služieb vrátane príslušných súm úrokov z kapitálových investícií a odpisov majetku, ako aj náklady na údržbu, prevádzku, riadenie a správu. Stanovené náklady sú náklady stanovené členským štátom na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru buď na začiatku referenčného obdobia na každý kalendárny rok referenčného obdobia podľa článku 11 rámcového nariadenia, alebo počas referenčného obdobia po príslušných úpravách, pri ktorých sa uplatňujú varovné mechanizmy stanovené v článku 11 rámcového nariadenia;

 b) náklady, ktoré sa majú v tejto súvislosti zohľadniť, zahŕňajú náklady stanovené na zariadenia a služby poskytované a vykonávané podľa Regionálneho navigačného plánu ICAO pre európsky región. Môžu zahŕňať aj náklady vynaložené národnými dozornými orgánmi a/alebo oprávnenými subjektmi, ako aj iné náklady vynaložené príslušným členským štátom a poskytovateľom služieb vo vzťahu k poskytovaniu letových navigačných služieb. Nezahŕňajú náklady na sankcie uložené členskými štátmi podľa článku 9 rámcového nariadenia, ani náklady na nápravné opatrenia uložené členskými štátmi podľa článku 11 rámcového nariadenia;

 c) s ohľadom na funkčné bloky vzdušného priestoru a v rámci plnenia svojich príslušných rámcových dohôd vyvinú členské štáty primerané úsilie s cieľom dohodnúť sa na spoločných zásadách politiky účtovania poplatkov;

 d) náklady na rôzne letové navigačné služby sa vykazujú oddelene podľa článku 12 ods. 3;

 e) medzi traťovými a terminálovými službami nie sú povolené krížové dotácie. Náklady týkajúce sa terminálových, ako aj traťových služieb sa pomerným spôsobom rozdelia medzi traťové a terminálové služby na základe transparentnej metodiky. Krížové dotácie sú povolené medzi rôznymi letovými navigačnými službami v ktorejkoľvek z týchto dvoch kategórií, len ak existujú objektívne dôvody a ak sú jednoznačne preukázané;

 f) je zaručená transparentnosť nákladovej základne poplatkov. Prijmú sa vykonávacie pravidlá poskytovania informácií zo strany poskytovateľov služieb, aby mohli byť overené prognózy, skutočné náklady a výnosy poskytovateľov. Národné dozorné orgány, poskytovatelia služieb, používatelia vzdušného priestoru, Komisia a Eurocontrol sa o nich pravidelne informujú.

3. Členské štáty musia pri stanovovaní poplatkov podľa odseku 2 dodržiavať tieto princípy:

 a) poplatky sa nediskriminačným spôsobom stanovia za dostupnosť letových navigačných služieb. Pri ukladaní poplatkov rôznym používateľom vzdušného priestoru za použitie tej istej služby sa nesmie robiť žiadny rozdiel z hľadiska štátnej príslušnosti alebo kategórie používateľa;

 b) môže byť povolená výnimka pre určitých používateľov, najmä prevádzkovateľov ľahkých lietadiel a štátnych lietadiel za predpokladu, že náklady v prípade takejto výnimky nie sú prenášané na ostatných používateľov;

c) poplatky sa stanovujú za kalendárny rok na základe stanovených nákladov alebo sa môžu stanoviť na základe podmienok stanovených členskými štátmi na účely určenia maximálnej výšky jednotkovej sadzby alebo príjmu za každý rok za obdobie nepresahujúce päť rokov;

d) letové navigačné služby môžu vyprodukovať dostatočné výnosy, ktoré zabezpečia primeranú návratnosť aktív, čo prispeje k potrebnému zhodnoteniu kapitálu;

e) poplatky odrážajú náklady letových navigačných služieb a zariadení dostupných používateľom vzdušného priestoru s ohľadom na relatívne produktívne kapacity rôznych uvažovaných typov lietadiel;

f) poplatky podporujú bezpečné, efektívne, účinné a udržateľné poskytovanie letových navigačných služieb z hľadiska dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti a efektívnosti nákladov a plnenia výkonnostných cieľov a stimulujú integrované poskytovanie služieb, pričom zároveň obmedzujú vplyvy letectva na životné prostredie. Na tento účel a vo vzťahu k vnútroštátnym plánom výkonnosti alebo plánom výkonnosti pre funkčné bloky vzdušného priestoru môžu národné dozorné orgány stanoviť mechanizmy vrátane stimulov pozostávajúcich z finančných výhod a nevýhod na motiváciu poskytovateľov letových navigačných služieb a/alebo používateľov vzdušného priestoru s cieľom podporiť kvalitnejšie poskytovanie letových navigačných služieb, napríklad zvýšením kapacity, znížením meškaní a podporou udržateľného rozvoja, pri súčasnom zachovaní optimálnej úrovne bezpečnosti.

4. Komisia prijme k tomuto článku podrobné vykonávacie predpisy v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 11

Článok 15

**Kontrola dodržiavania**

1. Komisia v spolupráci s členskými štátmi zabezpečuje priebežný prieskum dodržiavania princípov a pravidiel uvedených v článkoch 14 a 15. Komisia sa snaží o to, aby vytvorila potrebné mechanizmy na využívanie odborných znalostí Eurocontrolu a výsledky preskúmania oznámi členským štátom, Eurocontrolu a zástupcom používateľov vzdušného priestoru.

2. Na žiadosť jedného alebo viacerých členských štátov, ktoré usúdia, že princípy a pravidlá uvedené v článkoch 14 a 15 neboli správne uplatnené, alebo zo svojej vlastnej iniciatívy Komisia vykoná vyšetrenie akéhokoľvek údajného nedodržiavania alebo neuplatňovania príslušných princípov a/alebo pravidiel. Bez toho, aby tým bol dotknutý článok 18 ods. 1, Komisia výsledky vyšetrovania oznámi členským štátom, Eurocontrolu a zástupcom používateľov vzdušného priestoru. Do dvoch mesiacov od prijatia žiadosti, po vypočutí príslušného členského štátu a po porade s Výborom pre jednotné nebo v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia Komisia prijme rozhodnutie o uplatnení článkov 14 a 15 tohto nariadenia a o tom, či v príslušnom postupe môže pokračovať.

3. Komisia adresuje svoje rozhodnutie členským štátom a informuje o ňom poskytovateľa služieb, ak sa ho to právne dotýka. Ktorýkoľvek členský štát môže Rade do jedného mesiaca postúpiť rozhodnutie Komisie. Rada môže kvalifikovanou väčšinou prijať do jedného mesiaca iné rozhodnutie.

ò nový

Článok 24

**Preskúmanie súladu so systémami výkonnosti a spoplatňovania**

1. Komisia pravidelne preskúmava, či poskytovatelia letových prevádzkových služieb a prípadne členské štáty dodržiavajú články 10 až 17 a články 19 až 22 a vykonávacie akty uvedené v článkoch 18 a 23. Komisia koná po konzultácii s agentúrou konajúcou ako PRB a s národnými dozornými orgánmi.

2. Na žiadosť jedného alebo viacerých členských štátov, národného dozorného orgánu alebo Komisie agentúra konajúca ako PRB vykoná vyšetrovanie akéhokoľvek údajného nesúladu, ako sa uvádza v odseku 1. Ak existujú náznaky takéhoto nesúladu, agentúra konajúca ako PRB môže začať vyšetrovanie z vlastnej iniciatívy. Vyšetrovanie uzavrie do štyroch mesiacov od prijatia žiadosti po vypočutí príslušného členského štátu, príslušného národného dozorného orgánu a dotknutého určeného poskytovateľa letových prevádzkových služieb. Bez toho, aby bol dotknutý článok 41 ods. 1, agentúra konajúca ako PRB poskytne výsledky vyšetrovania dotknutým členským štátom, dotknutým poskytovateľom letových prevádzkových služieb a Komisii.

3. Komisia môže vydať stanovisko k tomu, či členské štáty a/alebo poskytovatelia letových prevádzkových služieb dodržali články 10 až 17 a články 19 až 22 a vykonávacie akty uvedené v článkoch 18 a 23, a toto stanovisko oznámi príslušnému členskému štátu alebo členským štátom a dotknutému poskytovateľovi letových prevádzkových služieb.

