EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 22.9.2020
COM(2020) 579 final

2013/0186 (COD)

Pozměněný návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o provádění jednotného evropského nebe

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2020) 187 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Cílem iniciativy jednotné evropské nebe je zlepšit celkovou účinnost organizace a řízení evropského vzdušného prostoru zreformováním odvětví poskytování letových navigačních služeb (dále též „ANS“). Součástí jejího vývoje jsou dva komplexní legislativní balíčky – „SES I“ a „SES II“ – a iniciativu tvoří celkem čtyři nařízení[1].

Zkušenosti nabyté s iniciativou SES I od roku 2004 a s iniciativou SES II od roku 2009 ukázaly, že zásady a obecné směřování politiky jednotného evropského nebe jsou platné a že je třeba se jich nadále držet. Navzdory tomuto souboru právních předpisů jsou však náklady na uspořádání letového provozu (ATM) nadále vysoké a přetrvávají rovněž zpoždění, která škodí životnímu prostředí. Tato situace je způsobena omezenou kapacitou, jakož i neefektivností ATM, která s sebou nese přetížení, a to i za běžných podmínek. Je zřejmé, že cílů stanovených při prvním zavedení jednotného evropského nebe se v daném časovém rámci nepodařilo plně dosáhnout.

Cílem tohoto pozměněného návrhu je proto nejen odstranit stávající nedostatky v uspořádání letového provozu, které škodí životnímu prostředí, ale také posílit jeho jiné užitečné aspekty, jako jsou agilnější poskytování služeb v oblasti údajů a pobídky, které mohou přinést zlepšení a přispět k dalšímu snížení dopadu letectví na životní prostředí.

Původní návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o provádění jednotného evropského nebe (přepracované znění) (označovaný zkratkou SES2+) přijala Komise dne 11. června 2013. Jeho cílem bylo urychlit provádění reformy letových navigačních služeb, aniž by se odchýlila od původních cílů a zásad.

Od přijetí návrhu a obecněji v uplynulém desetiletí prošlo odvětví letecké dopravy dalším vývojem, přičemž se projevil pokrok v technologiích a až do začátku roku 2020 setrvale rostl objemu provozu. V důsledku pandemie COVID-19 objem provozu strmě klesl a ukázalo se, že ze strukturálního hlediska postrádá jednotné evropské nebe odolnost, neboť poskytování služeb nelze snadno přizpůsobovat vývoji dopravy. Změnily se také politické okolnosti. Zejména byla přijata Pařížská dohoda, která vyžaduje, aby se letecká doprava podílela na snižování emisí CO_2 (a sice v situaci, kdy se dosud emise neustále a rychle zvyšovaly). V prosinci 2019 přijala Komise sdělení o Zelené dohodě pro Evropu s cílem dosáhnout do roku

[1] Rámcové nařízení (nařízení (ES) č. 549/2004), kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe; nařízení o poskytování služeb (nařízení (ES) č. 550/2004), které se týká poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi; nařízení o vzdušném prostoru (nařízení (ES) č. 551/2004), které se týká organizace a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi; nařízení o interoperabilitě (nařízení (ES) č. 552/2004), které se týká interoperability Evropské sítě uspořádání letového provozu.

Balíček těchto nařízení v jejich původním znění se označuje jako „SES I“. Všechna čtyři nařízení byla změněna nařízením (ES) č. 1070/2009, tzv. „SES II“.

Nařízení (ES) č. 552/2004 bylo mezitím s výhradou přechodného období u některých ustanovení zrušeno nařízením (EU) 2018/1139 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví.

2050 uhlíkové neutrality a 90% snížení emisí z dopravy. Legislativní návrh SES2+ by měl být aktualizován, aby se v něm tyto změny odrazily.

Aby mohlo odvětví letecké dopravy lépe realizovat svůj hospodářský potenciál a zároveň fungovat udržitelnějším způsobem, je třeba provést revizi, aby bylo zajištěno pružnější poskytování letových navigačních služeb, které budou přizpůsobeny současnému i budoucímu provoznímu prostředí. Navrhovaná pravidla umožní, aby se kapacita rychle a účinně přizpůsobovala růstu či poklesu poptávky nebo změnám zeměpisných potřeb. Tímto by se rovněž přispělo k cílům Zelené dohody pro Evropu a konkrétněji ke snížení emisí CO_2 v odvětví letecké dopravy, což má zásadní význam. Požadované snížení těchto emisí zahrnuje soubor různých opatření, přičemž u mnohých z nich se účinek projeví až v dlouhodobějším horizontu. Včasná revize systému jednotného evropského nebe a uplatňování z ní vyplývajících nových pravidel však mohou přinést první hmatatelné snížení emisí CO_2 již od začátku roku 2025.

Kromě potřeby celkové revize jsou konkrétní důvody pro změnu návrhu SES2+ mimo jiné tyto:

- znění předpisu je třeba zjednodušit a uvést do souladu s příslušnými právními předpisy Unie, které vstoupily v platnost poté, co se zastavila jednání o původním návrhu SES2+ z roku 2013[2];
- některé definice a pravidla je třeba upravit, aby se v nich odrážela stanoviska zúčastněných stran a nabyté zkušenosti a také příslušné závěry ze zpráv a studií, jež byly provedeny v nedávné době[3];
- zdá se vhodné zohlednit doporučení uvedená ve Zprávě skupiny odborníků o budoucnosti jednotného evropského nebe[4];
- totéž platí pro doporučení vyplývající z pilotního projektu Evropského parlamentu o budoucí architektuře evropského vzdušného prostoru a ze zpráv Evropského účetního dvora;
- stejně tak je důležité zohlednit nejnovější technologický vývoj v letectví a závazky vyjádřené v Zelené dohodě pro Evropu týkající se dekarbonizace odvětví dopravy.

Navzdory řadě změn sleduje tento pozměněný návrh stejné cíle jako návrh SES2+ z roku 2013, i když v některých případech jinými prostředky. V některých případech byla řešení odpovídající upřednostňovaným možnostem v posouzení dopadů z roku 2013 zachována, některá z nich ale byla aktualizována, aby odrážela změny v odvětví. Oddíl 4 doprovodného pracovního dokumentu útvarů Komise změny podrobně popisuje a předkládá důkazy na jejich podporu.

Vzhledem k tomu, že hlavní cíle a upřednostňované možnosti uvedené v posouzení dopadů jsou v podstatě zachovány, je nepravděpodobné, že by zde navrhovaná pravidla měla oproti původnímu návrhu SES2+ výrazně odlišné hospodářské, environmentální nebo sociální

[2] Především nařízení (EU) 2018/1139.

[3] Viz příloha III doprovodného pracovního dokumentu útvarů Komise.

[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

dopady. U tohoto pozměněného návrhu proto není nutné provádět nové posouzení dopadů nad rámec analýzy, jež je součástí výše uvedeného pracovního dokumentu útvarů Komise.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Ve své strategii pro evropské letectví z roku 2015[5] vyzvala Komise spolunormotvůrce k rychlému přijetí nařízení, které byl předmětem návrhu SES2+. Změna tohoto návrhu je plně v souladu s celkovou strategií Komise pro tuto oblast politiky a měla by zejména usnadnit pokrok v souvislosti s tímto legislativním návrhem.

Právní předpisy o jednotném evropském nebi jsou úzce spjaty se souborem právních předpisů Unie v oblasti bezpečnosti letectví a s úkoly svěřenými Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“)[6]. Tento návrh má mimo jiné zjednodušit právní předpisy tím, že se odstraní určité překrývání mezi stávajícími pravidly, a uvést právní předpisy o jednotném evropském nebi do souladu se základním nařízením o agentuře EASA.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Zdokonalení pravidel jednotného evropského nebe bylo uvedeno ve sdělení Komise o Zelené dohodě pro Evropu jako opatření, které může přispět ke snížení emisí CO_2 v odvětví letecké dopravy. Toto vylepšení by zejména omezilo přetížení dopravy, díky čemuž by bylo možné častěji využívat přímé trasy. Předkládaný návrh rovněž obsahuje důležité prvky k posílení digitalizace a vnitřního trhu, což jsou další dvě priority Komise.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Právním základem navrhované změny je čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Ustanovení čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie opravňuje Unii, aby jednala v této oblasti, která patří do sdílené pravomoci.

Na uspořádání letového provozu se totiž od roku 2004 vztahují ustanovení práva Unie, která samotné členské státy nemohou měnit. Uspořádání letového provozu ze své podstaty ovlivňuje vzdušný prostor celé Evropské unie a přeshraniční pohyb osob, zboží, služeb a kapitálu je nedílnou součástí letecké dopravy, proto lze tuto problematiku nejúčinněji řešit na úrovni Unie.

Opatření na úrovni Unie jsou nezbytná, aby se podařilo překonat fragmentaci evropského vzdušného prostoru, a umožnit tak jeho účinnější uspořádání, které dokáže komplexně vyřešit problém s nedostatkem kapacity a v konečném důsledku omezit zpoždění a dodatečné emise, jež z nich plynou.

---

5 https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aviation-strategy_en

6 Nařízení (EU) 2018/1139.

- **Proporcionalita**

Návrh nepřesahuje rámec toho, co je nezbytné k dosažení jeho cílů. Soustředí se na prvky, které jsou podloženy množstvím vstupů uvedených v příloze III doprovodného pracovního dokumentu útvarů Komise.

- **Volba nástroje**

Původní návrh měl změnit stávající nařízení, přičemž v zájmu srozumitelnosti je měl přepracovat do nařízení jediného. Tento přístup má i nadále své opodstatnění a jako nástroj by mělo být opět použito přepracované nařízení, s výhradou nezbytných věcných změn.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

Připravovat nové posouzení dopadů nad rámec toho, z něhož vycházel původní návrh z roku 2013 (SWD(2013) 206 final), se považuje za zbytečné, poněvadž hlavní cíle a upřednostňované možnosti se podstatně nezměnily a rovněž hospodářské, environmentální nebo sociální dopady navrhovaného znění by se neměly výrazně lišit od dopadů, které se očekávaly u původního návrhu SES2+.

Pracovní dokument útvarů Komise připojený k tomuto pozměněnému návrhu [doplnit odkaz] nicméně obsahuje další důkazy a analýzu, zejména co se týče aktualizací řešení z roku 2013, jež měla vést k dosažení upřednostňovaných možností. Tyto aktualizace berou v potaz změny v odvětví a další nové nebo pozměněné prostředky k dosažení stanovených cílů. Další prvky vycházejí z různých vstupů shromážděných v posledních letech. V roce 2017 vydal Evropský účetní dvůr zvláštní zprávu o jednotném evropském nebi, která obsahuje doporučení Komisi. V roce 2019 navázal Evropský účetní dvůr na svou dřívější analýzu další zvláštní zprávou o regulaci modernizace uspořádání letového provozu v EU. Zpráva předkládá Komisi doporučení, která jsou zohledněna buď přímo v tomto pozměněném návrhu, nebo se mohou odrazit v aktech Komise založených na stávajících nebo navrhovaných zmocněních.

V roce 2019 byla zřízena skupina složená z patnácti významných odborníků v této oblasti, aby posoudila současnou situaci a budoucí potřeby uspořádání letového provozu v EU. Po několikaměsíčních konzultacích ve formě slyšení se všemi příslušnými stranami zapojenými do provozu vydala skupina v dubnu 2019 Zprávu skupiny odborníků o budoucnosti jednotného evropského nebe, která odráží společný názor skupiny a obsahuje deset doporučení[7]. Evropský parlament současně zadal pilotní projekt ohledně budoucí struktury evropského vzdušného prostoru, jehož výsledkem byla také zpráva vydaná v březnu 2019. Během finského předsednictví Rady Evropské unie se v září 2019 konala konference na vysoké úrovni o budoucnosti jednotného evropského nebe, jejímž výsledkem bylo společné prohlášení podepsané zúčastněnými stranami, v němž se evropské orgány naléhavě vyzývají ke zjednodušení regulačního rámce a institucionálního uspořádání v reakci na současné a budoucí potřeby evropského ATM tak, aby mohlo náležitě sloužit svému účelu.

[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

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádné důsledky pro rozpočet Unie.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení pozměněného návrhu**

Opět se navrhuje sloučit stávající nařízení o jednotném evropském nebi do jediného nařízení, což si vyžádalo řadu změn. Nový nástroj je rozdělen do šesti kapitol:

– Kapitola I: Obecná ustanovení

– Kapitola II: Vnitrostátní dozorové orgány

– Kapitola III: Poskytování služeb

– Kapitola IV: Uspořádání sítě

– Kapitola V: Vzdušný prostor, interoperabilita a technologické inovace

– Kapitola VI: Závěrečná ustanovení

V této souvislosti se navrhuje odstranit prvky, které se překrývají s nařízením (EU) 2018/1139. Podobně se v nařízení (EU) 2018/1139 zároveň mění některé detaily, aby byla obě nařízení v řádném souladu. Nařízení (ES) č. 552/2004 bylo zrušeno nařízením (EU) 2018/1139 a jako takové je tento pozměněný návrh již nebere v úvahu. Cíl interoperability v rámci jednotného evropského nebe však zůstal zachován.

Vnitrostátní dozorové orgány (články 3, 4 a 5 ve spojení s novým článkem 114i nařízení (EU) 2018/1139, které je předmětem samostatného návrhu, který se předkládá současně[8])

Jako jedna z hlavních oblastí, kde je třeba přijmout opatření, je v posouzení dopadů uvedeno posílení vnitrostátních dozorových orgánů nejen z hlediska jejich nezávislosti a odbornosti, ale také zdrojů. Za tímto účelem je v článku 3 popsána nezbytná míra nezávislosti těchto orgánů na poskytovatelích služeb, na něž mají dohlížet, a na jakémkoli jiném veřejném či soukromém subjektu. Uplatňování navrhovaného režimu si v některých členských státech nejprve vyžádá správní reorganizaci, a proto se rovněž navrhuje umožnit v tomto ohledu 48měsíční přechodné období (návrh čl. 46 odst. 2). Dále jsou stanoveny explicitnější požadavky na kompetence a nezávislost přijímaných zaměstnanců, zejména pokud jde o osoby odpovědné za strategická rozhodnutí. Za stejným účelem návrh článku 20 o „nákladovém základu poplatků“ výslovně mezi způsobilými položkami uvádí náklady, které poskytovatelům letových provozních služeb vznikají v souvislosti s dozorem a certifikací ze strany vnitrostátních dozorových orgánů. Toto pravidlo vytváří prostor k náležitému financování příslušných vnitrostátních orgánů z odpovídajících poplatků.

Mimo jiné s cílem zlepšit spolupráci mezi orgány a v zájmu prohloubení odborných znalostí a šíření osvědčených postupů se navrhuje zřídit vhodné fórum pro vnitrostátní dozorové orgány v podobě poradního výboru pro kontrolu výkonnosti (viz návrh nových článků 114a a 114i nařízení (EU) 2018/1139).

[8] COM(2020) 577.

Navrhuje se jasně odlišit úkoly vnitrostátních dozorových orgánů s kompetencí pro záležitosti jednotného evropského nebe od úkolů příslušných vnitrostátních orgánů v oblasti bezpečnosti letectví, na něž se vztahuje nařízení (EU) 2018/1139. Prvně jmenované orgány by měly odpovídat za osvědčování ekonomické způsobilosti vztahující se k finančním podmínkám, jež jsou nezbytné pro poskytování letových navigačních služeb, za sledování zadávání zakázek na letové navigační služby, jakož i za uplatňování systému sledování výkonnosti a systému poplatků. Posledně jmenované orgány i nadále odpovídají za osvědčování bezpečnosti a výkon bezpečnostního dohledu a za další úkoly popsané v nařízení (EU) 2018/1139.

Osvědčování ekonomické způsobilosti poskytovatelů letových navigačních služeb a určení poskytovatelů letových provozních služeb (články 6 a 7)

Na osvědčování bezpečnosti poskytovatelů letových navigačních služeb a bezpečnostní dohled nad nimi se vztahuje nařízení 2018/1139. Kromě osvědčení požadovaných podle uvedeného nařízení by poskytování letových navigačních služeb mělo být podmíněno splněním určitých požadavků na finanční stabilitu, pojištění odpovědnosti a pojistné krytí. Pro tyto účely se navrhuje zavést osvědčení ekonomické způsobilosti vydávané vnitrostátními dozorovými orgány.

Pozměněný návrh rovněž stanoví, že poskytovatelé letových provozních služeb mohou být určeni nejvýše na 10 let. Cílem je, aby se toto určení pravidelně přehodnocovalo.

Služby CNS, AIS, ADS, MET a letištní a přibližovací služby (článek 8)

Služby poskytované na podporu letových provozních služeb mohou přinést vyšší efektivitu nákladů a měly by umožnit větší flexibilitu a rozvoj inovací. Tato případná zlepšení by se mohla projevit, budou-li služby poskytovány za tržních podmínek, pro něž mají tyto služby s ohledem na svou povahu ideální předpoklady. Navrhuje se proto nahradit článek 9 nařízení (ES) č. 550/2004 pravidlem pro poskytování služeb CNS, AIS, ADS, MET a letištních a přibližovacích služeb za tržních podmínek.

Letové provozní služby, které jsou považovány za přirozený monopol, i nadále v zásadě podléhají požadavku, aby odpovědné orgány určily konkrétního poskytovatele. Poskytovatelé letových provozních služeb by však měli mít možnost rozhodnout se, zda na služby CNS, AIS, ADS nebo MET nezadají zakázku. U letištních a přibližovacích služeb by provozovatelé letišť měli mít možnost rozhodnout, zda na letištní služby řízení zadají zakázku, pokud by takový krok umožnil zvýšit efektivitu nákladů ve prospěch uživatelů vzdušného prostoru. Za stejných podmínek by členské státy měly mít možnost povolit zadávání zakázek na služby pro řízení přiblížení.

Aby byly zajištěny rovné podmínky a nedocházelo k diskriminaci, křížovému subvencování a narušení hospodářské soutěže, měly by být traťové navigační služby organizačně odděleny od ostatních letových navigačních služeb.

Společné informační služby (článek 9)

Článek 9 tohoto pozměněného návrhu obsahuje ustanovení o společných informačních službách, jež jsou třeba k zajištění bezpečného řízení letového provozu bezpilotních prostředků (dronů). Tento článek je v souladu s nejnovějším vývojem právních předpisů o

provozu bezpilotních letadel. Navrhuje se regulovat zpoplatnění těchto služeb, aby se do něj promítly náklady na řízení provozu bezpilotních letadel.

Systém sledování výkonnosti a systém poplatků a orgán pro kontrolu výkonnosti (články 10 až 25)

Hospodářská regulace by měla být posílena a zefektivněna. Za tímto účelem se navrhuje pověřit určené poskytovatele letových provozních služeb, aby si sami vytvářeli své plány výkonnosti a předkládali je ke schválení příslušnému orgánu. Podle daného případu může být tímto orgánem agentura působící jako orgán pro kontrolu výkonnosti (PRB) nebo vnitrostátní dozorový orgán.

Funkce orgánu pro kontrolu výkonnosti, pro kterou jsou v návrhu na změnu nařízení (EU) 2018/1139 stanovena zvláštní správní pravidla, je navržena tak, aby se příslušná rozhodnutí mohla přijímat s potřebnou odborností a nezávislostí. Navrhovaná pravidla financování by agentuře měla zajistit potřebné zdroje. Z důvodů hospodárnosti řízení se navrhuje, aby se dotčené strany mohly proti rozhodnutím agentury působící jako PRB odvolat.

Tento pozměněný návrh stanoví příslušné povinnosti agentury působící jako PRB a vnitrostátních dozorových orgánů, pokud jde o provádění systému sledování výkonnosti a systému poplatků. Agentura působící jako PRB zejména odpovídá za posuzování a schvalování rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby a za posuzování a schvalování plánů výkonnosti traťových navigačních služeb. Vnitrostátní dozorové orgány odpovídají za posuzování a schvalování plánů výkonnosti letištních a přibližovacích služeb. Poskytovatelé, kteří poskytují oba druhy letových provozních služeb, musí tudíž předkládat samostatně plán pro traťové navigační služby a pro letištní a přibližovací služby.

Podmínky navrhovaného systému poplatků odpovídají tomuto novému přístupu. Kromě toho se navrhuje zavést v rámci celé Unie mechanismy pro modulaci poplatků, aby bylo možné podpořit zejména zlepšování environmentální výkonnosti a kvality služeb.

V neposlední řadě se navrhuje doplnit k pravidlům pro transparentnost účetnictví poskytovatelů letových navigačních služeb některé požadavky (článek 25). Snahou je zabránit křížovému subvencování a následným narušením hospodářské soutěže. Toto pravidlo by mělo zejména usnadnit uplatňování článků 8 a 9.

Funkční bloky vzdušného prostoru

Pozměněný návrh již neobsahuje ustanovení o funkčních blocích vzdušného prostoru. To však neznamená, že členské státy nemohou funkční bloky vzdušného prostoru zachovat nebo je vytvářet, budou-li to považovat za užitečné. Absence pravidel nebrání ani pružným formám spolupráce mezi poskytovateli letových navigačních služeb.

Uspořádání sítě (články 26, 27 a 28)

Článek 26 uvádí funkce sítě a stanoví jejich cíle. Článek 27 stanoví úlohu manažera struktury vzdušného prostoru, tj. přispívat k výkonu funkcí sítě, a zavádí ustanovení o jmenování manažera struktury vzdušného prostoru, jeho úkolech a rozhodovacích procesech, které má uplatňovat.

Navrhuje se, aby se na funkce sítě vztahovala zvláštní pravidla systému sledování výkonnosti (článek 16).

Podle článku 28 manažer struktury vzdušného prostoru zveřejňuje své účetní výkazy a podrobuje se nezávislému auditu.

Dostupnost údajů a přístup k nim (článek 31)

Oproti původnímu návrhu se navrhuje pravidla v této věci změnit, aby mohly být služby údajů o letovém provozu snáze poskytovány na přeshraničním a celounijním trhu. Podmínky navrhovaného znění článku 31 jsou navíc takové, aby subjekty vstupující poprvé na trh s údaji měly přístup k příslušným provozním údajům ještě před tím, než získají osvědčení. Aby se zabránilo křížovému subvencování nebo dvojímu zpoplatnění, navrhuje se stanovit zásady přiměřeného stanovení cen.

Pružné užívání vzdušného prostoru (článek 33)

Článek 33 z velké části odráží článek 7 nařízení (ES) č. 551/2004 a nadále přiděluje odpovědnost za zajištění uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru členským státům. Vyžaduje však také, aby se tato koncepce uplatňovala v souladu s hlavním plánem ATM. Článek 33 doplňuje základní požadavek stanovený v nařízení (EU) 2018/1139, podle něhož musí uspořádání vzdušného prostoru podporovat jednotné uplatňování pružného užívání vzdušného prostoru.

Koordinace projektu SESAR (článek 34)

Článek 34 vyžaduje spolupráci příslušných subjektů, aby byla zajištěna účinná koordinace mezi jednotlivými fázemi projektu SESAR.

- **Změny oproti původnímu návrhu uvedenému v bodě 1**

Ve srovnání s původním návrhem uvedeným v bodě 1 přináší tento pozměněný návrh tyto změny:

Body odůvodnění

1) Znění 1. bodu odůvodnění se zjednodušuje takto:

„*Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004*[9]*, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004*[10] *a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004*[11] *byla podstatně změněna. Vzhledem k potřebě provést další změny by uvedená nařízení měla být v zájmu přehlednosti přepracována.*“

2) 2. bod odůvodnění se zrušuje.

3) 3. bod odůvodnění se označuje jako 2. bod odůvodnění a zavádějí se tyto změny:

[9] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1).

[10] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10).

[11] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20).

(a) v odkazu na „nařízení (ES) č. 552/2004“ se doplňují slova „Evropského parlamentu a Rady“[12];

(b) nečíslovaný bod odůvodnění následující po 3. bodě odůvodnění se stává druhou větou 2. bodu odůvodnění a je přeformulován takto:

„*Přijetím druhého balíčku, totiž nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009*[13]*, byla iniciativa jednotného evropského nebe dále posílena zavedením koncepce systému sledování výkonnosti a koncepce manažera struktury vzdušného prostoru, aby se výkonnost evropské sítě ATM ještě zvýšila.*“;

(c) doplňuje se nová třetí věta, která zní:

„*Nařízení (ES) č. 552/2004 bylo zrušeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139, jelikož pravidla nezbytná pro interoperabilitu systémů, složek a postupů ATM byla do uvedeného nařízení zahrnuta.*“

4) Vkládá se nový 3. bod odůvodnění, který zní:

„*S cílem zohlednit změny zavedené v nařízení (EU) 2018/1139 je nezbytné uvést obsah tohoto nařízení do souladu s obsahem nařízení (EU) 2018/1139.*“

5) Formulace 6. bodu odůvodnění se mění takto:

„Souběžné dosahování cíle zvýšení bezpečnostních standardů v letovém provozu a zlepšení celkové výkonnosti ATM a letových navigačních služeb (ANS) v běžném letovém provozu v Evropě vyžaduje, že musí být zohledněn lidský faktor. Proto by měly členské státy zastávat zásadu „spravedlivého posuzování“ („just culture“). Měla by být zohledněna stanoviska a doporučení odborné skupiny na vysoké úrovni pro lidský rozměr[14] *jednotného evropského nebe.“*

6) Vkládá se nový 7. bod odůvodnění, který zní:

„*Zlepšování environmentální výkonnosti ATM rovněž přímo přispívá k plnění cílů obsažených v Pařížské dohodě a v Zelené dohodě pro Evropu, kterou předložila Komise, zejména prostřednictvím snižování emisí z letecké dopravy.*“

7) 7. bod odůvodnění se označuje jako 8. bod odůvodnění a je přeformulován takto:

„V roce 2004 členské státy přijaly obecné prohlášení k vojenským otázkám vztahujícím se k jednotnému evropskému nebi. Podle tohoto prohlášení mají členské státy především rozšiřovat civilně-vojenskou spolupráci a usnadňovat spolupráci mezi vojenskými silami členských států ve všech záležitostech uspořádání letového provozu, pokud a nakolik je považována dotčenými členskými státy za potřebnou.“

8) 8. bod odůvodnění se označuje jako 9. bod odůvodnění a původní 9. bod odůvodnění se zrušuje.

9) V 10. bodě odůvodnění se poslední věta nahrazuje tímto:

---

12 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26).

13 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cílem zvýšit výkonnost a udržitelnost evropského leteckého systému (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 34).

14 C(2017) 7518 final.

„*To by nemělo vnitrostátnímu dozorovému orgánu bránit v tom, aby byl součástí regulačního orgánu příslušného pro několik regulovaných odvětví, pokud tento regulační orgán splňuje požadavky na nezávislost, nebo aby byl z organizačního hlediska připojen k vnitrostátnímu orgánu pro hospodářskou soutěž.*“

10) Vkládá se nový 11. bod odůvodnění, který zní:

„*Financování vnitrostátních dozorových orgánů by mělo zaručovat jejich nezávislost a umožnit jim, aby fungovaly v souladu se zásadami spravedlnosti, transparentnosti, nediskriminace a proporcionality. Vhodné postupy jmenování zaměstnanců by měly přispět k zaručení nezávislosti vnitrostátních dozorových orgánů a zejména zajistit, aby osoby odpovědné za strategická rozhodnutí byly jmenovány orgánem veřejné moci, který přímo neuplatňuje vlastnická práva vůči poskytovatelům letových navigačních služeb.*“

11) 11. bod odůvodnění se označuje jako 12. bod odůvodnění a první věta je přeformulována takto:

„Vnitrostátní dozorové orgány mají v provádění jednotného evropského nebe klíčovou úlohu, a proto by měly vzájemně spolupracovat s cílem umožnit výměnu informací o své práci a svých zásadách rozhodování, osvědčených postupech a praxi, jakož i pokud jde o použití tohoto nařízení a vytvoření společného přístupu, a to i prostřednictvím posílené spolupráce na regionální úrovni.“

12) 12. bod odůvodnění se označuje jako 43. bod odůvodnění.