ê 550/2004 (prispôsobené)

ð nový

Článok 2512

**Transparentnosť účtov** Ö **níctva** Õ Ö **poskytovateľov leteckých navigačných služieb** Õ

1. Poskytovatelia leteckýchletových navigačných služieb bez ohľadu na ich Ö nezávisle od svojich Õ vlastníckych pomerov alebo právnych formu, Ö štruktúr Õ ð každoročne ï zostavia, predložia na audit a uverejnia svoje finančné účty. Tieto účty musia spĺňať medzinárodné účtovné štandardynormy prijaté spoločenstvom Ö Úniou Õ. Tam, kde kvôli právnemu postaveniu poskytovateľa Ö leteckej navigačnej Õ služby nie je možná úplná zhoda s medzinárodnými účtovnými štandardminormami, sa poskytovateľ bude snažiť o dosiahnutie takej zhody Ö musí poskytovateľ dosiahnuť takúto zhodu Õ v maximálne možnej miere.2. V každom prípade pPoskytovatelia leteckýchletových navigačných služieb uverejnia výročnú správu a pravidelne sa podrobia nezávislému auditu Ö v prípade účtov uvedených v tomto odseku Õ .

ò nový

2. Národné dozorné orgány a agentúra konajúca ako PRB majú právo na prístup k účtom poskytovateľov leteckých navigačných služieb pod ich dozorom. Členské štáty sa môžu rozhodnúť udeliť prístup k týmto účtom iným dozorným orgánom.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 7 (prispôsobené)

ð nový

3. Pri poskytovaní balíka služieb Pposkytovatelia leteckýchletových navigačných služieb ð vedú vo svojom vnútornom účtovníctve oddelené účtovníctvo pre každú leteckú navigačnú službu, ï vykazujú a zverejňujú náklady a príjmy vyplývajúce z letových navigačných služieb rozdelené v súlade s pravidlami spoplatnenia letových navigačných služieb uvedenými v článku 14 a v prípade potreby vedú konsolidované účty pre iné služby než letové navigačné služby, ako by to od nich bolo požadované, ak by príslušné Ö tieto Õ služby poskytovali Ö vykonávali Õ rôzne podniky ð , s cieľom zabrániť diskriminácii, krížovým dotáciám a narušeniu hospodárskej súťaže. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb vedie oddelené účtovníctvo pre každú činnosť, ak: ï

ò nový

a) poskytuje letecké navigačné služby obstarané v súlade s článkom 8 ods. 1 a letecké navigačné služby, na ktoré sa toto ustanovenie nevzťahuje;

b) poskytuje letecké navigačné služby a vykonáva iné činnosti akéhokoľvek druhu vrátane spoločných informačných služieb;

c) poskytuje letecké navigačné služby v Únii a v tretích krajinách.

Stanovené náklady, skutočné náklady a výnosy vyplývajúce z leteckých navigačných služieb sa rozdelia na personálne náklady, prevádzkové náklady iné ako náklady na zamestnancov, náklady na odpisy, kapitálové náklady, náklady vzniknuté v súvislosti s poplatkami a platbami uhradenými agentúre konajúcej ako PRB a mimoriadne náklady a sprístupnia sa verejnosti s výhradou ochrany dôverných informácií.

4. Finančné údaje o nákladoch a výnosoch nahlásené v súlade s článkom 19 ods. 6 a ďalšie informácie relevantné pre výpočet jednotkových sadzieb kontroluje v rámci auditu alebo overuje národný dozorný orgán alebo subjekt nezávislý od dotknutého poskytovateľa leteckých navigačných služieb a schvaľuje ho národný dozorný orgán. Závery auditu sa zverejnia.

ê 550/2004

4. Členské štáty určia príslušné orgány, ktoré budú mať právo prístupu k účtom poskytovateľov služieb poskytujúcim služby vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné.

5. Členské štáty môžu uplatniť prechodné ustanovenia článku 9 nariadenia (ES) č. 1606/2002 Európskeho parlamentu a Rady z 19. júla 2002 o uplatňovaní medzinárodných účtovných noriem[[52]](#footnote-53) na poskytovateľov letových navigačných služieb, ktorí spadajú do pôsobnosti uvedeného nariadenia.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 5

Článok 9a

Funkčné bloky vzdušného priestoru

1. Členské štáty prijmú do 4. decembra 2012 všetky potrebné opatrenia, aby zaistili vykonanie funkčných blokov vzdušného priestoru s cieľom dosiahnuť požadovanú kapacitu a efektívnosť siete riadenia letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba, udržiavať vysokú úroveň bezpečnosti a prispievať tak k celkovej výkonnosti systému leteckej dopravy a znižovaniu environmentálneho vplyvu.

3. Členské štáty, a to najmä členské štáty vytvárajúce susediace funkčné bloky vzdušného priestoru, vzájomne spolupracujú v najväčšom možnom rozsahu, aby zabezpečili súlad s týmto ustanovením. Spolupráca môže v prípade potreby zahŕňať aj tretie krajiny, ktoré sa podieľajú na vytváraní funkčných blokov vzdušného priestoru.

2. Funkčné bloky vzdušného priestoru predovšetkým:

 a) sú podporované bezpečnostnou dokumentáciou;

 b) umožňujú optimálne využívanie vzdušného priestoru pri zohľadnení tokov letovej prevádzky;

 c) zabezpečujú súlad s európskou sieťou tratí zriadenou v súlade s článkom 6 nariadenia o vzdušnom priestore;

 d) sú odôvodnené svojou celkovou pridanou hodnotou vrátane optimálneho využívania technických a ľudských zdrojov na základe analýzy nákladov a výnosov;

 e) zabezpečujú plynulý a pružný prenos zodpovednosti za riadenie letovej prevádzky medzi stanovišťami letových prevádzkových služieb;

 f) zabezpečujú zlučiteľnosť medzi rôznymi usporiadaniami vzdušného priestoru pričom optimalizujú, okrem iného, súčasné letové informačné oblasti;

 g) spĺňajú podmienky, ktoré vyplývajú z regionálnych dohôd uzavretých v rámci ICAO;

h) dodržiavajú regionálne dohody existujúce ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, najmä dohody, ktoré sa týkajú európskych tretích krajín, a

 i) uľahčujú dosahovanie súladu s výkonnostnými cieľmi Spoločenstva.

3. Funkčný blok vzdušného priestoru sa vytvára len na základe vzájomnej dohody medzi všetkými členskými štátmi a prípadnými tretími krajinami, ktoré sú zodpovedné za ktorúkoľvek časť vzdušného priestoru zahrnutého do funkčného bloku vzdušného priestoru.

 Predtým než príslušné členské štáty oznámia Komisii vytvorenie funkčného bloku vzdušného priestoru, poskytnú Komisii, iným členským štátom a ďalším zainteresovaným stranám adekvátne informácie s cieľom dať im príležitosť predložiť svoje pripomienky.

4. V prípade, keď sa funkčný blok vzdušného priestoru vzťahuje na vzdušný priestor, za ktorý sú úplne alebo čiastočne zodpovedné dva alebo viaceré členské štáty, dohoda, ktorou je funkčný blok vzdušného priestoru zriadený, obsahuje nevyhnutné ustanovenia týkajúce sa spôsobu, akým sa blok môže meniť a spôsobu, akým môže členský štát vystúpiť z bloku, vrátane prechodných ustanovení.

5. Ak vzniknú problémy medzi dvoma alebo viacerými členským štátmi týkajúce sa cezhraničného funkčného bloku vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné, príslušné členské štáty môžu spoločne predniesť záležitosť Výboru pre jednotné nebo, ktorý k nej zaujme stanovisko. Stanovisko je určené príslušným členským štátom. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia odseku 63, členské štáty toto stanovisko zohľadnia pri hľadaní riešenia.

6. Komisia po prijatí oznámení členských štátov o dohodách a vyhláseniach uvedených v odsekoch 3 a 4 posúdi, ako každý funkčný blok vzdušného priestoru plní požiadavky stanovené v odseku 2 a výsledky predloží na prediskutovanie Výboru pre jednotné nebo. Ak Komisia zistí, že jeden alebo viacero funkčných blokov vzdušného priestoru nespĺňa požiadavky, nadviaže dialóg s príslušnými členskými štátmi s cieľom dosiahnuť dohodu o opatreniach potrebných na nápravu situácie.

7. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 6, sa dohody a vyhlásenia uvedené v odsekoch 3 a 4 oznamujú Komisii na účely uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*. V tomto uverejnení sa určí dátum nadobudnutia účinnosti príslušného rozhodnutia.

8. V súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia sa do 4. decembra 2010 vypracuje poradný materiál týkajúci sa vytvárania a zmien funkčných blokov vzdušného priestoru.

9. Komisia do 4. decembra 2011 a v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia prijme vykonávacie predpisy týkajúce sa informácií, ktoré má príslušný členský štát alebo členské štáty poskytnúť pred vytvorením a zmenou funkčného bloku vzdušného priestoru v súlade s odsekom 3 tohto článku.

Článok 9b

**Koordinátor systému funkčných blokov vzdušného priestoru**

1. S cieľom uľahčiť vytváranie funkčných blokov vzdušného priestoru môže Komisia vymenovať fyzickú osobu za koordinátora systému funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len ‚koordinátor‘). Komisia koná v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.

2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 9a ods. 5, koordinátor na žiadosť všetkých dotknutých členských štátov a prípadných tretích krajín podieľajúcich sa na vytvorení spoločného funkčného bloku vzdušného priestoru pomáha pri prekonávaní ťažkostí v procese rokovaní s cieľom urýchliť vytváranie funkčných blokov vzdušného priestoru. Koordinátor koná na základe poverenia všetkých dotknutých členských štátov a prípadných tretích krajín podieľajúcich sa na vytvorení spoločného funkčného bloku vzdušného priestoru.

3. Koordinátor koná nestranne, najmä s ohľadom na členské štáty, tretie krajiny, Komisiu a zainteresované strany.

4. Koordinátor neposkytne žiadne informácie získané pri vykonávaní svojej funkcie okrem prípadov, keď ho k tomu splnomocnia dotknuté členské štáty a prípadné tretie krajiny.

5. Koordinátor podáva každé tri mesiace po svojom vymenovaní správy Komisii, Výboru pre jednotné nebo a Európskemu parlamentu. Správa obsahuje súhrn rokovaní a ich výsledkov.

6. Právomoci koordinátora sa skončia po podpísaní poslednej dohody o funkčnom bloku vzdušného priestoru, nie však neskôr ako 4. decembra 2012.

ê 1070/2009 článok 3 ods. 6 (prispôsobené)

ð nový

KAPITOLA IV

Ö **RIADENIE SIETE** Õ

Článok 266

Ö **Funkcie siete** ÕNávrh riešenia a riadenie siete

1. Funkcie siete riadenia letovej prevádzky (ATM) umožnia optimálne ð zabezpečujú udržateľné a efektívne ï využívanie vzdušného priestoru ð a obmedzených zdrojov. ï a Ö Zabezpečujú tiež Õ zabezpečia, aby používatelia vzdušného priestoru mohli prevádzkovať uprednostňované ð environmentálne optimálne ï trajektórie, Ö a zároveň umožňujú Õ pričom sa zaistí maximálny prístup k vzdušnému priestoru a leteckýmletovým navigačným službám. Tieto sieťové funkcie siete ð , ktoré sú uvedené v odsekoch 2 a 3, ï ð podporujú dosiahnutie výkonnostných cieľov pre celú Úniu a vychádzajú z prevádzkových požiadaviek ï sú zamerané na podporu iniciatív na národnej úrovni a na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru a realizujú sa spôsobom, ktorý rešpektuje oddelenie regulačných a prevádzkových úloh.

2. Aby sa dosiahli ciele uvedené v odseku 1 a bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov vo vzťahu k národným tratiam a štruktúram vzdušného priestoru, Komisia zabezpečí vykonávanie týchto Ffunkcie Ö siete Õ Ö uvedené v odseku 1 zahŕňajú Õ :

 a) plánovanie ð a riadenie ï európskych siete tratí ð štruktúr vzdušného priestoru ï ;

 ð b) manažment toku letovej prevádzky; ï

cb) koordináciu obmedzených zdrojov v rámci leteckých frekvenčných pásiem využívaných všeobecnou letovou prevádzkou, obzvlášť rádiových frekvencií, ako aj koordináciu kódov odpovedača radaru.

ò nový

3. Funkcie siete uvedené v odseku 1 zahŕňajú aj:

a) optimalizáciu koncepcie vzdušného priestoru pre sieť a uľahčenie delegovania poskytovania letových prevádzkových služieb prostredníctvom spolupráce s poskytovateľmi letových prevádzkových služieb a orgánmi členských štátov;

b) manažment poskytovania kapacity riadenia letovej prevádzky v sieti, ako sa stanovuje v záväznom pláne prevádzky siete (NOP – Network Operations Plan);

c) funkciu koordinácie a podpory v prípade krízovej situácie v sieti;

d) manažment toku letovej prevádzky a kapacity;

e) riadenie plánovania, monitorovania a koordinácie vykonávacích činností zavádzania infraštruktúry v európskej sieti ATM v súlade s európskym riadiacim plánom ATM s prihliadnutím na prevádzkové potreby a súvisiace prevádzkové postupy;

f) monitorovanie fungovania infraštruktúry európskej siete ATM.

ê 1070/2009 článok 3 ods. 6

4. Funkcie uvedené v prvom pododseku odsekoch 2 a 3 nezahŕňajú prijatie záväzných opatrení všeobecnej pôsobnosti alebo vykonávanie rozhodovacej politickej právomoci. Zohľadňujú návrhy vypracované na národnej úrovni a na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru. Vykonávajú sa v koordinácii s vojenskými orgánmi v súlade s dohodnutými postupmi týkajúcimi sa pružného využívania vzdušného priestoru.

ò nový

5. Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 36 na účely zmeny tohto nariadenia s cieľom doplniť funkcie k tým, ktoré sú uvedené v odsekoch 2 a 3, ak je to potrebné na fungovanie a výkonnosť siete.

ê 1070/2009 článok 3 ods. 6 (prispôsobené)

 Článok 27

Ö **Manažér siete** Õ

ò nový

1. V záujme dosiahnutia cieľov uvedených v článku 26 Komisia, v prípade potreby s podporou agentúry, zabezpečí, aby manažér siete prispieval k vykonávaniu funkcií siete stanovených v článku 26 plnením úloh uvedených v odseku 4.

ê 1070/2009 článok 3 ods. 6 (prispôsobené)

ð nový

2. Komisia môžepo konzultácii s Výborom pre jednotné nebo a v súlade s vykonávacími predpismi uvedenými v odseku 4 zveriť Ö určiť Õ Eurocontrolu alebo inému nezávislý a kompetentný orgán ð , aby vykonával ï úlohy potrebné na vykonávanie funkcií uvedených v prvom pododseku ð manažéra siete ï . Komisia na tento účel prijme vykonávací akt v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3. V rozhodnutí o určení musia byť uvedené podmienky určenia vrátane financovania manažéra siete.

3. ð Úlohy manažéra siete ï Tieto úlohy sa vykonávajú nezávislým ð , nestranným ï a nákladovo efektívnym spôsobom v mene členským štátov a zainteresovaných strán. Podliehajú vhodnej správe, ktorá uznáva Ö v rámci ktorej sa uznáva Õ oddelená zodpovednosť za poskytovanie služieb a reguláciu, ð ak má príslušný orgán určený za manažéra siete aj regulačné funkcie. ï ð Manažér siete pri vykonávaní svojich úloh zohľadňuje ï pričom sa zohľadňujú potreby celej siete ATM a plne sa zapájajú ð v plnej miere zapája ï používateľov vzdušného priestoru, a poskytovateľov leteckýchletových navigačných služieb ð , prevádzkovateľov letísk a armádu. ï

ò nový

4. Manažér siete prispieva k vykonávaniu funkcií siete prostredníctvom podporných opatrení zameraných na bezpečné a efektívne plánovanie a prevádzku siete za bežných a krízových podmienok a prostredníctvom opatrení zameraných na neustále zlepšovanie sieťových operácií v jednotnom európskom nebi a celkovú výkonnosť siete, najmä pokiaľ ide o vykonávanie systému výkonnosti. Pri opatreniach, ktoré prijíma manažér siete, sa zohľadňuje potreba úplnej integrácie letísk do siete.