13) 13. bod odůvodnění se zrušuje.

14) Vkládá se nový 13. a 14. bod odůvodnění tohoto znění:

„*(13) Spolupráce mezi poskytovateli letových provozních služeb je důležitým nástrojem pro zlepšení výkonnosti evropského systému ATM a měla by být podporována. Členské státy by měly mít možnost zavést mechanismy spolupráce, které se neomezují pouze na předem definované formy spolupráce a zeměpisné oblasti.*

(14) Osvědčení o bezpečnosti poskytovatelů letových navigačních služeb vydávají a bezpečnostní dohled nad nimi vykonávají příslušné vnitrostátní orgány nebo Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) v souladu s požadavky a postupy stanovenými v nařízení (EU) 2018/1139. Na poskytování letových navigačních služeb se musí vztahovat další požadavky týkající se finanční stability, pojištění odpovědnosti a pojistného krytí, které by měly být předmětem osvědčení ekonomické způsobilosti. Poskytovateli letových navigačních služeb by mělo být umožněno nabízet služby v Unii pouze tehdy, je-li držitelem jak osvědčení o bezpečnosti, tak osvědčení ekonomické způsobilosti.“

15) 14. bod odůvodnění se označuje jako 15. bod odůvodnění.

16) Vkládá se nový 16. až 33. bod odůvodnění tohoto znění:

„*(16) Na letové provozní služby poskytované na výlučném základě by se měly vztahovat požadavky na určení a minimální požadavky veřejného zájmu.*

(17) Poskytovatelé letových provozních služeb nebo provozovatelé letišť by měli mít možnost zadávat za tržních podmínek zakázky na komunikační, navigační a přehledové služby (CNS), letecké informační služby (AIS), služby údajů o letovém provozu (ADS), meteorologické služby (MET) nebo letištní a přibližovací služby, pokud zjistí, že toto zadávání zakázek zvyšuje nákladovou efektivitu; nesmí být přitom dotčeny bezpečnostní požadavky. Očekává se, že možnost využít toto zadávání zakázek přinese větší flexibilitu a podpoří inovace v oblasti

služeb, aniž by byly dotčeny zvláštní potřeby armády, pokud jde o důvěrnost, interoperabilitu, odolnost systému, přístup k údajům a bezpečnost ATM.

(18) Jsou-li zadávány letištní a přibližovací služby, neměl by se na ně vztahovat systém poplatků stanovený v tomto nařízení ani ustanovení čl. 1 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES[15], jež souvisí s použitelností tohoto systému.

(19) Aby se zajistila transparentnost a zabránilo se diskriminaci, křížovému subvencování a narušení hospodářské soutěže, mělo by být poskytování traťových letových navigačních služeb organizačně odděleno od poskytování služeb CNS, AIS, ADS, MET a letištních a přibližovacích služeb, a to i prostřednictvím oddělení účtů.

(20) Případné zadávání zakázek na letové navigační služby by mělo probíhat v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU[16] a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU[17]. Vnitrostátní dozorové orgány by měly zajistit, aby byly požadavky na zadávání zakázek na letové navigační služby splněny.

(21) Pro řízení provozu bezpilotních letadel je nezbytná dostupnost společných informačních služeb. Aby se omezily náklady na řízení provozu, ceny za společné informační služby by měly vycházet z nákladů a přiměřené ziskové přirážky a podléhat schválení vnitrostátními dozorovými orgány. Poskytovatelé letových navigačních služeb by měli zpřístupnit požadované údaje, aby bylo možné službu poskytovat.

(22) Cílem systému sledování výkonnosti a systému poplatků je učinit letové navigační služby poskytované za jiných než tržních podmínek nákladově efektivnějšími a podporovat lepší kvalitu služeb; za tímto účelem by tyto systémy měly zahrnovat relevantní a vhodné pobídky. S ohledem na tento cíl by se systém sledování výkonnosti a systém poplatků neměly vztahovat na služby poskytované za tržních podmínek.

(23) Aby byl nezbytný dohled nad systémem sledování výkonnosti a systémem poplatků co nejúčinnější, měl by se zaměřovat na určené poskytovatele letových provozních služeb jako takové.

(24) Odpovědnost za dohled nad systémem sledování výkonnosti a systémem poplatků by měla být vhodně rozdělena.

(25) Vzhledem k přeshraničním a síťovým prvkům, které jsou nedílnou součástí poskytování traťových letových navigačních služeb, a ke skutečnosti, že výkonnost se má tudíž posuzovat zejména ve vztahu k výkonnostním cílům na úrovni Unie, měl by být pověřen posuzováním a schvalováním plánů výkonnosti a výkonnostních cílů pro traťové navigační služby – s výhradou soudního přezkumu ze strany odvolacího orgánu a případně Soudního dvora – subjekt Unie. Aby bylo zajištěno, že úkoly budou plněny s vysokou úrovní odbornosti a s nezbytnou nezávislostí, měla by být tímto subjektem Unie agentura působící jako orgán pro kontrolu výkonnosti (PRB), která funguje v souladu se zvláštními pravidly řízení stanovenými

---

15 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích (Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11).

16 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65).

17 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243).

v nařízení (EU) 2018/1139. Vzhledem k tomu, že vnitrostátní dozorové orgány znají místní podmínky nezbytné pro posouzení letištních a přibližovacích služeb, měly by být pověřeny posuzováním a schvalováním plánů výkonnosti a výkonnostních cílů pro letištní a přibližovací služby. Rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby představuje jedinou operaci, která je relevantní pro oba typy služeb, a měla by na ně proto dohlížet agentura působící jako PRB.

(26) Návrhy plánů výkonnosti v oblasti traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb by měly být v souladu s příslušnými výkonnostními cíli na úrovni Unie a měly by splňovat určitá kvalitativní kritéria, aby bylo v nejvyšší možné míře zajištěno, že stanovené cíle budou skutečně splněny. Postup posuzování by měl zajistit rychlou nápravu nedostatků.

(27) Na vykonávání funkcí sítě by se s ohledem na jejich zvláštní povahu měla vztahovat specifická kritéria. Na funkce sítě by se měly vztahovat výkonnostní cíle v klíčových oblastech životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů.

(28) Systém poplatků by měl být založen na zásadě, že by uživatelé vzdušného prostoru měli platit náklady za poskytnuté služby, ovšem zohledněny by měly být pouze ty náklady, které lze dané službě přičíst a které nejsou pokryty jiným způsobem. Do stanovených nákladů, které jsou způsobilé k naúčtování uživatelům vzdušného prostoru, by měly být zahrnuty náklady související s manažerem struktury vzdušného prostoru. Poplatky by měly podporovat bezpečné, účinné, efektivní a udržitelné poskytování letových navigačních služeb s ohledem na dosažení vysoké úrovně bezpečnosti a efektivity nákladů a plnění výkonnostních cílů a motivovat k integrovanému poskytování služeb a přitom snižovat dopady letectví na životní prostředí.

(29) Vzhledem k přeshraniční povaze letectví by měly být na úrovni Unie zřízeny mechanismy pro modulaci poplatků, které umožní zlepšit environmentální výkonnost a kvalitu služeb, zejména prostřednictvím většího využívání udržitelných alternativních paliv, vyšší kapacity a omezení zpoždění, a současně zachovat optimální úroveň bezpečnosti. Vnitrostátní dozorové orgány by rovněž měly mít možnost zavést na místní úrovni mechanismy pro letištní a přibližovací služby.

(30) Aby byli uživatelé vzdušného prostoru motivováni k používání co nejkratších tratí, zejména v době silného letového provozu, mělo být možné stanovit za traťové navigační služby společnou jednotkovou sazbu pro celý vzdušný prostor jednotného evropského nebe. Zavedení společné jednotkové sazby by mělo být pro poskytovatele letových provozních služeb neutrální z hlediska příjmů.

(31) Měla by být stanovena transparentnost účetnictví poskytovatelů letových navigačních služeb jako jeden ze způsobů, jak zabránit křížovému subvencování a následným narušením.

(32) Funkce sítě ATM by měly přispívat k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy a podporovat plnění výkonnostních cílů na úrovni Unie. Měly by zajistit udržitelné, účinné a environmentálně optimální využívání vzdušného prostoru a omezených zdrojů, odrážet provozní potřeby při zavádění infrastruktury evropské sítě ATM a poskytovat podporu v případě krizí sítě. Řadu úkolů přispívajících k výkonu těchto funkcí by měl provádět manažer struktury vzdušného prostoru, jehož činnost by měla zahrnovat všechny dotčené zúčastněné strany zapojené do provozu.

(33) Pokud jde o rozhodnutí, která má přijmout manažer struktury vzdušného prostoru, v procesu rozhodování založeném na spolupráci by měly převažovat zájmy sítě. Jednání stran procesu rozhodování založeného na spolupráci by proto mělo v co největší možné míře usilovat o zlepšení fungování a výkonnosti sítě. Postupy rozhodování založeného na spolupráci by měly podporovat zájmy sítě a vést pokud možno k vyřešení problémů a nalezení konsensu.“

17) 15. bod odůvodnění se označuje jako 39. bod odůvodnění a je přeformulován takto:

„Koncepce společných projektů by se měla zaměřit na včasné, koordinované a synchronizované provedení zásadních provozních změn stanovených v evropském hlavním plánu ATM, které mají dopad na celou síť. Komisi je třeba pověřit provedením analýzy nákladů a výnosů, pokud jde o financování, s cílem urychlit zavádění projektu SESAR.“

18) 16. bod odůvodnění se zrušuje.

19) 17. bod odůvodnění se označuje jako 37. bod odůvodnění a je přeformulován takto:

„Bezpečného a účinného využívání vzdušného prostoru lze dosáhnout pouze prostřednictvím úzké spolupráce mezi jeho civilními a vojenskými uživateli, která je v praxi založena především na koncepci pružného užívání vzdušného prostoru a účinné civilně-vojenské koordinace stanovené organizací ICAO. Měla by být zavedena pravidla k zajištění uplatňování této koncepce a Komise by měla být zmocněna stanovit opatření v zájmu větší harmonizace.“

20) 18. bod odůvodnění se označuje jako 35. bod odůvodnění a je přeformulován takto:

„Pro pružné poskytování služeb údajů o letovém provozu na přeshraničním a celounijním základě je zásadní dostupnost relevantních provozních údajů. Tyto údaje by proto měly být zpřístupněny příslušným zúčastněným stranám, včetně potenciálních nových poskytovatelů služeb údajů o letovém provozu. Přesnost informací, včetně informací o stavu vzdušného prostoru a o konkrétních situacích v letovém provozu, a včasné předání těchto informací civilním a vojenským řídícím letového provozu má přímý dopad na bezpečnost a účinnost provozu. Včasný přístup k aktuálním informacím o stavu vzdušného prostoru má zásadní význam pro všechny strany, které chtějí využít dostupných struktur vzdušného prostoru, když předkládají nebo znovu předkládají svůj letový plán.“

21) 19. bod odůvodnění se označuje jako 36. bod odůvodnění a je přeformulován takto:

„*Zajištění úplných, kvalitních a včasných leteckých informací má významný dopad na bezpečnost a usnadnění přístupu ke vzdušnému prostoru Unie a možnosti pohybu v něm. Přístup k těmto údajům by měl být usnadněn prostřednictvím vhodné informační infrastruktury.*“

22) 20. až 25. bod odůvodnění se zrušuje.

23) 26. bod odůvodnění se označuje jako 34. bod odůvodnění a je přeformulován takto:

„*Aby se posílila orientace poskytovatelů letových provozních služeb na zákazníka a zvýšil se vliv uživatelů vzdušného prostoru na rozhodnutí, která se jich týkají, měly by se zefektivnit konzultace se zúčastněnými stranami a jejich zapojení do důležitých provozních rozhodnutí poskytovatelů letových služeb.*“

24) Vkládá se nový 38. bod odůvodnění, který zní:

„*Cílem projektu SESAR je umožnit bezpečný, účinný a environmentálně udržitelný rozvoj letecké dopravy pomocí modernizace evropského a celosvětového systému ATM. V zájmu jeho plné účinnosti by měla být zajištěna řádná koordinace mezi různými fázemi tohoto projektu.*

Evropský hlavní plán ATM by měl vycházet z definiční fáze projektu SESAR a přispívat k plnění výkonnostních cílů na úrovni Unie.“

25) Vkládá se nový 40. bod odůvodnění, který zní:

„*Pomocí souladu s požadavky na systémy a složky ATM stanovenými nařízením (EU) 2018/1139 by se měla zajistit interoperabilita těchto systémů a složek ve prospěch jednotného evropského nebe.*“

26) 27. bod odůvodnění se zrušuje.

27) 28. bod odůvodnění se označuje jako 41. bod odůvodnění a mění se takto:

(d) v první větě se zrušují slova „*a systému sledování výkonnosti*“;

(e) třetí a čtvrtá věta se nahrazují tímto:

„*Při přijímání aktů v přenesené pravomoci podle tohoto nařízení je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla vhodné konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.*“

28) 29. bod odůvodnění se zrušuje.