5. Manažér siete úzko spolupracuje s agentúrou pôsobiacou ako PRB s cieľom zabezpečiť, aby výkonnostné ciele uvedené v článku 10 primerane zodpovedali kapacite, ktorú majú poskytovať jednotliví poskytovatelia leteckých navigačných služieb a na ktorej sa dohodol manažér siete s uvedenými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb v pláne prevádzky siete.

6. Manažér siete:

a) rozhoduje o jednotlivých opatreniach na vykonávanie funkcií siete a na podporu účinného vykonávania záväzného plánu prevádzky siete a dosahovania záväzných výkonnostných cieľov;

b) radí Komisii a poskytuje relevantné informácie agentúre konajúcej ako PRB v súvislosti so zavádzaním infraštruktúry siete ATM v súlade s európskym riadiacim plánom ATM, najmä s cieľom identifikovať investície potrebné pre sieť.

7. Manažér siete prijíma rozhodnutia prostredníctvom postupu kooperatívneho rozhodovania. Strany postupu kooperatívneho rozhodovania konajú v maximálnej možnej miere s cieľom zlepšiť fungovanie a výkonnosť siete. Postup kooperatívneho rozhodovania podporuje záujem siete.

ê 1070/2009 článok 3 ods. 6

3. Komisia môže pridať ďalšie funkcie do zoznamu funkcií uvedených v odseku 2 po riadnej konzultácii zainteresovaných strán z odvetvia. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijmú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 5 ods. 4 rámcového nariadenia.

ò nový

8. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 stanoví podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete, úloh manažéra siete, riadiacich mechanizmov vrátane postup kooperatívneho rozhodovania a krízového riadenia.

ê 1070/2009 článok 3 ods. 6

4. Podrobné predpisy na vykonávanie opatrení uvedených v tomto článku, s výnimkou opatrení uvedených v odsekoch 6 až 9, sa prijmú v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia. Uvedené vykonávacie predpisy sa týkajú najmä:

 a) koordinácie a harmonizácie procesov a postupov na zlepšenie efektívnosti správy leteckých frekvencií vrátane rozvoja zásad a kritérií;

 b) ústrednej funkcie koordinovať včasnú identifikáciu a riešenie potrieb frekvencií v pásmach pridelených európskej všeobecnej letovej prevádzke s cieľom podporiť plánovanie a prevádzku európskej siete leteckej dopravy;

 c) dodatočných funkcií siete stanovených v základnom pláne ATM;

d) podrobných úprav kooperatívneho rozhodovania medzi členskými štátmi, poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a funkcie riadenia siete pre úlohy uvedené v odseku 2;

e) mechanizmov konzultácie príslušných zainteresovaných strán v procese rozhodovania na národnej i európskej úrovni a

 f) v rámci rádiového spektra prideleného všeobecnej letovej prevádzke Medzinárodnou telekomunikačnou úniou rozdelenia úloh a povinností medzi funkciu riadenia siete a národné orgány pre správu frekvencií, pričom sa zabezpečí, aby národné funkcie správy frekvencií naďalej plnili tie úlohy frekvencií, ktoré nemajú vplyv na sieť. V prípadoch, ktoré majú vplyv na sieť, spolupracujú národné orgány pre správu frekvencií s orgánmi zodpovednými za funkciu riadenia siete s cieľom optimalizovať využívanie frekvencií.

ò nový

9. Aspekty koncepcie štruktúry vzdušného priestoru iné ako tie, ktoré sú uvedené v článku 26 ods. 2 a 3, riešia členské štáty. V tejto súvislosti členské štáty zohľadňujú dopyt po leteckej doprave, sezónnosť a zložitosť letovej prevádzky a plánov výkonnosti. Pred rozhodnutím o uvedených aspektoch sa podľa potreby poradia s dotknutými používateľmi vzdušného priestoru alebo so skupinami zastupujúcimi takýchto používateľov vzdušného priestoru a s vojenskými orgánmi.

ê 1070/2009 článok 3 ods. 6

5. Aspekty koncepcie vzdušného priestoru iné ako tie, ktoré sú uvedené v odseku 2, sa riešia na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru. V procese tvorby koncepcie sa zohľadnia požiadavky a zložitosť leteckej dopravy, vnútroštátne plány výkonnosti alebo plány výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru, pričom jeho súčasťou je aj úplná konzultácia, a to podľa potreby s príslušnými používateľmi vzdušného priestoru alebo príslušnými skupinami zastupujúcimi používateľov vzdušného priestoru a vojenskými orgánmi.

6. Členské štáty zveria Eurocontrolu alebo inému nezávislému a kompetentnému orgánu vykonávanie riadenia toku letovej prevádzky pod podmienkou, že bude podliehať príslušným opatreniam dohľadu.

7. Vykonávacie predpisy pre riadenie toku letovej prevádzky vrátane príslušných opatrení dohľadu sa vypracujú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia a prijmú sa v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia s cieľom optimalizovať dostupnú kapacitu pri využívaní vzdušného priestoru a zlepšovať procesy riadenia toku letovej prevádzky. Tieto pravidlá sú založené na transparentnosti a efektívnosti, pričom zaručujú, že kapacita sa poskytuje pružne a včas v súlade s odporúčaniami Regionálneho navigačného plánu ICAO pre európsky región.

8. Vykonávacie predpisy pre riadenie toku letovej prevádzky podporujú operatívne rozhodnutia poskytovateľov letových navigačných služieb, prevádzkovateľov letísk a používateľov vzdušného priestoru a týkajú sa týchto oblastí:

 a) plánovanie letov;

 b) využívanie dostupnej kapacity vzdušného priestoru počas všetkých fáz letu vrátane prideľovania letiskových prevádzkových intervalov a

 c) používanie smerovania tratí pre všeobecnú letovú prevádzku, vrátane:

* vytvorenia jednej publikácie pre organizáciu tratí a letovej prevádzky,
* možností odklonenia všeobecnej letovej prevádzky od preťažených oblastí a
* pravidiel prednosti týkajúcich sa prístupu všeobecnej letovej prevádzky k vzdušnému priestoru, a to najmä v obdobiach preťaženia a krízovej situácie.

9. Komisia pri vypracúvaní a prijímaní vykonávacích predpisov podľa potreby a bez toho, aby to malo vplyv na bezpečnosť, zohľadní súlad letových plánov a letiskových prevádzkových intervalov a potrebnú koordináciu s priľahlými regiónmi.

ò nový

Článok 28

**Transparentnosť účtovníctva manažéra siete**

1. Manažér siete zostavuje, predkladá a uverejňuje svoje finančné účty. Dané účty musia spĺňať medzinárodné účtovné štandardy prijaté Úniou. Tam, kde kvôli právnemu postaveniu manažéra siete nie je možná úplná zhoda s medzinárodnými účtovnými štandardmi, musí poskytovateľ dosiahnuť takúto zhodu v maximálne možnej miere.

2. Manažér siete uverejní výročnú správu a pravidelne sa podrobí nezávislému auditu.

ê 550/2004

Článok 10

Vzťahy medzi poskytovateľmi služieb

1. Poskytovatelia letových navigačných služieb môžu sami využívať služby iných poskytovateľov služieb, ktorí boli osvedčení v spoločenstve.

2. Poskytovatelia letových navigačných služieb formálne upravia svoje pracovné vzťahy prostredníctvom písomných zmlúv alebo rovnocenných právnych ujednaní ustanovujúcich špecifické povinnosti a funkcie ktoré preberá každý poskytovateľ, a umožňujúcich výmenu prevádzkových údajov medzi všetkými poskytovateľmi pokiaľ ide o všeobecnú letovú prevádzku. Tieto ujednania sa oznámia národnému dozornému orgánu alebo dotknutým orgánom.

3. V prípadoch, ktoré sa týkajú poskytovania letových prevádzkových služieb sa vyžaduje povolenie príslušných členských štátov. V prípadoch, ktoré sa týkajú poskytovania meteorologických služieb sa vyžaduje povolenie príslušných členských štátov, ak určili poskytovateľa na výlučnom základe v súlade s článkom 9 ods. 1.