29) 30. bod odůvodnění se označuje jako 42. bod odůvodnění a je přeformulován takto:

„*Aby byly zajištěny jednotné podmínky k provádění tohoto nařízení, zejména pokud jde o postupy výběru a náboru zaměstnanců pro vnitrostátní dozorové orgány, pravidla pro vydávání osvědčení ekonomické způsobilosti poskytovatelů letových navigačních služeb, pravidla pro uplatňování systému sledování výkonnosti a systému poplatků – zejména pokud jde o stanovení výkonnostních cílů na úrovni Unie –, klasifikaci traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb, kritéria a postupy pro posuzování návrhů plánů výkonnosti a výkonnostních cílů poskytovatelů letových provozních služeb a manažera struktury vzdušného prostoru, sledování výkonnosti, pravidla pro poskytování informací o nákladech a poplatcích, obsah a stanovení nákladového základu poplatků a stanovení jednotkových sazeb za letové navigační služby, mechanismus pobídek a mechanismus sdílení rizik, jmenování manažera struktury vzdušného prostoru a podmínky jeho jmenování, úkoly manažera struktury vzdušného prostoru a mechanismy řízení, jež má uplatňovat, pravidla pro výkon funkcí sítě, způsoby konzultace zúčastněných stran ohledně důležitých provozních rozhodnutí poskytovatelů letových navigačních služeb, požadavky na dostupnost provozních údajů, podmínky pro přístup a stanovení cen za přístup, uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru, vypracovávání společných projektů a mechanismů řízení, jež se na ně vztahují, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011*[18]*.*“

30) 31. a 32. bod odůvodnění se zrušuje.

31) 33. bod odůvodnění se označuje jako 44. bod odůvodnění.

[18] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

32) 34. bod odůvodnění se zrušuje.

33) 35. a 36. bod odůvodnění se nahrazují tímto 45. bodem odůvodnění:

„Vzhledem k právnímu postoji Španělského království, pokud jde o svrchovanost a jurisdikci nad územím, na němž se nachází letiště Gibraltar, by se toto nařízení nemělo na letiště Gibraltar vztahovat.“

34) 37. bod odůvodnění se označuje jako 46. bod odůvodnění. Znění první věty je přeformulováno takto:

„Protože cílů tohoto nařízení, zejména provádění jednotného evropského nebe, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, nýbrž vzhledem k nadnárodnímu rozsahu opatření jich může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle článku 5 Smlouvy o Evropské unii.“

Kapitola I: Obecná ustanovení

35) V článku 1 (Předmět a oblast působnosti) se zavádějí tyto změny:

(a) odstavec 1 je přeformulován takto:

„Toto nařízení stanoví pravidla pro vytvoření a účinné fungování jednotného evropského nebe s cílem posílit stávající normy bezpečnosti leteckého provozu, přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy a zlepšit celkovou výkonnost uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb pro všeobecný letový provoz v Evropě tak, aby byly splněny požadavky všech uživatelů vzdušného prostoru. Jednotné evropské nebe zahrnuje konzistentní celoevropskou síť, postupně více integrovaný vzdušný prostor, systémy uspořádání sítě a uspořádání letového provozu, které jsou založeny na bezpečnosti, výkonnosti, interoperabilitě a technologické modernizaci, ku prospěchu všech uživatelů vzdušného prostoru, občanů a životního prostředí.“;

(b) v odstavci 2 se odkaz na článek 38 nahrazuje odkazem na článek 44;

(c) v odstavci 3 je druhá věta přeformulována takto:

„V tomto kontextu je cílem tohoto nařízení v oblasti své působnosti napomáhat členským státům v plnění jejich závazků podle Chicagské úmluvy tím, že poskytne základnu pro společný výklad a jednotné provádění ustanovení uvedené úmluvy a že zajistí, aby tato ustanovení byla řádně zohledněna v tomto nařízení a v prováděcích pravidlech k němu.“;

(d) odstavec 4 je přeformulován takto:

„Toto nařízení se vztahuje na vzdušný prostor v oblasti ICAO EUR, ve kterém členské státy zajišťují poskytování letových provozních služeb. Členské státy mohou rovněž uplatňovat toto nařízení na vzdušný prostor spadající pod jejich pravomoc i v rámci jiných oblastí ICAO za podmínky, že o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.“;

(e) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„*[V případě, že nařízení bude přijato před koncem přechodného období: Toto nařízení se nevztahuje na letiště Gibraltar.]*“;

(f) doplňuje se nový odstavec 6, který zní:

„*Není-li stanoveno jinak, odkazuje-li se na Agenturu Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“), má se za to, že tento odkaz je zaměřen na agenturu jakožto bezpečnostní orgán, a nikoli jakožto orgán odpovědný za kontrolu výkonnosti.*“

36) V článku 2 (Definice) se v bodech 1 až 22 provádějí tyto změny a doplňuje se nové znění:

(a) bod 1 se označuje jako bod 5 a znění jeho písm. a) je přeformulováno takto:

„a) zabránění srážkám:

i) mezi letadly;

ii) mezi letadly a překážkami v manévrovacích prostorech;“;

(b) bod 2 se označuje jako bod 1 a je přeformulován takto:

„*„letištní službou řízení“ rozumí služba řízení letového provozu (ATC) pro letištní provoz;“*;

(c) bod 3 se označuje jako bod 2 a je přeformulován takto:

„*„leteckou informační službou“ rozumí služba zřízená v rámci určené oblasti pokrytí, aby poskytovala letecké informace a údaje nezbytné pro bezpečnost, pravidelnost a účinnost letecké navigace;*“;

(d) bod 4 je přeformulován takto:

„*„letovými navigačními službami (ANS)“ rozumějí služby letového provozu, komunikační služby, navigační služby a přehledové služby (CNS), meteorologické služby (MET), letecké informační služby (AIS) a služby údajů o letovém provozu (ADS);*“;

(e) bod 5 se označuje jako bod 3 a je přeformulován takto:

„*„poskytovateli letových navigačních služeb“ rozumějí veškeré veřejné nebo soukromé subjekty, které poskytují jednu nebo více letových navigačních služeb pro všeobecný letový provoz;*“;

(f) body 6 a 7 se označují jako body 11 a 12. Bod 12 je přeformulován takto:

„*„uspořádáním vzdušného prostoru“ rozumí plánovací funkce, jejímž prvořadým cílem je maximalizace využití dostupného vzdušného prostoru dynamickým sdílením času a v určitou dobu na základě krátkodobých potřeb rovněž rozdělováním vzdušného prostoru pro různé kategorie uživatelů vzdušného prostoru;*“;

(g) vkládají se nové body 6 a 7, které znějí:

„*6. „službami údajů o letovém provozu“ rozumějí služby spočívající ve shromažďování, shlukování a integraci provozních údajů od poskytovatelů přehledových služeb, poskytovatelů meteorologických služeb a leteckých informačních služeb a funkcí sítě a od jiných příslušných subjektů, anebo poskytování zpracovaných údajů pro účely řízení letového provozu a uspořádání letového provozu;*

7. „uspořádáním toku a kapacity letového provozu (ATFCM)“ rozumí služba, jejímž cílem je chránit řízení letového provozu před přetížením a optimalizovat využití dostupné kapacity;“;

(h) bod 8 se označuje jako bod 14 a je přeformulován takto:

„*„uživateli vzdušného prostoru“ rozumějí provozovatelé letadel provozovaných v souladu s pravidly všeobecného letového provozu;*“;

(i) bod 9 se označuje jako bod 8 a je přeformulován takto:

„„*uspořádáním toku letového provozu (ATFM)“ rozumí funkce nebo služba zřízená s cílem přispět k bezpečnému, řádnému a urychlenému toku letového provozu po celé dráze letu tím, že kapacita řízení letového provozu je v co největší míře využita a objem letového provozu odpovídá kapacitám oznámeným dotyčnými poskytovateli letových provozních služeb;*“;

(j) bod 10 se označuje jako bod 9 a je přeformulován takto:

„„*uspořádáním letového provozu (ATM)“ rozumí soubor palubních a pozemních funkcí nebo služeb (letových provozních služeb, uspořádání vzdušného prostoru a uspořádání toku letového provozu) vyžadovaných pro zajištění bezpečného a hospodárného pohybu letadel během všech fází provozních činností;*“;

(k) bod 11 se označuje jako bod 10;

(l) bod 12 se označuje jako bod 17 a je přeformulován takto:

„„*oblastní službou řízení“ rozumí služba řízení letového provozu pro řízené lety v řízených oblastech;*“;

(m) bod 13 se označuje jako bod 16;

(n) vkládá se nový bod 13, který zní:

„„*strukturou vzdušného prostoru“ rozumí specifický objem vzdušného prostoru vymezený za účelem zajištění bezpečného a optimálního provozu letadel;*“;

(o) bod 14 se označuje jako bod 33 a je přeformulován takto:

„„*evropským hlavním plánem ATM“ rozumí plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES*[19] *v souladu s čl. 1 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 219/2007*[20] *a ve znění pozdějších předpisů;*“;

(p) body 15 a 16 se zrušují;

(q) bod 17 se označuje jako bod 21 a je přeformulován takto:

„„*osvědčením“ rozumí doklad vydaný agenturou, příslušným vnitrostátním orgánem nebo vnitrostátním dozorovým orgánem v jakékoliv podobě v souladu s vnitrostátním právem, který potvrzuje, že poskytovatel uspořádání letového provozu nebo letových navigačních služeb splňuje požadavky na poskytování specifické služby;*“;

(r) bod 18 se označuje jako bod 23;

(s) vkládá se nový bod 18, který zní:

„„*základní hodnotou“ rozumí hodnota určená odhadem za účelem stanovení výkonnostních cílů, která se týká stanovených nákladů nebo stanovených jednotkových nákladů během roku předcházejícího začátku příslušného referenčního období;*“;

(t) bod 19 se označuje jako bod 24;

(u) vkládá se nový bod 19, který zní:

---

[19] Rozhodnutí Rady ze dne 30. března 2009, kterým se schvaluje evropský hlavní plán uspořádání letového provozu v rámci projektu pro výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR) (Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 41).

[20] Nařízení Rady (ES) č. 219/2007 ze dne 27. února 2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR) (Úř. věst. L 64, 2.3.2007, s. 1).

„„referenční skupinou“ rozumí skupina poskytovatelů letových provozních služeb s podobným provozním a ekonomickým prostředím;“;

(v) bod 20 se označuje jako bod 28 a je přeformulován takto:

„„prohlášením“ rozumí pro účely uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb prohlášení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení (EU) 2018/1139;“;

(w) vkládá se nový bod 20, který zní:

„„rozdělenou hodnotou“ rozumí hodnota získaná pro daného poskytovatele letových provozních služeb rozdělením výkonnostního cíle na úrovni Unie na podíly jednotlivých poskytovatelů letových provozních služeb, která slouží jako referenční hodnota pro posouzení souladu výkonnostního cíle stanoveného v návrhu plánu výkonnosti s výkonnostním cílem pro celou Unii;“;

(x) bod 21 se označuje jako bod 34 a je přeformulován takto:

„„pružným užíváním vzdušného prostoru“ rozumí koncepce uspořádání vzdušného prostoru založená na základní zásadě, že vzdušný prostor by neměl být určen jako čistě civilní ani vojenský vzdušný prostor, nýbrž by měl být považován za kontinuum, v němž musí být v co největší míře uspokojeny všechny požadavky uživatelů;“;

(y) bod 22 se označuje jako bod 35;

(z) vkládá se nový bod 22, který zní:

„„společnou informační službou (CIS)“ rozumí služba spočívající ve shromažďování statických a dynamických dat a jejich šíření s cílem umožnit poskytování služeb pro řízení provozu bezpilotních letadel;“.

37) V článku 2 (Definice) se v bodech 23 až 38 provádějí tyto změny a doplňuje se nové znění:

(a) bod 23 se označuje jako bod 15;

(b) bod 24 se zrušuje;

(c) bod 25 se označuje jako bod 36 a je přeformulován takto:

„„všeobecným letovým provozem“ rozumí veškerý pohyb civilních letadel a rovněž veškerý pohyb státních letadel (včetně vojenských, celních a policejních letadel), jestliže jsou tyto pohyby prováděny ve shodě s postupy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), zřízené chicagskou Úmluvou o mezinárodním civilním letectví z roku 1944;“;

(d) bod 26 se označuje jako bod 37. Druhá věta se zrušuje;

(e) vkládají se nové body 25 a 26, které znějí:

„25. *„řízenou oblastí“ rozumí řízený vzdušný prostor sahající nahoru od stanovené výšky nad zemí;*

26. „rozhodováním založeným na spolupráci“ rozumí proces, v němž se činí rozhodnutí na základě součinnosti a konzultace s členskými státy, stranami zapojenými do provozu a případně jinými subjekty;“;

(f) bod 27 se označuje jako bod 38 a je přeformulován takto:

„„*meteorologickými službami“ rozumějí zařízení a služby, které poskytují letadlům meteorologické předpovědi, varování, hlášení a pozorování pro účely letové navigace a další meteorologické informace a údaje, které státy poskytují pro využití v letectví;*“;

(g) bod 28 se označuje jako bod 41 a je přeformulován takto:

„„*navigačními službami“ rozumějí zařízení a služby, které poskytují letadlům informace k určování polohy a času;*“;

(h) bod 29 se označuje jako bod 44 a je přeformulován takto:

„„*provozními údaji“ rozumějí informace o všech fázích letu, které pro provozní účely požadují poskytovatelé letových navigačních služeb, uživatelé vzdušného prostoru, provozovatelé letišť a ostatní dotčené subjekty;*“;

(i) bod 30 se označuje jako bod 46 a je přeformulován takto:

„„*uvedením do provozu“ rozumí první provozní užití po počáteční instalaci nebo zdokonalení systému;*“;

(j) bod 31 se označuje jako bod 47;

(k) bod 32 se označuje jako bod 53 a je přeformulován takto:

„„*přehledovými službami“ rozumějí zařízení a služby, které jsou užívány k určení polohy letadel, aby se umožnil jejich bezpečný rozestup;*“;

(l) vkládají se body 29 až 32, které znějí:

„*29. „traťovými letovými navigačními službami“ rozumějí letové provozní služby související s řízením letadla od skončení fáze vzletu a počátečního stoupání do zahájení přibližovací a přistávací fáze a základní letové navigační služby nezbytné pro poskytování traťových letových provozních služeb;*

30. „oblastí zpoplatnění traťových navigačních služeb“ rozumí objem vzdušného prostoru od země zahrnující horní vzdušný prostor, kde jsou poskytovány traťové navigační služby a pro který je stanoven jediný nákladový základ;

31. „Eurocontrolem“ rozumí Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu, zřízená Mezinárodní úmluvou o spolupráci při zajišťování bezpečnosti leteckého provozu ze dne 13. prosince 1960;

32. „Evropskou sítí uspořádání letového provozu (EATMN)“ rozumí soubor systémů uvedených v bodě 3.1 přílohy VIII nařízení (EU) 2018/1139, který umožňuje poskytování letových navigačních služeb v Unii včetně rozhraní na hranicích s třetími zeměmi;“;

(m) bod 33 se označuje jako bod 54;

(n) bod 34 se označuje jako bod 57;

(o) bod 35 se označuje jako bod 27 a je přeformulován takto:

„„*přeshraničními službami“ rozumí letové navigační služby zajišťované v určitém členském státě poskytovatelem služeb, který má hlavní místo podnikání v jiném členském státě.“*;

(p) bod 36 se označuje jako bod 40 a je přeformulován takto:

„„*vnitrostátním dozorovým orgánem“ rozumí vnitrostátní subjekt nebo subjekty pověřené členským státem podle tohoto nařízení jinými úkoly, než kterými se příslušný vnitrostátní orgán zabývá;*“;

(q) body 37 a 38 se zrušují;

(r) vkládá se nový bod 39, který zní:

„*„příslušnými vnitrostátními orgány“ rozumějí subjekty definované v čl. 3 bodě 34 nařízení (EU) 2018/1139;*“;

(s) vkládají se nové body 42 a 43, které znějí:

„*42. „krizí sítě“ rozumí stav neschopnosti zajišťovat uspořádání letového provozu a poskytovat letové navigační služby na požadované úrovni, který vede k zásadní ztrátě kapacity sítě nebo výrazné nerovnováze mezi kapacitou sítě a poptávkou, nebo k zásadnímu selhání toku informací v jedné nebo několika částech sítě po neobvyklé a nepředvídané situaci;*

43. „manažerem struktury vzdušného prostoru“ rozumí subjekt pověřený v souladu s článkem 27 úkoly nezbytnými k tomu, aby mohl přispívat k výkonu funkcí sítě uvedených v článku 26;“;

(t) vkládá se nový bod 45, který zní:

„*„plánem výkonnosti“ rozumí plán vypracovaný nebo případně přijatý poskytovateli letových provozních služeb a manažerem struktury vzdušného prostoru, jehož cílem je zlepšit výkonnost letových navigačních služeb a funkcí sítě;*“.

38) V článku 2 (Definice) se dále doplňuje:

(a) vkládají se body 48 až 52, které znějí:

„*48. „definiční fází SESAR“ rozumí fáze, která zahrnuje vytvoření a aktualizaci dlouhodobé vize projektu SESAR, související provozní koncepci umožňující zlepšení ve všech fázích letu, nezbytné zásadní provozní změny v EATMN a požadované priority vývoje a zavádění;*

49. „zaváděcí fází SESAR“ rozumí po sobě jdoucí fáze industrializace a provádění, během nichž jsou prováděny tyto činnosti: standardizace, výroba a certifikace pozemního a leteckého vybavení a postupů nezbytných k provádění řešení SESAR (industrializace), jakož i zadávání zakázek na zařízení a systémy založené na řešeních SESAR a jejich instalace a uvádění do provozu včetně souvisejících provozních postupů (provádění);

50. „vývojovou fází SESAR“ rozumí fáze, během níž jsou prováděny činnosti výzkumu, vývoje a ověřování zaměřené na vyvinutí vyspělých řešení SESAR;

51. „projektem SESAR“ rozumí projekt modernizace uspořádání letového provozu v Evropě, jehož cílem je poskytnout Unii vysoce výkonnou, standardizovanou a interoperabilní infrastrukturu uspořádání letového provozu a který sestává z inovačního cyklu, který zahrnuje definiční, vývojovou a zaváděcí fázi SESAR;

52. „řešením SESAR“ rozumí využitelný výstup vývojové fáze SESAR, který zavádí nové nebo zdokonalené standardizované a interoperabilní provozní postupy nebo technologie;“;

(b) vkládají se nové body 55 a 56, které znějí:

„*55. „letištními a přibližovacími službami řízení letů“ (dále jen „letištní a přibližovací služby“) rozumějí letištní služby řízení nebo letištní letové informační služby, které zahrnují letové poradní služby a pohotovostní služby, letové provozní služby související s přiblížením a odletem letadel v určité vzdálenosti od dotčeného letiště, které jsou nutné ke splnění provozních požadavků, a nezbytné základní letové navigační služby;*

56. „oblastí zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb“ rozumí letiště nebo skupina letišť na území jednoho z členských států, kde jsou poskytovány letištní a přibližovací služby a pro něž je stanoven jediný nákladový základ;“.

Kapitola II: Vnitrostátní orgány

39) Název kapitoly II se nahrazuje tímto: „*Vnitrostátní dozorové orgány*“.

40) Název článku 3 se nahrazuje tímto: „*Jmenování a zřízení vnitrostátních dozorových orgánů a požadavky na tyto orgány*“.

41) Znění článku 3 se nahrazuje tímto:

(a) odstavec 1 je přeformulován takto:

„*Členské státy společně nebo samostatně buď jmenují, nebo zřídí jeden či více orgánů jako svůj vnitrostátní dozorový orgán, který převezme úkoly jemu svěřené tímto nařízením.*“;

(b) odstavec 2 se označuje jako odstavec 3 a je přeformulován takto:

„Aniž je dotčen odstavec 1, jsou vnitrostátní dozorové orgány právně odlišené a nezávislé na jakémkoli jiném veřejném nebo soukromém subjektu, pokud jde o jejich organizaci, fungování, právní strukturu a rozhodování.

Pokud jde o jejich organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování, jsou vnitrostátní dozorové orgány rovněž nezávislé na veškerých poskytovatelích letových navigačních služeb.“;

(c) odstavec 3 se označuje jako odstavec 4 a je přeformulován takto:

„*Členské státy mohou zřídit vnitrostátní dozorové orgány s příslušností pro několik regulovaných odvětví, splňují-li tyto integrované regulační orgány požadavky na nezávislost podle tohoto článku. Pokud jde o organizační strukturu, může být vnitrostátní dozorový orgán rovněž připojen k vnitrostátnímu orgánu pro hospodářskou soutěž uvedenému v článku 11 nařízení Rady (ES) č. 1/2003, pokud společný orgán splňuje požadavky na nezávislost podle tohoto článku.*“;

(d) odstavec 4 se zrušuje;

(e) odstavec 5 se označuje jako odstavec 2 a je přeformulován takto:

„*Vnitrostátní dozorové orgány vykonávají své pravomoci nestranně, nezávisle a transparentně a jsou odpovídajícím způsobem organizovány, personálně zajištěny, řízeny a financovány.“*;

(f) odstavec 6 se nahrazuje odstavci 5 a 6, které znějí:

„*5. Zaměstnanci vnitrostátních dozorových orgánů musí splňovat tyto požadavky:*

a) jsou přijímáni na základě jasných a transparentních procesů, které zaručují jejich nezávislost;

b) jsou vybíráni na základě svých příslušných kvalifikací, včetně odpovídající odborné způsobilosti a relevantní praxe, nebo absolvují vhodnou odbornou přípravu.

Zaměstnanci vnitrostátních dozorových orgánů jednají nezávisle, zejména předcházením střetu zájmů mezi poskytováním letových navigačních služeb a plněním svých úkolů.

6. Kromě požadavků stanovených v odstavci 5 jsou osoby odpovědné za strategická rozhodnutí jmenovány subjektem dotčeného členského státu, který přímo neuplatňuje vlastnická práva vůči poskytovatelům letových navigačních služeb. Členské státy rozhodnou, zda jsou tyto osoby jmenovány na pevně stanovené období, které lze obnovit, nebo na dobu neurčitou, kdy je odvolání možné pouze z důvodů, které nesouvisí s jejich rozhodováním. Osoby odpovědné za strategická rozhodnutí při výkonu svých funkcí pro vnitrostátní dozorový orgán nevyžadují ani nepřijímají pokyny od žádné vlády ani jiného veřejného či soukromého subjektu a mají veškerou pravomoc v oblasti náboru a řízení zaměstnanců tohoto orgánu.

Zdrží se veškerých přímých či nepřímých zájmů, které by mohly být považovány za zájmy ohrožující jejich nezávislost a které by mohly ovlivňovat výkon jejich funkcí. Za tímto účelem učiní každoročně prohlášení o závazku a prohlášení o zájmech s uvedením veškerých přímých a nepřímých zájmů.

Osoby odpovědné za strategická rozhodnutí, audity nebo jiné funkce, které přímo souvisejí s výkonnostními cíli nebo dohledem nad poskytovateli letových navigačních služeb, nesmějí po skončení pracovního úvazku ve vnitrostátním dozorovém orgánu zastávat nejméně po dobu dvou let žádnou odbornou ani odpovědnou funkci u žádného poskytovatele letových navigačních služeb.“;

(g) odstavec 7 je přeformulován takto:

„*Členské státy zajistí, aby vnitrostátní dozorové orgány měly k účinnému a včasnému plnění úkolů, které jim toto nařízení přiděluje, potřebné finanční zdroje a kapacity. Vnitrostátní dozorové orgány řídí své zaměstnance s využitím vlastních prostředků, které se stanoví v přiměřeném poměru k úkolům, jež mají tyto orgány plnit v souladu s článkem 4.*“;

(h) odstavec 8 se označuje jako odstavec 9;

(i) vkládá se nový odstavec 8, který zní:

„*Členský stát může agenturu působící jako orgán pro kontrolu výkonnosti (PRB) požádat, aby plnila úkoly související s prováděním systému sledování výkonnosti a systému poplatků stanovené v článcích 14, 17, 19, 20, 21, 22 a 25 a v prováděcích aktech uvedených v článcích 18 a 23, za něž je podle tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě odpovědný vnitrostátní dozorový orgán daného členského státu.*

Jakmile agentura působící jako PRB takovou žádost přijme, stane se dozorovým orgánem odpovídajícím za úkoly, které tato žádost zahrnuje, a vnitrostátní dozorový orgán žádajícího členského státu za ně již neodpovídá. Na plnění těchto úkolů, včetně výběru poplatků a plateb, se vztahují pravidla nařízení (EU) 2018/1139, která se týkají agentury působící jako PRB.“;

(j) odstavec 9 se označuje jako odstavec 10 a mění se takto:

– slova „odst. 6 písm. a) a b)“ se nahrazují slovy „odst. 5 písm. a) a b)“;

– slova „*čl. 27 odst. 3*“ se nahrazují slovy „*čl. 37 odst. 3*“.

42) Článek 4 se mění takto:

(a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„*Vnitrostátní dozorové orgány uvedené v článku 3:*

a) vykonávají činnosti nezbytné k vydávání osvědčení ekonomické způsobilosti uvedených v článku 6, včetně dohledu nad držiteli těchto osvědčení;

b) dohlížejí na správné uplatňování požadavků na zadávání veřejných zakázek v souladu s čl. 8 odst. 6;

c) uplatňují systém sledování výkonnosti a systém poplatků stanovené v článcích 10 až 17 a 19 až 22 a v prováděcích aktech uvedených v článcích 18 a 23 v mezích svých úkolů stanovených v těchto článcích a aktech a dohlížejí na uplatňování nařízení, pokud jde o transparentnost účetnictví určených poskytovatelů letových provozních služeb v souladu s článkem 25.“;

(b) odstavec 2 se označuje jako odstavec 3 a je přeformulován takto:

„*Každý vnitrostátní dozorový orgán provádí nezbytné inspekce, audity a další monitorovací činnosti za účelem zjištění možných porušení požadavků stanovených v tomto nařízení a v aktech v přenesené pravomoci a v prováděcích aktech přijatých na jeho základě ze strany subjektů, které podle tohoto nařízení podléhají jeho dozoru.*

Přijme veškerá nezbytná donucovací opatření, která mohou případně zahrnovat změnu, omezení, pozastavení nebo odebrání osvědčení ekonomické způsobilosti, jež jim tento orgán vydal v souladu s článkem 6.