ò nový

Článok 29

**Vzťahy so zainteresovanými stranami**

Poskytovatelia letových prevádzkových služieb vytvoria konzultačné mechanizmy na konzultácie s príslušnými používateľmi vzdušného priestoru a prevádzkovateľmi letísk o všetkých dôležitých otázkach týkajúcich sa poskytovaných služieb vrátane príslušných zmien konfigurácií vzdušného priestoru alebo strategických investícií, ktoré majú významný vplyv na manažment letovej prevádzky a poskytovanie leteckých navigačných služieb a/alebo poplatky. Používatelia vzdušného priestoru sa zapájajú aj do procesu schvaľovania strategických investičných plánov. Komisia prijme opatrenia konkretizujúce spôsoby konzultácií a zapojenia používateľov vzdušného priestoru do schvaľovania investičných plánov. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 6 (prispôsobené)

ð nový

Článok 3011

**Vzťahy s vojenskými orgánmi**

Členské štáty v súvislosti so spoločnou dopravnou politikou podniknú potrebné kroky na zabezpečiazabezpečenie uzavretie alebo obnovenie písomných dohôdzmlúv alebo rovnocenných právnych dohôd medzi príslušnými civilnými a vojenskými orgánmi, pokiaľ ide o riadeniesprávu špecifických blokov vzdušného priestoru, ð a informujú o tom Komisiu ï.

ê 550/2004

Článok 13

**Prístup k údajom a ochrana údajov**

1. Pokiaľ ide o všeobecnú letovú prevádzku, medzi všetkými poskytovateľmi letových navigačných služieb, užívateľmi vzdušného priestoru a letiskami sa budú v reálnom čase vymieňať príslušné prevádzkové údaje, aby im boli umožnené ich prevádzkové potreby. Údaje sa použijú len na prevádzkové účely.

2. Prístup k relevantným prevádzkovým údajom bude udelený príslušným orgánom, osvedčeným poskytovateľom letových navigačných služieb, užívateľom vzdušného priestoru a letiskám na nediskriminačnom základe. 3. Osvedčení poskytovatelia služieb, užívatelia vzdušného priestoru a letiská stanovia štandardné podmienky prístupu k svojim relevantným prevádzkovým údajom, iným než sú uvedené v odseku 1. Národné dozorné orgány schvália tieto štandardné podmienky. Podrobné pravidlá týkajúce sa týchto podmienok sa prípadne stanovia v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.

ò nový

Článok 31

**Dostupnosť prevádzkových údajov pre všeobecnú letovú prevádzku a prístup k nim**

1. Pokiaľ ide o všeobecnú letovú prevádzku, všetci poskytovatelia leteckých navigačných služieb, používatelia vzdušného priestoru, letiská a manažér siete sprístupňujú príslušné prevádzkové údaje v reálnom čase na nediskriminačnom základe a bez toho, aby boli dotknuté záujmy bezpečnostnej alebo obrannej politiky, a to aj na cezhraničnom základe a na úrovni celej Únie. Takáto dostupnosť slúži poskytovateľom letových prevádzkových služieb, ktorí majú osvedčenie alebo predložili vyhlásenie, subjektom s preukázaným záujmom o poskytovanie leteckých navigačných služieb, používateľom vzdušného priestoru a letiskám, ako aj manažérovi siete. Údaje sa použijú len na prevádzkové účely.

2. Ceny za službu uvedenú v odseku 1 sú založené na hraničných nákladoch za sprístupnenie údajov.

3. Prístup k príslušným prevádzkovým údajom uvedeným v odseku 1 sa udeľuje orgánom zodpovedným za dohľad nad bezpečnosťou, nad výkonnosťou a nad sieťou vrátane agentúry.

4. Komisia môže stanoviť podrobné požiadavky na sprístupnenie údajov a prístup k nim v súlade s odsekmi 1 a 3 a metodiku stanovovania cien, ako sa uvádza v odseku 2. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3.

ê 551/2004 (prispôsobené)

KAPITOLA II V

ARCHITEKTÚRA VZDUŠNÉHO PRIESTORU Ö VZDUŠNÝ PRIESTOR, INTEROPERABILITA A TECHNOLOGICKÁ INOVÁCIA Õ

ê 1070/2009 článok 3 ods. 2

Článok 3

**Európska horná letová informačná oblasť (EUIR)**

1. Spoločenstvo a jeho členské štáty sa snažia o zriadenie a zo strany ICAO uznanie jediného EUIR. Na tento účel v záležitostiach, ktoré spadajú do právomoci Spoločenstva, predloží Komisia najneskôr do 4. decembra 2011 odporúčanie Rade v súlade s článkom 300 zmluvy.

2. EUIR bude usporiadaná tak, aby zahŕňala vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné členské štáty v súlade s článkom 1 ods. 3, a môže zahŕňať aj vzdušný priestor európskych tretích krajín.

3. Zriadenie EUIR sa nedotýka zodpovednosti členských štátov za poverenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb pre vzdušný priestor v ich právomoci v súlade s článkom 8 ods. 1 nariadenia o poskytovaní služieb.

4. Členské štáty si ponechajú svoju zodpovednosť voči ICAO v rámci geografických ohraničení horných letových informačných oblastí a letových informačných oblastí, ktoré im zverilo ICAO ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

ê 1070/2009 článok 3 ods. 3 (prispôsobené)

ð nový

Článok 323a

**Elektronické letecké informácie**

Bez toho, aby bolo dotknuté zverejňovanie leteckých informácií členskými štátmi, a spôsobom konzistentným s týmto zverejňovaním, Komisia v spolupráci s Eurocontrolom ð manažérom siete ï zabezpečí Ö celoúnijnú Õ dostupnosť vysokokvalitných elektronických leteckých informácií, ktoré sú prezentované harmonizovaným spôsobom a vyhovujú požiadavkám všetkých príslušných používateľov, pokiaľ ide o kvalitu údajov a včasnosť. ð Takto sprístupnené letecké informácie sú len informácie, ktoré spĺňajú základné požiadavky stanovené v bode 2.1 prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2018/1139. ï

2. Na účel odseku 1 Komisia:

 a) zabezpečuje rozvoj infraštruktúry leteckých informácií v rámci celého Spoločenstva formou portálu elektronických integrovaných informácií s neobmedzeným prístupom pre zainteresované strany. Uvedená infraštruktúra zjednotí prístup k požadovaným údajom a poskytovanie požadovaných údajov, ktoré zahŕňajú, ale neobmedzujú sa na letecké informácie, informácie ohlasovní letových prevádzkových služieb (ARO), meteorologické informácie a informácie o riadení toku prevádzky;

 podporí modernizáciu a harmonizáciu poskytovania leteckých informácií v najširšom zmysle v úzkej spolupráci s Eurocontrolom a ICAO. 3. Komisia prijme k tomuto článku podrobné vykonávacie predpisy v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.

ê 1070/2009 článok 3 ods. 4

Článok 4

**Pravidlá lietania a klasifikácia vzdušného priestoru**

Komisia v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia prijme vykonávacie predpisy s cieľom:

 a) prijať príslušné ustanovenia o pravidlách lietania založené na ICAO štandardoch a odporúčaných postupoch;

 b) harmonizovať uplatňovanie klasifikácie vzdušného priestoru ICAO s príslušnými úpravami s cieľom zabezpečiť plynulé poskytovanie bezpečných a efektívnych letových prevádzkových služieb v rámci jednotného európskeho neba.

ê 551/2004 (prispôsobené)

KAPITOLA III

PRUŽNÉ VYUŽÍVANIE VZDUŠNÉHO PRIESTORU V JEDNOTNOM EURÓPSKOM NEBI

ê 551/2004 (prispôsobené)

ð nový

Článok 337

**Pružné využívanie vzdušného priestoru**

1. Pri zohľadnení organizácie vojenských hľadísk, za ktoré sú zodpovedné, členské štáty zabezpečujú v jednotnom európskom nebi jednotnú uplatňovanie koncepcie pružného využívania pružného vzdušného priestoru opísaného organizáciou ICAO a rozvinutého Eurocontrolomopísanej organizáciou ICAO a vyvinutej Eurocontrolom, aby bolo uľahčené riadenie vzdušného priestoru a manažmentriadenie letovej prevádzky v rámci spoločnej dopravnej politiky ð a v súlade s európskym riadiacim plánom ATM ï .

2. Členské štáty každý rok podávajú Komisii správu o uplatňovaní koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru v kontexte spoločnej dopravnej politiky, z hľadiska vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné.