Dotčení poskytovatelé letových navigačních služeb, provozovatelé letišť a poskytovatelé společných informačních služeb musí dodržovat opatření přijatá za tímto účelem vnitrostátními dozorovými orgány.“;

(c) vkládá se nový odstavec 2, který zní:

„*V souladu s článkem 9 jsou vnitrostátní dozorové orgány odpovědné za posuzování a schvalování cen stanovených za poskytování společných informačních služeb.*“;

43) Článek 5 se mění takto:

(a) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„*Vnitrostátní dozorové orgány si vyměňují informace a spolupracují v rámci sítě při poradním výboru pro kontrolu výkonnosti uvedeném v článku 114a nařízení (EU) 2018/1139.*“;

(b) odstavec 2 je přeformulován takto:

„*Vnitrostátní dozorové orgány spolupracují, případně prostřednictvím pracovních ujednání, aby si mohly poskytovat vzájemnou pomoc při plnění svých úkolů v oblasti sledování a dozoru a v oblasti inspekcí a šetření.*“;

(c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„*Vnitrostátní dozorové orgány usnadňují přeshraniční poskytování služeb ze strany poskytovatelů letových navigačních služeb za účelem zlepšení výkonnosti sítě. V případě poskytování letových navigačních služeb ve vzdušném prostoru spadajícím pod pravomoc dvou nebo více členských států uzavřou dotčené členské státy dohodu o dozoru, který mají provádět podle tohoto nařízení nad dotčenými poskytovateli letových navigačních služeb. Aby dotčené vnitrostátní dozorové orgány uvedly tuto dohodu v platnost, mohou vytvořit plán upřesňující provádění své spolupráce.*“;

(d) odstavec 4 se zrušuje;

(e) odstavec 5 se označuje jako odstavec 4 a je přeformulován takto:

„*Při poskytování letových navigačních služeb ve vzdušném prostoru spadajícím do pravomoci jiného členského státu stanoví dohody uvedené v odstavci 3 vzájemné uznávání úkolů v oblasti dozoru stanovených v tomto nařízení a výsledků plnění těchto úkolů každým z dozorových orgánů. Rovněž upřesní, který vnitrostátní dozorový orgán odpovídá za osvědčování ekonomické způsobilosti podle článku 6.*“;

(f) odstavec 6 se označuje jako odstavec 5 a je přeformulován takto:

„*Pokud to dovolují vnitrostátní právní předpisy a s ohledem na regionální spolupráci, mohou vnitrostátní dozorové orgány rovněž uzavřít dohody o rozdělení povinností týkajících se dozoru. Tyto dohody oznámí Komisi.*“

44) Článek 6 se zrušuje.

Kapitola III: Poskytování služeb

45) Článek 7 spolu s článkem 28 se nahrazují článkem 38, který nese název „*Konzultace se zúčastněnými stranami*“ a zní takto:

„*1. Členské státy, vnitrostátní dozorové orgány, agentura – bez ohledu na to, zda působí jako PRB – a manažer struktury vzdušného prostoru zavedou konzultační mechanismy pro vhodné zapojení zúčastněných stran, pokud jde o plnění jejich úkolů při provádění tohoto nařízení.*

2. Komise vytvoří mechanismus na úrovni Unie, s jehož pomocí bude ve vhodných případech konzultovat záležitosti související s prováděním tohoto nařízení. Konzultace se zúčastní konkrétní výbor pro kolektivní vyjednávání zřízený na základě rozhodnutí Komise 98/500/ES.

3. Zúčastněnými stranami mohou být:

a) poskytovatelé letových navigačních služeb nebo příslušné skupiny zastupující tyto poskytovatele;

b) manažer struktury vzdušného prostoru;

c) provozovatelé letišť nebo příslušné skupiny zastupující tyto provozovatele;

d) uživatelé vzdušného prostoru nebo příslušné skupiny zastupující tyto uživatele;

e) armáda;

f) výrobci;

g) organizace profesního zastoupení zaměstnanců;

h) příslušné nevládní organizace.“

46) Článek 8 se označuje jako článek 6. Název článku se nahrazuje názvem „*Vydávání osvědčení ekonomické způsobilosti poskytovatelů letových navigačních služeb a požadavky na tyto poskytovatele*“ a jeho znění se nahrazuje tímto:

„*1. Kromě osvědčení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139 musí být poskytovatelé letových navigačních služeb rovněž držiteli osvědčení ekonomické způsobilosti. Osvědčení ekonomické způsobilosti se žadateli vydá, pokud prokázal dostatečnou finanční stabilitu a získal patřičné pojištění odpovědnosti a pojistné krytí.*

Osvědčení ekonomické způsobilosti podle tohoto odstavce může být omezeno, pozastaveno nebo zrušeno, pokud držitel již nesplňuje požadavky na vydání a zachování platnosti takového osvědčení.

2. Subjekt, který je držitelem osvědčení ekonomické způsobilosti podle odstavce 1 a osvědčení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139, je oprávněn poskytovat v rámci Unie letové

navigační služby uživatelům vzdušného prostoru, a to za nediskriminačních podmínek a aniž je dotčen čl. 7 odst. 2.

3. Osvědčení ekonomické způsobilosti podle odstavce 1 a osvědčení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139 mohou podléhat jedné nebo více podmínkám stanoveným v příloze I. Tyto podmínky musí být objektivně odůvodněné, nediskriminační, přiměřené a transparentní. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 36, aby mohla měnit seznam uvedený v příloze I za účelem zajištění rovných hospodářských podmínek a odolnosti při poskytování služeb.

4. Za úkoly stanovené v tomto článku, pokud jde o osvědčení ekonomické způsobilosti, odpovídají vnitrostátní dozorové orgány členského státu, v němž má fyzická nebo právnická osoba žádající o osvědčení ekonomické způsobilosti hlavní místo podnikání, nebo – pokud tato osoba žádné hlavní místo podnikání nemá – v němž má místo pobytu nebo v němž je usazena. V případě poskytování letových navigačních služeb ve vzdušném prostoru spadajícím do pravomoci dvou nebo více členských států náleží odpovědnost vnitrostátním dozorovým orgánům určeným v souladu s čl. 5 odst. 4.

5. Pro účely odstavce 1 vnitrostátní dozorové orgány:

a) přijímají a posuzují žádosti a případně vydávají nebo obnovují osvědčení ekonomické způsobilosti;

b) vykonávají dohled nad držiteli osvědčení ekonomické způsobilosti.

6. Přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3 přijme Komise prováděcí pravidla týkající se podrobných požadavků na finanční stabilitu, zejména finanční sílu a finanční odolnost, jakož i pojištění odpovědnosti a pojistné krytí. Aby zajistila jednotné provádění odstavců 1, 4 a 5 tohoto článku a soulad s nimi, přijme Komise přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3 prováděcí akty, jimiž stanoví podrobná ustanovení ohledně pravidel a postupů pro vydávání osvědčení a provádění šetření, kontrol, auditů a dalších monitorovacích činností nezbytných k zajištění účinného dozoru nad subjekty, na něž se vztahuje toto nařízení, ze strany vnitrostátního dozorového orgánu.“

47) Článek 9 se označuje jako článek 7 a obsahuje tyto změny:

(a) znění odstavců 1, 2 a 3 je přeformulováno takto:

„*1. Členské státy zajistí výlučné poskytování letových provozních služeb v rámci jednotlivých bloků vzdušného prostoru vztahujících se ke vzdušnému prostoru, který spadá pod jejich pravomoc. Za tímto účelem členské státy jednotlivě nebo kolektivně určí jednoho nebo více poskytovatelů letových provozních služeb. Poskytovatelé letových provozních služeb musí splňovat tyto podmínky:*

a) jsou držiteli platného osvědčení nebo platného prohlášení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139 a osvědčení ekonomické způsobilosti podle čl. 6 odst. 1;

b) splňují požadavky týkající se národní bezpečnosti a obrany.

Každé rozhodnutí o určení poskytovatele letových provozních služeb je platné po dobu nejvýše deseti let. Členské státy mohou rozhodnout, že platnost určení poskytovatele letových provozních služeb prodlouží.

2. Určení poskytovatelů letových provozních služeb nepodléhá žádné podmínce vyžadující, aby tito poskytovatelé:

a) byli vlastněni přímo nebo formou většinového podílu drženého členským státem, který provedl určení, nebo jeho státními příslušníky;

b) měli hlavní místo podnikání nebo sídlo na území členského státu, který provedl určení;

c) využívali výhradně zařízení v členském státě, který provedl určení.

3. Členské státy vymezí práva a povinnosti jednotlivě nebo kolektivně určených poskytovatelů letových provozních služeb. Tyto povinnosti musí zahrnovat podmínky poskytnutí relevantních údajů, umožňujících identifikaci pohybů všech letadel ve vzdušném prostoru spadajícím pod jejich pravomoc.“;

(b) odstavce 4 a 5 se zrušují;

(c) odstavec 6 se označuje jako odstavec 4.

48) Článek 10 se zrušuje.

49) Vkládá se nový článek 8, který nese název „*Podmínky poskytování služeb CNS, AIS, ADS, MET a letištních a přibližovacích služeb*“ a zní takto:

„*1. Poskytovatelé letových provozních služeb se mohou rozhodnout, že na služby CNS, AIS, ADS nebo MET zadají zakázku za tržních podmínek, pokud takový krok umožní zvýšit efektivitu nákladů ve prospěch uživatelů vzdušného prostoru.*

Členské státy provozovatelům letišť povolí zadat na letištní a přibližovací služby pro řízení letišť zakázku za tržních podmínek, pokud takový krok umožní zvýšit efektivitu nákladů ve prospěch uživatelů vzdušného prostoru.

Členské státy navíc mohou provozovatelům letišť nebo dotčenému vnitrostátnímu dozorovému orgánu povolit, aby na letištní a přibližovací služby pro řízení přiblížení zadali zakázku za tržních podmínek, pokud takový krok umožní zvýšit efektivitu nákladů ve prospěch uživatelů vzdušného prostoru.

2. Zadávání zakázek na služby za tržních podmínek probíhá na základě rovných, nediskriminačních a transparentních podmínek v souladu s právem Unie, včetně pravidel hospodářské soutěže obsažených ve Smlouvě. Zadávací řízení na dotčené služby musí být navržena tak, aby se jich mohli účinně účastnit konkurenční poskytovatelé, a to včetně pravidelného obnovování soutěže.

3. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření, aby zajistily, že poskytování traťových letových provozních služeb bude organizačně odděleno od poskytování služeb CNS, AIS, ADS, MET a letištních a přibližovacích služeb a bude dodržen požadavek na oddělení účtů uvedený v čl. 25 odst. 3.

4. Poskytovatel služeb CNS, AIS, ADS, MET nebo letištních a přibližovacích služeb může být vybrán, aby v členském státě poskytoval služby, pouze pokud:

a) je držitelem osvědčení podle čl. 6 odst. 1 a 2;

b) se jeho hlavní místo podnikání nachází na území některého členského státu;

c) členské státy nebo státní příslušníci členských států vlastní více než 50 % poskytovatele služeb a skutečně jej přímo či nepřímo kontrolují prostřednictvím jednoho nebo více zprostředkujících podniků, s výhradou ustanovení dohody se třetí zemí, jíž je Unie stranou, a

d) poskytovatel služeb splňuje požadavky týkající se národní bezpečnosti a obrany.

5. Články 14, 17 a 19 až 22 se nepoužijí na poskytovatele letištních a přibližovacích služeb, kteří byli určeni na základě zadávacího řízení v souladu s odst. 1 druhým a třetím pododstavcem. Pro účely monitorování poskytují tito poskytovatelé letištních a přibližovacích služeb vnitrostátnímu dozorovému orgánu a agentuře působící jako PRB údaje o výkonnosti letových navigačních služeb v klíčových oblastech zahrnujících bezpečnost, životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů.

6. Vnitrostátní dozorové orgány zajistí, aby zadávání zakázek poskytovateli letových provozních služeb a provozovateli letišť podle odstavce 1 bylo v souladu s odstavcem 2, a v případě potřeby uplatní nápravná opatření. U letištních a přibližovacích služeb odpovídají za schválení specifikací zadávacího řízení na letištní a přibližovací služby, v nichž nesmí chybět požadavky na kvalitu služeb. Záležitosti týkající se uplatňování pravidel hospodářské soutěže vnitrostátní dozorové orgány postupují vnitrostátnímu orgánu pro hospodářskou soutěž uvedenému v článku 11 nařízení Rady (ES) č. 1/2003.“

50) Vkládá se nový článek 9, který nese název „*Poskytování společných informačních služeb*“ a zní takto:

„*1. Jsou-li poskytovány společné informační služby, musí šířená data vykazovat integritu a kvalitu nezbytnou pro bezpečné poskytování služeb pro řízení provozu bezpilotních letadel.*

2. Cena za společné informační služby je založena na fixních a variabilních nákladech na poskytování dotčené služby a může navíc zahrnovat přirážku odrážející přiměřený kompromis mezi rizikem a výnosem.

Náklady uvedené v prvním pododstavci se zaznamenávají na účtu, který je oddělen od účtů pro veškeré jiné činnosti dotčeného provozovatele, a zveřejňují se.

3. Poskytovatel společných informačních služeb stanoví cenu v souladu s odstavcem 2, která podléhá posouzení a schválení příslušným vnitrostátním dozorovým orgánem.

4. V případě provozu v konkrétních částech vzdušného prostoru, jež členské státy určily k provozu bezpilotních letadel, zpřístupňují poskytovatelé letových navigačních služeb příslušné provozní údaje v reálném čase. Poskytovatelé společných informačních služeb tyto údaje používají pouze k provozním účelům v souvislosti se službami, jež poskytují. Poskytovatelům společných informačních služeb je přístup k důležitým provozním údajům umožněn v souladu se zásadou zákazu diskriminace, aniž jsou dotčeny bezpečnostní nebo obranné zájmy.

Ceny za přístup k těmto údajům vycházejí z mezních nákladů na zpřístupnění údajů.“

51) Článek 11 se označuje jako článek 10 a mění se takto:

(a) odstavec 1 je přeformulován takto:

„*Za účelem zlepšení výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě v rámci jednotného evropského nebe se v souladu s tímto článkem a články 11 až 18 použije systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě.*“;

(b) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„*Systém sledování výkonnosti se provádí v referenčních obdobích, která činí nejméně dva roky a nejvýše pět let. Součástí systému jsou:*

a) výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů pro každé referenční období;

b) výkonnostní plány včetně závazných výkonnostních cílů v klíčových oblastech výkonnosti uvedených v písmeni a) pro každé referenční období;

c) pravidelná kontrola, sledování a měření výkonnosti v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících bezpečnost, životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů.