3. Keď sa najmä na základe správy predloženej členskými štátmi ukáže, že je potrebné posilniť a harmonizovať uplatňovanie koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi, Ö Komisia prijme opatrenia Õ prijmú sa v rámci spoločnej dopravnej politiky vykonávacie pravidlá. Ö Uvedené vykonávacie akty sa prijmú Õ v súlade s postupom Ö preskúmania Õ podľa Ö uvedeným v Õ článku 8 37 ods. 3rámcového nariadenia.

ò nový

*Článok 34*

**Koordinácia projektu SESAR**

Subjekty zodpovedné za úlohy stanovené v práve Únie v oblastiach koordinácie fázy definovania projektu SESAR, fázy vývoja projektu SESAR a prípadne fázy zavádzania projektu SESAR spolupracujú s cieľom zabezpečiť účinnú koordináciu medzi týmito tromi fázami s cieľom dosiahnuť medzi nimi plynulý a včasný prechod.

V čo najväčšej miere sa zapoja všetky príslušné zainteresované strany z civilnej a vojenskej oblasti.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 10

Článok 15a

**Spoločné projekty**

1.  Úspešnému vykonávaniu základného plánu ATM môžu pomôcť spoločné projekty. Takéto projekty podporia ciele tohto nariadenia, t. j. zlepšenie fungovania európskeho systému leteckej dopravy v kľúčových oblastiach, ako sú kapacita, letová a nákladová efektívnosť, ako aj trvalá udržateľnosť životného prostredia, v rámci prvoradých cieľov bezpečnosti.

2.  Komisia môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia vypracovať poradný materiál obsahujúci možné spôsoby, ktorými môžu takéto projekty podporiť vykonávanie základného plánu ATM. Takýto poradný materiál nemá vplyv na mechanizmy uvádzania takýchto projektov týkajúcich sa funkčných blokov vzdušného priestoru do praxe podľa dohody strán v týchto blokoch.

3.  Komisia sa môže v súlade s regulačným postupom uvedeným článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia tiež rozhodnúť vytvoriť spoločné projekty pre funkcie súvisiace so sieťami, ktoré majú obzvlášť veľký význam pre zlepšenie celkového výkonu riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb v Európe. Takéto spoločné projekty sa môžu považovať za oprávnené na finančnú podporu zo zdrojov Spoločenstva v rámci viacročného finančného rámca. S týmto cieľom a bez toho, aby tým bola dotknutá právomoc členských štátov rozhodovať o využití svojich finančných zdrojov, vypracuje Komisia nezávislú analýzu nákladov a výnosov a uskutoční príslušné konzultácie s členskými štátmi a so zainteresovanými stranami v súlade s článkom 10 rámcového nariadenia, pričom preskúma všetky vhodné možnosti financovania ich realizácie. Oprávnené náklady realizácie spoločných projektov sa hradia v súlade so zásadami transparentnosti a nediskriminácie.

ò nový

Článok 35

**Spoločné projekty**

1. Komisia môže zriadiť spoločné projekty na realizáciu základných prevádzkových zmien identifikovaných v európskom riadiacom pláne ATM, ktoré majú vplyv na celú sieť.

2. Komisia môže stanoviť aj mechanizmy riadenia spoločných projektov a ich vykonávania.

3. Spoločné projekty môžu byť oprávnené na financovanie z prostriedkov Únie. S týmto cieľom a bez toho, aby tým bola dotknutá právomoc členských štátov rozhodovať o využití svojich finančných zdrojov, vypracuje Komisia nezávislú analýzu nákladov a prínosov a uskutoční príslušné konzultácie s členskými štátmi a s príslušnými zainteresovanými stranami v súlade s článkom 10, pričom preskúma všetky vhodné možnosti financovania ich vykonávania.

4. Komisia stanoví spoločné projekty a mechanizmy riadenia uvedené v odsekoch 1 a 2 prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3.

ê 551/2004

Článok 8

**Dočasné prerušenie**

1. V prípadoch, keď uplatňovanie článku 7 vyvolá vážne prevádzkové ťažkosti, môžu členské štáty dočasne prerušiť takéto uplatňovanie pod podmienkou, že o tom bez meškania informujú Komisiu a ostatné členské štáty.

2. Po zavedení dočasného prerušenia sa môžu vykonať úpravy pravidiel prijatých podľa článku 7 ods. 3 pre vzdušný priestor, za ktorý je (sú) zodpovedný(-é) príslušný(-é) členský(-é) štát(-y), v súlade s s postupom podľa článku 8 rámcového nariadenia.

KAPITOLA IV VI

Záverečné ustanovenia

ê 1070/2009 článok 2 ods. 11

Článok 17

Revízia príloh

Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov príloh s cieľom zohľadniť technický alebo prevádzkový vývoj sa prijmú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 5 ods. 4 rámcového nariadenia.

Z dôvodu naliehavosti môže Komisia použiť postup pre naliehavé prípady, ktorý sa uvádza v článku 5 ods. 5 rámcového nariadenia.

ò nový

Článok 36

**Vykonávanie delegovania právomoci**

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Delegovanie právomoci uvedené v článkoch 6 a 26 sa Komisii udeľuje na obdobie siedmich rokov od [dátumu uverejnenia tohto nariadenia]. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článkoch 6 a 26 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článkov 6 a 26 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote 2 mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa uvedená lehota predĺži o 2 mesiace.

ê 549/2004 (prispôsobené)

ð nový

Článok 375

**Postup výboru**

1. Komisii bude pomáhať Výbor pre jednotné nebo, ďalej len „výbor“, zložený z dvoch zástupcov každého členského štátu, a ktorému predsedá zástupca Komisia. Výbor zabezpečí primerané zohľadnenie záujmov všetkých kategórií užívateľov. ð Výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011. ï

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článoky 3 a 7 ð 4 ï rozhodnutia 1999/468/ES ð nariadenia (EÚ) č. 182/2011 ï so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článoky 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES ð nariadenia (EÚ) č. 182/2011 ï so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

Obdobie uvedené v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES sa stanovuje na jeden mesiac.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 4

4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

5. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1, 2, 4 a 6 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 5 (prispôsobené)

Článok 3810

Ö **Konzultácia so zainteresovanými stranami** Õ

ò nový

1. Členské štáty, národné dozorné orgány, agentúra bez ohľadu na to, či koná ako PRB alebo nie, a manažér siete stanovia konzultačné mechanizmy na primerané konzultácie so zainteresovanými stranami na účely plnenia ich úloh pri vykonávaní tohto nariadenia.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 5 (prispôsobené)

ð nový

2. Komisia zriadi Ö takýto Õ konzultačný mechanizmus na úrovni Spoločenstva Ö Únie Õ ð na účely konzultácií o otázkach týkajúcich sa vykonávania tohto nariadenia, ak je to vhodné ï. Do konzultácie zapojí špecifický výbor pre medziodvetvový dialóg zriadený na základe rozhodnutia Ö Komisie Õ 98/500/ES. 3. Konzultácie so zúčastnenými stranami sa týkajú najmä rozvoja a zavádzania nových koncepcií a technológií v EATMN. ð Na účely odseku 3 písm. e), keď sa vyžaduje konzultácia týkajúca sa vojenských hľadísk, Komisia vedie konzultácie s členskými štátmi aj s Európskou obrannou agentúrou a inými príslušnými vojenskými odborníkmi určenými členskými štátmi. ï

3. K zainteresovanýmzúčastneným stranám môžu patriť:

a) poskytovatelia leteckýchletových navigačných služieb ð alebo príslušné skupiny, ktoré ich zastupujú ï ;,

ò nový

b) manažér siete;

ê 1070/2009 článok 1 ods. 5 (prispôsobené)

ð nový

c) prevádzkovatelia letísk ð alebo príslušné skupiny, ktoré ich zastupujú ï ;,

d) príslušný používatelia vzdušného priestoru alebo príslušné skupiny Ö , ktoré ich zastupujú; Õ zastupujúce používateľov vzdušného priestoru,

e) Ö armáda Õ vojenské orgány;,

f) výrobný priemysel; a

g) zastupiteľské orgány odborného personálu;

ò nový

h) relevantné mimovládne organizácie.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 5 (prispôsobené)

Článok 6

Odvetvový konzultačný orgán

Bez toho, aby bola dotknutá úloha výboru a Eurocontrolu, Komisia ustanoví ‚odvetvový konzultačný orgán‘, do ktorého patria poskytovatelia letových navigačných služieb, združenia používateľov vzdušného priestoru, prevádzkovatelia letísk, výrobný priemysel a zastupiteľské orgány odborného personálu. Úlohou tohto orgánu je iba radiť Komisii pri vytváraní jednotného európskeho neba.

Článok 397

**Vzťahy s európskymi tretími krajinami**

ê 1070/2009 článok 1 ods. 5 (prispôsobené)

ð nový

Spoločenstvo a jeho Ö Únia a jej Õ členské štáty sa zamerajú na rozšírenie jednotného európskeho neba Ö o Õ na krajinyštáty, ktoré nie sú členmi Európskej únie, a budú toto rozšírenie podporovať. Na tento účel sa usilujú budú snažiť buď v rámci dohôd uzavretých so susednými tretími krajinami alebo v rámci dohôd týkajúcich sa funkčných blokov vzdušného priestoru o to, aby sa Ö jednotné európske nebo Õ rozšírilo Ö o Õ na tieto krajiny rozšírilo uplatňovanie tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3. ð Okrem toho sa usilujú o spoluprácu s týmito krajinami buď v kontexte dohôd o funkciách siete alebo v rámci dohody medzi Úniou a Eurocontrolom, čím sa zabezpečí všeobecný rámec pre posilnenú spoluprácu a posilní „celoeurópsky rozmer“ ATM. ï

ê 1070/2009 článok 1 ods. 5

Článok 8

Vykonávacie predpisy

1. Na vypracovanie vykonávacích predpisov môže Komisia udeliť Eurocontrolu alebo v prípade potreby inej inštitúcii právomoci, v ktorých stanoví úlohy s časovým plánom ich realizácie, pričom zohľadní príslušné konečné termíny stanovené v tomto nariadení. Komisia koná v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2.

2. Keď Komisia zamýšľa udeliť právomoci v súlade s odsekom 1, snaží sa čo najlepšie využiť platné dojednania na zapojenie a konzultáciu všetkých zainteresovaných strán, ak tieto dojednania zodpovedajú praktikám Komisie týkajúcim sa transparentnosti a konzultačných postupov a nie sú v rozpore s jej inštitucionálnymi záväzkami.

ò nový

Článok 40

**Podpora od iných orgánov**

Komisia môže pri plnení svojich úloh podľa tohto nariadenia požiadať o podporu iné orgány.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 1

Článok 4

**Požiadavky na bezpečnosť**

Komisia prijme v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia vykonávacie predpisy, ktoré zahŕňajú príslušné ustanovenia regulačných požiadaviek Eurocontrolu na bezpečnosť (ESARR) a následné zmeny a doplnenia týchto požiadaviek v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, v prípade potreby s príslušnými úpravami.

ê 550/2004 (prispôsobené)

KAPITOLA IV

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

ê 1070/2009 článok 2 ods. 11 (prispôsobené)

ð nový

Článok 4118

**Dôvernosť**

1. Ani národné dozorné orgány konajúce v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi, ani Komisia ð , ani agentúra bez ohľadu na to, či koná ako PRB alebo nie, ani manažér siete ï nesmú prezradiť informácie dôverného charakteru, najmä informácie o poskytovateľoch leteckýchletových navigačných služieb, ich obchodných vzťahoch alebo položkách nákladov.

2. Odsekom 1 nie je dotknuté právo národných dozorných orgánov alebo, Komisie ð alebo agentúry konajúcej ako PRB ï na zverejnenie, ak je to nevyhnutné na účely plnenia ich povinností, a v takom prípade toto zverejnenie musí byť primerané a musí brať do úvahy legitímne záujmy poskytovateľov leteckýchletových navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, letísk alebo iných relevantných zainteresovaných strán pri ochrane ich obchodných tajomstiev Ö citlivých obchodných informácií Õ .

3. Informácie a údaje poskytnuté na základe systému spoplatňovaniapravidiel spoplatnenia ð stanoveného v článkoch 19 až 24, najmä pokiaľ ide o stanovené náklady, skutočné náklady a výnosy určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb, ï uvedených v článku 14 sa zverejňujú.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 5 (prispôsobené)

ð nový

Článok 429

**PokutySankcie**

Sankcie, ktoré členské štáty uložia Ö Členské štáty stanovia pravidlá týkajúce sa pokút uplatniteľných pri Õ za porušeniach tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3 ð delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe ï , najmä používateľmi vzdušného priestoru ð , prevádzkovateľmi letísk ï a poskytovateľmi Ö leteckých navigačných Õ služieb ð , a prijmú opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonania. Stanovené pokuty ï musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.

ê 549/2004

Článok 12

**Dozor, sledovanie a metódy posudzovania účinkov**

1. Dozor, sledovanie a metódy posudzovania účinkov sú založené na výročných správach predložených členskými štátmi o vykonávaní opatrení prijatých podľa tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3.

ê 1070/2009 článok 1ods. 6 písm. a)

2. Komisia pravidelne preskúma uplatňovanie tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3 a podá prvú správu Európskemu parlamentu a Rade do 4. júna 2011 a potom na konci každého referenčného obdobia uvedeného v článku 11 ods. 3 písm. d). Ak je to odôvodnené, na tento účel môže Komisia požadovať od členských štátov informácie doplňujúce k informáciám obsiahnutým v správach, ktoré predložili podľa odseku 1 tohto článku.

ê 549/2004

3. Na účely vyhotovenia správ uvedených v odseku 2 si Komisia vyžiada stanovisko výboru.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 6 písm. b)

4. Vzhľadom na pôvodné ciele a budúce potreby správy obsahujú hodnotenie výsledkov dosiahnutých opatreniami prijatými podľa tohto nariadenia vrátane vhodných informácií o vývoji v sektore týkajúcich sa najmä ekonomických, sociálnych a environmentálnych aspektov, aspektov zamestnanosti a technológie, ako aj informácií o kvalite služby.

ò nový

Článok 43

**Hodnotenie**

1. Komisia vykoná hodnotenie s cieľom posúdiť uplatňovanie tohto nariadenia do roku 2030. Ak je to odôvodnené, Komisia môže na tento účel požadovať od členských štátov informácie týkajúce sa uplatňovania tohto nariadenia.

2. Komisia postúpi svoje zistenia Európskemu parlamentu a Rade. Zistenia vyplývajúce z hodnotenia sa zverejňujú.

ê 1070/2009 článok 2 ods. 12 (prispôsobené)

Článok 18a

**Preskúmanie**

Komisia najneskôr do 4. decembra 2012 predloží Európskemu parlamentu a Rade štúdiu, v ktorej posúdi právne, bezpečnostné, priemyselné, hospodárske a sociálne vplyvy uplatňovania trhových princípov na poskytovanie komunikačných, navigačných, prehľadových a leteckých informačných služieb, v porovnaní s platnými alebo alternatívnymi organizačnými zásadami a pri zohľadnení vývoja v oblasti funkčných blokov vzdušného priestoru a dostupných technológií.

ê 551/2004 (prispôsobené)

KAPITOLA IV

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 10

**Preskúmanie**

V rámci pravidelného preskúmania uvedeného v článku 12 ods. 2 rámcového nariadenia Komisia zhotoví výhľadovú štúdiu o podmienkach budúceho uplatňovania koncepcií uvedených v článkoch 3, 5 a 6 na spodný vzdušný priestor.

Na základe záverov štúdie a na základe dosiahnutého pokroku Komisia najneskôr do 31. decembra 2006 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, doplnenú podľa potreby návrhom na rozšírenie uplatňovania týchto koncepcií na spodný vzdušný priestor, alebo na stanovenie ďalších krokov. V prípade, že sa predpokladá také rozšírenie, príslušné rozhodnutia by sa mali prednostne prijať pred 31. decembrom 2009.