Pokud je to nezbytné ke zlepšení výkonnosti, Komise může pro účely stanovení výkonnostních cílů nebo monitorování doplnit další klíčové oblasti výkonnosti.“;

(c) odstavce 3 až 6 a 8 se zrušují;

(d) odstavec 7 se označuje jako odstavec 3 a je přeformulován takto:

„*Ustanovení odst. 2 písm. a), b) a c) jsou založena na:*

a) shromažďování, uznávání, prověřování, hodnocení a šíření relevantních údajů souvisejících s poskytováním letových navigačních služeb a funkcí sítě a pocházejících od všech zúčastněných stran, včetně poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru, provozovatelů letišť, vnitrostátních dozorových orgánů, příslušných vnitrostátních orgánů, členských států, agentury, manažera struktury vzdušného prostoru a Eurocontrolu;

b) klíčových ukazatelích výkonnosti pro účely stanovení cílů v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů;

c) ukazatelích pro sledování výkonnosti v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících bezpečnost, životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů.

d) metodice sestavování plánů výkonnosti a výkonnostních cílů pro letové navigační služby a metodice sestavování plánu výkonnosti a výkonnostních cílů pro funkce sítě;

e) posouzení návrhů plánů výkonnosti a cílů pro letové navigační služby a funkce sítě;

f) sledování plánů výkonnosti, včetně vhodných varovných mechanismů pro revizi plánů výkonnosti a cílů a pro revizi výkonnostních cílů na úrovni Unie během referenčního období;

g) referenčním srovnávání poskytovatelů letových navigačních služeb;

h) motivačních systémech včetně finančních demotivačních opatření pro případ, že poskytovatel letových provozních služeb během referenčního období nesplňuje příslušné závazné výkonnostní cíle nebo pokud nerealizoval příslušné společné projekty uvedené v článku 35. Tato finanční demotivační opatření reagují zejména na zhoršení úrovně kvality služeb poskytovaných dotčeným poskytovatelem, jež se projevilo v důsledku neplnění výkonnostních cílů nebo neprovedení společných projektů, a na dopad tohoto zhoršení na síť;

i) mechanismech sdílení rizik v souvislosti s provozem a náklady;

j) harmonogramech stanovování cílů, posuzování výkonnostních plánů a cílů, monitorování a srovnávání;

k) metodice rozdělování společných nákladů traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb mezi tyto dvě kategorie;

l) mechanismech pro řešení nepředvídatelných a závažných událostí, které mají podstatný dopad na provádění systému sledování výkonnosti a systému poplatků.“

52) Vkládá se nový článek 11, který nese název „*Stanovení výkonnostních cílů na úrovni Unie*“ a zní takto:

„*1. V souladu s poradním postupem podle čl. 37 odst. 2 a s odstavci 2 a 3 tohoto článku přijme Komise na každé referenční období výkonnostní cíle na úrovni Unie pro traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů. Spolu s výkonnostními cíli na úrovni Unie může Komise definovat doplňkové základní hodnoty, rozdělené hodnoty nebo referenční skupiny, aby bylo možné posuzovat a schvalovat návrhy výkonnostních plánů v souladu s kritérii v čl. 13 odst. 3.*

2. Výkonnostní cíle na úrovni Unie uvedené v odstavci 1 se stanoví na základě těchto základních kritérií:

a) povedou k postupnému a průběžnému zlepšování provozní a hospodářské výkonnosti letových navigačních služeb;

b) musí být realistické a dosažitelné během příslušného referenčního období a zároveň musí podporovat dlouhodobý strukturální a technologický rozvoj umožňující poskytovat letové navigační služby účinným, udržitelným a stabilním způsobem.

3. Při přípravě svých rozhodnutí o výkonnostních cílech na úrovni Unie si Komise vyžádá veškeré nezbytné informace od zúčastněných stran. Na žádost Komise jí agentura působící jako PRB poskytne formou stanoviska pomoc při analýze a přípravě těchto rozhodnutí.“

53) Článek 12 se zrušuje.

54) Článek 13 se označuje jako článek 19 a je přeformulován takto:

„*1. Aniž by členské státy přišly o možnost financovat poskytování letových provozních služeb, na něž se vztahuje tento článek, z veřejných prostředků, poplatky za letové navigační služby se stanoví a ukládají uživatelům vzdušného prostoru a vyžaduje se od nich jejich uhrazení.*

2. Poplatky jsou založeny na nákladech, které poskytovatelům letových provozních služeb vznikají za služby a funkce poskytované ve prospěch uživatelů vzdušného prostoru během pevně stanovených referenčních období podle čl. 10 odst. 2. Do těchto nákladů lze zahrnout přiměřenou návratnost aktiv s cílem přispět k nezbytnému zhodnocení kapitálu.

3. Poplatky podporují bezpečné, účinné, efektivní a udržitelné poskytování letových navigačních služeb s ohledem na dosažení vysoké úrovně bezpečnosti a efektivity nákladů a plnění výkonnostních cílů, motivují k integrovanému poskytování služeb a snižují dopady letectví na životní prostředí.

4. Příjmy z poplatků uložených uživatelům vzdušného prostoru mohou poskytovatelům letových provozních služeb způsobit finanční přebytky nebo ztráty v důsledku uplatňování motivačních systémů podle čl. 10 odst. 3 písm. h) a mechanismů sdílení rizik podle čl. 10 odst. 3 písm. i).

5. Příjmy z poplatků uložených uživatelům vzdušného prostoru v souladu s tímto článkem se nesmí používat k financování služeb, jež jsou poskytovány za tržních podmínek v souladu s článkem 8.

6. Finanční údaje o stanovených nákladech, skutečných nákladech a příjmech určených poskytovatelů letových provozních služeb se oznamují vnitrostátním dozorovým orgánům a agentuře působící jako PRB a zveřejňují se.“

55) Článek 14 se označuje jako článek 24. Jeho název se nahrazuje názvem „*Kontrola souladu se systémem sledování výkonnosti a systémem poplatků*“ a jeho znění je přeformulováno takto:

„*1. Komise pravidelně kontroluje, zda poskytovatelé letových provozních služeb a případně členské státy dodržují články 10 až 17 a 19 až 22 a prováděcí akty uvedené v článcích 18 a 23. Komise svůj postup konzultuje s agenturou působící jako PRB a s vnitrostátními dozorovými orgány.*

2. Na žádost jednoho nebo více členských států, vnitrostátního dozorového orgánu nebo Komise vyšetřuje agentura působící jako PRB veškerá podezření na nesoulad podle odstavce 1. Zaznamená-li známky nesouladu, může agentura působící jako PRB zahájit šetření z vlastního podnětu. Šetření uzavře do čtyř měsíců od obdržení žádosti, jakmile vyslechla členský stát, dotčený vnitrostátní dozorový orgán a určeného poskytovatele letových provozních služeb, jehož se šetření týká. Aniž je dotčen čl. 41 odst. 1, sdělí agentura působící jako PRB výsledky šetření dotčeným členským státům a poskytovatelům letových provozních služeb a Komisi.

3. Komise může vydat stanovisko k tomu, zda členské státy a/nebo poskytovatelé letových provozních služeb dodrželi ustanovení článků 10 až 17 a 19 až 22 a prováděcích aktů uvedených v článcích 18 a 23, a své stanovisko oznámí dotčenému členskému státu nebo státům a dotčenému poskytovateli letových provozních služeb.“

56) Článek 15 se označuje jako článek 35 (v kapitole V pozměněného návrhu) a je přeformulován takto:

„*1. Komise může vytvořit společné projekty pro provádění zásadních provozních změn určených v evropském hlavním plánu ATM, které mají dopad na celou síť.*

2. Komise může rovněž vytvořit mechanismy řízení společných projektů a jejich provádění.

3. Společné projekty mohou být způsobilé pro financování z prostředků Unie. Za tímto účelem, a aniž jsou dotčeny pravomoci členských států rozhodovat o využití svých finančních zdrojů, provede Komise nezávislou analýzu nákladů a výnosů, povede odpovídající konzultace s členskými státy a příslušnými zúčastněnými stranami podle článku 10 a přezkoumá všechny vhodné prostředky k financování realizace společných projektů.

4. Komise společné projekty a mechanismy řízení uvedené v odstavcích 1 a 2 zřídí prováděcími akty, které budou přijaty přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3.“

57) Článek 16 se zrušuje.

58) Článek 17 se nahrazuje články 26 a 27 (v kapitole IV pozměněného návrhu), které zní takto:

„*Článek 26*

Funkce sítě

1. Funkce sítě uspořádání letového provozu zajišťují udržitelné a účinné využívání vzdušného prostoru a omezených zdrojů. Rovněž zajišťují, aby uživatelé vzdušného prostoru mohli užívat

environmentálně optimální tratě při současném zajištění co největšího přístupu ke vzdušnému prostoru a letovým navigačním službám. Tyto funkce sítě, uvedené v odstavcích 2 a 3, podporují dosažení výkonnostních cílů na úrovni Unie a vycházejí z provozních požadavků.

2. Funkce sítě uvedené v odstavci 1 zahrnují:

a) navrhování a uspořádání evropských struktur vzdušného prostoru;

b) uspořádání toku letového provozu;

c) koordinaci omezených zdrojů v rámci kmitočtových pásem pro letectví využívaných ve všeobecném letovém provozu, zejména radiových kmitočtů, a koordinaci kódů radarových odpovídačů.

3. Funkce sítě uvedené v odstavci 1 rovněž zahrnují:

a) optimalizaci navrhování vzdušného prostoru pro síť a usnadnění pověření poskytováním letových provozních služeb prostřednictvím spolupráce s poskytovateli letových provozních služeb a orgány členských států;

b) řízení vytížení kapacity řízení letového provozu v síti podle závazného operačního plánu sítě;

c) funkci pro koordinaci a podporu v případě krize sítě;

d) uspořádání toku letového provozu a kapacity;

e) řízení plánování, sledování a koordinaci prováděcích činností při zavádění infrastruktury v evropské síti ATM v souladu s evropským hlavním plánem ATM s přihlédnutím k provozním potřebám a souvisejícím provozním postupům;

f) sledování fungování infrastruktury evropské sítě ATM.

4. Funkce uvedené v odstavcích 2 a 3 nezahrnují přijímání závazných opatření s obecnou působností ani výkon politického rozhodování. Jsou vykonávány ve spolupráci s vojenskými orgány v souladu se schválenými postupy týkajícími se pružného užívání vzdušného prostoru.

5. Komise je oprávněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 36 za účelem změn tohoto nařízení, jimiž na seznam v odstavcích 2 a 3 přidá další funkce, je-li to pro fungování a výkonnost sítě nezbytné.

Článek 27

Manažer struktury vzdušného prostoru

1. V zájmu dosažení cílů stanovených v článku 26 Komise – v příslušných případech za podpory agentury – zajistí, aby manažer struktury vzdušného prostoru přispíval k výkonu funkcí sítě uvedených v článku 26 tím, že bude plnit úkoly uvedené v odstavci 4.

2. Komise může jmenovat nezávislý a kvalifikovaný subjekt, aby vykonával úkoly manažera struktury vzdušného prostoru. Za tímto účelem přijme Komise prováděcí akt v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 37 odst. 3. Toto rozhodnutí o jmenování zahrnuje podmínky jmenování manažera struktury vzdušného prostoru včetně jeho financování.

3. Úkoly manažera struktury vzdušného prostoru jsou plněny nezávisle, nestranně a nákladově efektivním způsobem. Podléhají řádnému řízení, jež musí uznávat oddělení zodpovědností za poskytování služeb a regulaci, má-li příslušný orgán určený jako manažer struktury vzdušného prostoru rovněž regulační funkce. Manažer struktury vzdušného prostoru

plní své úkoly s přihlédnutím k potřebám celé sítě ATM a plně zapojí uživatele vzdušného prostoru, poskytovatele letových navigačních služeb, provozovatele letišť a armádu.

4. Manažer struktury vzdušného prostoru přispívá k výkonu funkcí sítě prostřednictvím podpůrných opatření zaměřených na bezpečné a účinné plánování a bezpečný a účinný provoz sítě za běžných i krizových podmínek, jakož i opatření zaměřených na trvalé zlepšování provozu sítě v jednotném evropském nebi a celkové výkonnosti sítě, zejména pokud jde o provádění systému sledování výkonnosti. Opatření přijatá manažerem struktury vzdušného prostoru musí brát v úvahu, že je nutné letiště plně integrovat do sítě.

5. Manažer struktury vzdušného prostoru úzce spolupracuje s agenturou působící jako PRB s cílem zajistit, aby se výkonnostní cíle uvedené v článku 10 odpovídajícím způsobem odrážely v kapacitě, kterou mají dodávat jednotliví poskytovatelé letových navigačních služeb a na níž se v operačním plánu sítě dohodli manažer struktury vzdušného prostoru a tito poskytovatelé letových navigačních služeb.

6. Manažer struktury vzdušného prostoru:

a) rozhoduje o jednotlivých opatřeních, jimiž se provádějí funkce sítě a jež mají podpořit účinné provádění závazného operačního plánu sítě a dosažení závazných výkonnostních cílů;

b) poskytuje Komisi poradenství a agentuře působící jako PRB poskytuje důležité informace, pokud jde o zavádění infrastruktury sítě ATM v souladu s evropským hlavním plánem ATM, zejména s cílem určit investice nezbytné pro síť.

7. Manažer struktury vzdušného prostoru přijímá rozhodnutí procesem rozhodování založeným na spolupráci. Strany procesu rozhodování založeného na spolupráci konají tak, aby co nejvíce napomohly zlepšit fungování a výkonnost sítě. Rozhodovací proces založený na spolupráci musí podporovat zájmy sítě.

8. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijatých přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3 stanoví podrobná pravidla pro výkon funkcí sítě, úkoly manažera struktury vzdušného prostoru a správní mechanismy včetně rozhodovacích procesů a krizového řízení.

9. Jinými aspekty navrhování struktur vzdušného prostoru, než které jsou uvedeny v čl. 26 odst. 2 a 3, se zabývají členské státy. V této souvislosti členské státy zohlední požadavky letového provozu a sezónnost a složitost letového provozu a plánů výkonnosti. Před přijetím rozhodnutí o těchto aspektech konzultují dotčené uživatele vzdušného prostoru nebo skupiny zastupující tyto uživatele a v případě potřeby vojenské orgány.“

59) Článek 18 se zrušuje.