ê 549/2004 (prispôsobené)

Článok 4413

**Ochranné opatrenia**

Toto nariadenie nebráni uplatňovaniu opatrení zo strany členských štátov, pokiaľ sú potrebné na ochranu základných bezpečnostných alebo obranných politických záujmov. Také opatrenia sú najmä tie, ktoré sú nevyhnutneé potrebné:

e) na dohľad nad vzdušným priestorom, za ktorý sú zodpovedné v súlade s regionálnymi dohodami ICAO o leteckejletovej navigácii, vrátane schopnosti odhaliť, identifikovať a hodnotiť všetky lietadlá používajúce takýto Ö vzdušný Õ priestor, na účely zaručenia bezpečnosti letov a prijatia opatrení na zaistenie potrieb bezpečnostnej ochrany a obrany;

f) v prípade vážnych vnútorných nepokojov, ktoré ohrozujú udržiavaniezachovanie verejného poriadku;

g) v prípade vojny alebo vážneho medzinárodného napätia, predstavujúceho hrozbu vojny;

h) na plnenie medzinárodných záväzkov členských štátov vo vzťahu k udržaniu mieru a medzinárodnej ochrany;

i) na vykonanie vojenských operácií a výcviku, vrátane nevyhnutných možností na cvičenia.

ê 1070/2009 článok 1 ods. 7

Článok 13a

Európska agentúra pre bezpečnosť letectva

Komisia a členské štáty pri vykonávaní tohto nariadenia a nariadení (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004, (ES) č. 552/2004 a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva[[53]](#footnote-54) v súlade so svojimi úlohami stanovenými v tomto nariadení podľa potreby koordinujú svoju činnosť s Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva s cieľom zaručiť, aby sa riadne zohľadnili všetky aspekty bezpečnosti.

ê

Článok 45

**Zrušenie**

Nariadenia (ES) č. 549/2004, 550/2004 a 551/2004 sa zrušujú.

Odkazy na zrušené nariadenia sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe III.

ê 550/2004 (prispôsobené)

Článok 4619

**Nadobudnutie účinnosti** Ö **a uplatňovanie** Õ

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť 20. deň Ö dvadsiatym dňom Õ po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

 2. Články 7 a 8 však nadobúdajú účinnosť jeden rok po uverejnení spoločných požiadaviek uvedených v článku 6 v Úradnom vestníku Európskej únie.

ò nový

2. Článok 3 ods. 3 sa uplatňuje od *[Úrad pre publikácie – vložiť dátum – 48 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia]*.

Články 10 až 24 sa uplatňujú od 1. júla 2023. Článok 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 a článok 15 nariadenia (ES) č. 550/2004 a vykonávacie akty prijaté na ich základe sa však naďalej uplatňujú na účely vykonávania systémov výkonnosti a spoplatňovania vzťahujúcich sa na tretie referenčné obdobie.

Článok 26 ods. 3 a článok 32 sa uplatňujú na manažéra siete odo dňa, keď začne platiť rozhodnutie o určení, ktoré bolo prijaté v súlade s článkom 27 ods. 2 po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia a obsahuje uvedené ustanovenia.

ê 550/2004

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahuvo svojej celistvosti a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament Za Radu

predseda predseda

1. „Rámcové nariadenie“ [nariadenie (ES) č. 549/2004], ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba; „nariadenie o poskytovaní služieb“ [nariadenie (ES) č. 550/2004], ktoré sa týka poskytovania leteckých navigačných služieb v jednotnom európskom nebi; „nariadenie o vzdušnom priestore“ [nariadenie (ES) č. 551/2004], ktoré sa týka organizácie a využívania vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi; „nariadenie o interoperabilite“ [nariadenie (ES) č. 552/2004], ktoré sa týka interoperability európskej siete manažmentu letovej prevádzky.

Balík uvedených nariadení v ich pôvodnom znení je známy ako SES I. Zmeny všetkých štyroch nariadení boli zavedené nariadením (ES) č. 1070/2009, známym ako SES II.

Nariadenie (ES) č. 552/2004 bolo medzičasom zrušené s výhradou prechodného obdobia v prípade určitých ustanovení, a to nariadením (EÚ) 2018/1139 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva. [↑](#footnote-ref-2)
2. Predovšetkým nariadenie (EÚ) 2018/1139. [↑](#footnote-ref-3)
3. Pozri prílohu III k sprievodnému dokumentu pracovných útvarov Komisie. [↑](#footnote-ref-4)
4. [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future- of-the single-european-sky.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-%20of-the%20single-european-sky.pdf). [↑](#footnote-ref-5)
5. https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy\_en. [↑](#footnote-ref-6)
6. Nariadenie (EÚ) 2018/1139. [↑](#footnote-ref-7)
7. [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future- of-the single-european-sky.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-04-report-of-the-wise-persons-group-on-the-future-%20of-the%20single-european-sky.pdf). [↑](#footnote-ref-8)
8. COM(2020) 577. [↑](#footnote-ref-9)
9. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1). [↑](#footnote-ref-10)
10. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10). [↑](#footnote-ref-11)
11. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20). [↑](#footnote-ref-12)
12. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26). [↑](#footnote-ref-13)
13. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 34). [↑](#footnote-ref-14)
14. C(2017) 7518 final. [↑](#footnote-ref-15)
15. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14.3.2009, s. 11). [↑](#footnote-ref-16)
16. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65). [↑](#footnote-ref-17)
17. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243). [↑](#footnote-ref-18)
18. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13). [↑](#footnote-ref-19)
19. Rozhodnutie Rady z 30. marca 2009, ktorým sa schvaľuje európsky akčný plán riadenia letovej prevádzky výskumného projektu RLP jednotného európskeho neba (SESAR), (Ú. v. EÚ L 95, 9.4.2009, s. 41). [↑](#footnote-ref-20)
20. Nariadenie Rady (ES) č. 219/2007 z 27. februára 2007 o založení spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR) (Ú. v. EÚ L 64, 2.3.2007, s. 1). [↑](#footnote-ref-21)
21. Ú. v. ES C 241, 7.10.2002, s. 24. Ú. v. EÚ C […], […], s. […]. [↑](#footnote-ref-22)
22. Ú. v. ES C 278, 14.11.2002, s. 13. Ú. v. EÚ C […], […], s. […]. [↑](#footnote-ref-23)
23. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1). [↑](#footnote-ref-24)
24. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10). [↑](#footnote-ref-25)
25. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20). [↑](#footnote-ref-26)
26. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26). [↑](#footnote-ref-27)
27. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 34). [↑](#footnote-ref-28)
28. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1). [↑](#footnote-ref-29)
29. Pozri stranu 1 tohto Úradného vestníka. [↑](#footnote-ref-30)
30. Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1. [↑](#footnote-ref-31)
31. C(2017) 7518 final. [↑](#footnote-ref-32)
32. Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 9. [↑](#footnote-ref-33)
33. Pozri stranu 20 tohto Úradného vestníka. [↑](#footnote-ref-34)
34. Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27. [↑](#footnote-ref-35)
35. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/12/ES z 11. marca 2009 o letiskových poplatkoch (Ú. v. EÚ L 70, 14.3.2009, s. 11). [↑](#footnote-ref-36)
36. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65). [↑](#footnote-ref-37)
37. Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243). [↑](#footnote-ref-38)
38. Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. [↑](#footnote-ref-39)
39. Ú. v. ES C 38, 6.2.2001, s. 3. [↑](#footnote-ref-40)
40. Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1. [↑](#footnote-ref-41)
41. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13). [↑](#footnote-ref-42)
42. Rozhodnutie Komisie 98/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení Výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni (Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27). [↑](#footnote-ref-43)
43. Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10. [↑](#footnote-ref-44)
44. Dohovor zmenený protokolom z 12. februára 1981 a revidovaný protokolom z 27. júna 1997. [↑](#footnote-ref-45)
45. Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 33. [↑](#footnote-ref-46)
46. Ú. v. EÚ L 95, 9.4.2009, s. 41. [↑](#footnote-ref-47)
47. Nariadenie Rady (ES) č. 219/2007 z 27. februára 2007 o založení spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR) (Ú. v. EÚ L 064, 2.3.2007, s. 1). [↑](#footnote-ref-48)
48. Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20. [↑](#footnote-ref-49)
49. Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10. [↑](#footnote-ref-50)
50. Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26. [↑](#footnote-ref-51)
51. Nariadenie Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 81 a 82 zmluvy (Ú. v. ES L 1, 4.1.2003, s. 1). [↑](#footnote-ref-52)
52. Ú. v. ES L 243, 11.9.2002, s. 1. [↑](#footnote-ref-53)
53. Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1. [↑](#footnote-ref-54)