60) Článek 19 se označuje jako článek 29 (v kapitole IV pozměněného návrhu). První věta se nahrazuje tímto:

„*Poskytovatelé letových provozních služeb stanoví mechanismy konzultací s příslušnými uživateli vzdušného prostoru a provozovateli letišť o všech závažných otázkách týkajících se poskytovaných služeb, včetně významných změn v uspořádání vzdušného prostoru, nebo o strategických investicích, které mají významný dopad na zajišťování uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a/nebo na poplatky za tyto služby.*“;

ve čtvrté větě se odkaz na „*čl. 27 odst. 3*“ nahrazuje zněním „*čl. 37 odst. 3*“.

61) Článek 20 se označuje jako článek 30 (v kapitole IV pozměněného návrhu) a je přeformulován takto:

„*Členské státy v rámci společné dopravní politiky zajistí, aby ohledně uspořádání konkrétních bloků vzdušného prostoru byly mezi příslušnými civilními a vojenskými orgány uzavřeny či obnoveny písemné dohody nebo obdobná právní ujednání, a uvědomí o nich Komisi*“

62) Článek 21 se označuje jako článek 25, jeho název se nahrazuje názvem „*Transparentnost účetnictví poskytovatelů letových navigačních služeb*“ a jeho znění je přeformulováno takto:

„*1. Nezávisle na svých vlastnických vztazích nebo právních strukturách sestavují poskytovatelé letových navigačních služeb každoročně své účetní výkazy a zveřejňují je. Tyto účetní výkazy musí být v souladu s mezinárodními účetními standardy přijatými v Unii. Jestliže vzhledem k právnímu postavení poskytovatele letových navigačních služeb není plný soulad s mezinárodními účetními standardy možný, musí poskytovatel dosáhnout tohoto souladu v maximální míře. Poskytovatelé letových navigačních služeb zveřejňují výroční zprávu a pravidelně se podrobují nezávislému auditu účtů uvedených v tomto odstavci.*

2. Vnitrostátní dozorové orgány a agentura působící jako PRB mají právo na přístup k účtům poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří podléhají jejich dohledu. Členské státy se mohou rozhodnout, že přístup k těmto účtům udělí jiným dozorovým orgánům.

3. Aby se zabránilo diskriminaci, křížovému subvencování a narušení hospodářské soutěže, vedou poskytovatelé letových navigačních služeb ve svém interním účetnictví oddělené účetnictví jednotlivých letových navigačních služeb, jak by je byli povinni vést, kdyby tyto služby prováděly samostatné podniky. Poskytovatel letových navigačních služeb vede rovněž oddělené účetnictví pro každou činnost, pokud:

a) poskytuje letové navigační služby, jež jsou předmětem zakázky v souladu s čl. 8 odst. 1, a letové navigační služby, na něž se uvedené ustanovení nevztahuje;

b) poskytuje letové navigační služby a vykonává jiné činnosti jakéhokoli druhu, včetně společných informačních služeb;

c) poskytuje letové navigační služby v Unii a ve třetích zemích.

Stanovené náklady, skutečné náklady a příjmy plynoucí z letových navigačních služeb se člení na personální náklady, provozní náklady jiné než personální, odpisy, investiční náklady, náklady na poplatky a platby hrazené agentuře působící jako PRB a mimořádné náklady a s výhradou ochrany důvěrných informací se zveřejňují.

4. Vnitrostátní dozorový orgán nebo subjekt nezávislý na dotčeném poskytovateli letových navigačních služeb a schválený vnitrostátním dozorovým orgánem schválí finanční údaje o nákladech a příjmech vykázaných v souladu s čl. 19 odst. 6 a další informace, jež jsou relevantní pro výpočet jednotkových sazeb. Závěry auditu se zveřejní.“

63) Článek 22 se označuje jako článek 31 (v kapitole IV pozměněného návrhu). Název se nahrazuje názvem „*Dostupnost provozních údajů pro všeobecný letový provoz a přístup k nim*“ a jeho znění je přeformulováno takto:

„*1. Pokud jde o všeobecný letový provoz včetně přeshraniční a celounijní úrovně, všichni poskytovatelé letových navigačních služeb, uživatelé vzdušného prostoru, letiště a manažer struktury vzdušného prostoru zpřístupní v reálném čase relevantní provozní údaje, a to bez*

diskriminace a aniž jsou dotčeny zájmy bezpečnostní nebo obranné politiky. Tato dostupnost poslouží poskytovatelům letových provozních služeb, kteří získali osvědčení nebo předložili prohlášení, subjektům, jež prokazatelně zvažují poskytování letových navigačních služeb, uživatelům vzdušného prostoru a letišť, jakož i manažerovi struktury vzdušného prostoru. Tyto údaje smějí být využívány jen pro provozní účely.

2. Ceny za službu uvedenou v odstavci 1 vycházejí z mezních nákladů na zpřístupnění údajů.

3. Přístup k příslušným provozním údajům podle odstavce 1 se udělí orgánům, které jsou odpovědné za bezpečnostní dohled, dohled nad výkonností a dohled nad sítí, k nimž patří i agentura.

4. Komise může stanovit podrobné požadavky na zpřístupňování údajů a přístup k nim v souladu s odstavci 1 a 3 a na metodiku stanovení cen uvedenou v odstavci 2. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3.“

64) Vkládá se nový článek 12, který nese název „*Klasifikace traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb*“ a zní takto:

„*1. Před začátkem každého referenčního období oznámí každý členský stát Komisi, které z letových navigačních služeb, jež mají být během tohoto období poskytovány ve vzdušném prostoru spadajícím do jeho pravomoci, hodlá klasifikovat jako traťové navigační služby a které jako letištní a přibližovací služby. Každý členský stát zároveň oznámí Komisi poskytovatele letových provozních služeb, kteří byli určeni k poskytování těchto služeb.*

2. V dostatečném předstihu před začátkem příslušného referenčního období přijme Komise pro každý členský stát prováděcí rozhodnutí týkající se toho, zda zamýšlená klasifikace dotčených služeb splňuje kritéria stanovená v čl. 2 bodech 28 a 55. Na žádost Komise jí Agentura působící jako PRB poskytne formou stanoviska pomoc při analýze a přípravě těchto rozhodnutí.

3. Konstatuje-li se v rozhodnutí přijatém podle odstavce 2, že zamýšlená klasifikace nesplňuje kritéria stanovená v čl. 2 bodech 28 a 55, předloží dotčený členský stát s přihlédnutím k uvedenému rozhodnutí nové oznámení, jež bude s těmito kritérii v souladu. Komise o tomto oznámení rozhodne v souladu s odstavcem 2.

4. Dotčení určení poskytovatelé letových provozních služeb vycházejí ve svých návrzích plánů výkonnosti traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb z klasifikací, u nichž Komise konstatovala, že jsou v souladu s kritérii stanovenými v čl. 2 bodech 28 a 55. Z týchž klasifikací vychází agentura působící jako PRB při posuzování rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby podle čl. 13 odst. 3.“

65) Vkládá se nový článek 13, který nese název „*Plány výkonnosti a výkonnostní cíle pro traťové navigační služby určených poskytovatelů letových provozních služeb*“ a zní takto:

„*1. Určení poskytovatelé letových provozních služeb pro traťové navigační služby přijmou na každé referenční období návrhy plánů výkonnosti pro všechny traťové navigační služby, které poskytují, a případně pořizují od jiných poskytovatelů.*

Návrhy plánů výkonnosti se přijímají poté, co byly stanoveny výkonnostní cíle pro celou Unii, a před začátkem dotčeného referenčního období. Obsahují výkonnostní cíle pro traťové navigační služby v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících životní prostředí, kapacitu a

efektivitu nákladů, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Tyto návrhy plánů výkonnosti zohlední evropský hlavní plán ATM. Návrhy plánů výkonnosti se zveřejní.

2. Návrhy plánů výkonnosti traťových navigačních služeb uvedené v odstavci 1 zahrnují příslušné informace od manažera struktury vzdušného prostoru. Před přijetím těchto návrhů konzultují určení poskytovatelé letových provozních služeb se zástupci uživatelů vzdušného prostoru a případně s vojenskými orgány, provozovateli letišť a koordinátory letišť. Určení poskytovatelé letových provozních služeb tyto plány rovněž předloží příslušnému vnitrostátnímu úřadu odpovědnému za jejich certifikaci, který ověří soulad s nařízením (EU) 2018/1139 a s akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě.

3. Návrhy plánů výkonnosti traťových navigačních služeb obsahují výkonnostní cíle pro traťové navigační služby, které jsou v souladu s příslušnými výkonnostními cíli na úrovni Unie ve všech klíčových oblastech výkonnosti a splňují dodatečné podmínky stanovené ve třetím pododstavci.

Zda jsou výkonnostní cíle pro traťové navigační služby v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, se stanoví podle těchto kritérií:

a) pokud byly spolu s výkonnostními cíli pro celou Unii stanoveny rozdělené hodnoty, porovnání výkonnostních cílů z návrhu plánu výkonnosti s těmito rozdělenými hodnotami;

b) hodnocení zlepšení výkonnosti v průběhu času za referenční období, na které se vztahuje plán výkonnosti, a navíc za celé období zahrnující jak předchozí referenční období, tak referenční období, na něž se vztahuje plán výkonnosti;

c) porovnání plánované úrovně výkonnosti dotčeného poskytovatele letových provozních služeb s jinými poskytovateli letových provozních služeb, kteří patří do stejné referenční skupiny.

Kromě toho musí návrh plánu výkonnosti splňovat tyto podmínky:

a) klíčové předpoklady použité jako základ pro stanovení cílů a opatření k jejich dosažení v referenčním období, včetně základních hodnot, prognóz provozu a zvolených ekonomických předpokladů, musí být přesné, přiměřené a soudržné;

b) návrh plánu výkonnosti musí být úplný co do údajů a podkladů;

c) nákladové základy poplatků musí být v souladu s článkem 20.

4. Rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby posuzuje agentura působící jako PRB na základě metodiky uvedené v čl. 10 odst. 3 písm. k) a klasifikace jednotlivých služeb, jak je posoudila Komise podle článku 12.

5. Návrhy plánů výkonnosti traťových navigačních služeb uvedené v odstavci 1, případně včetně rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby, se předkládají k posouzení a schválení agentuře působící jako PRB.

6. V případě, že určený poskytovatel letových provozních služeb poskytuje jak traťové navigační služby, tak letištní a přibližovací služby, agentura působící jako PRB nejprve posoudí rozdělení nákladů mezi příslušné služby v souladu s odstavcem 4.

Pokud agentura působící jako PRB zjistí, že rozdělení nákladů není v souladu s metodikou nebo klasifikací podle odstavce 4, předloží určený poskytovatel letových provozních služeb nový návrh plánu výkonnosti, který s uvedenou metodikou a klasifikací bude v souladu.

Konstatuje-li agentura působící jako PRB, že rozdělení nákladů je v souladu s uvedenou metodikou a klasifikací, přijme rozhodnutí v tomto smyslu a oznámí jej určenému poskytovateli letových provozních služeb a dotčenému vnitrostátnímu dozorovému orgánu. Závěry tohoto rozhodnutí jsou pro vnitrostátní dozorový orgán závazné, pokud jde o rozdělení nákladů pro účely posouzení návrhu plánu výkonnosti pro letištní a přibližovací služby uvedeného v článku 14.

7. Agentura působící jako PRB posoudí výkonnostní cíle pro traťové navigační služby a plány výkonnosti podle kritérií a podmínek stanovených v odstavci 3. Použije-li se odstavec 6, provede se toto posouzení po přijetí rozhodnutí o rozdělení nákladů v souladu s odst. 6 čtvrtým pododstavcem.

Zjistí-li agentura působící jako PRB, že návrh plánu výkonnosti splňuje uvedená kritéria a podmínky, schválí jej.

Pokud agentura působící jako PRB zjistí, že jeden nebo více výkonnostních cílů pro traťové navigační služby není v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie nebo že plán výkonnosti nesplňuje dodatečné podmínky stanovené v odstavci 3, schválení nevydá.

8. Jestliže agentura působící jako PRB odmítla schválit návrh plánu výkonnosti v souladu s odstavcem 7, předloží určený poskytovatel letových provozních služeb revidovaný návrh plánu výkonnosti, případně včetně revidovaných cílů.

9. Agentura působící jako PRB posoudí revidovaný návrh plánu výkonnosti uvedený v odstavci 8 podle kritérií a podmínek stanovených v odstavci 3. Splňuje-li revidovaný návrh plánu výkonnosti tato kritéria a podmínky, agentura působící jako PRB jej schválí.

V případě, že revidovaný návrh plánu výkonnosti tato kritéria a podmínky nesplňuje, agentura působící jako PRB jej neschválí a požádá dotčeného určeného poskytovatele letových provozních služeb, aby předložil konečný návrh plánu výkonnosti.

Pokud je revidovaný návrh plánu výkonnosti předložený v souladu s odstavcem 8 zamítnut, protože jeho výkonnostní cíle pro traťové navigační služby nejsou v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie, stanoví agentura působící jako PRB dotčenému určenému poskytovateli letových provozních služeb výkonnostní cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, přičemž zohlední zjištění obsažená v rozhodnutí uvedeném v odstavci 7. V konečném návrhu plánu výkonnosti, který má předložit dotčený určený poskytovatel letových provozních služeb, musí být uvedeny výkonnostní cíle takto stanovené agenturou působící jako PRB, jakož i opatření k dosažení těchto cílů.

Bylo-li schválení revidovaného návrhu plánu výkonnosti předloženého v souladu s odstavcem 8 zamítnuto pouze proto, že nesplňuje podmínky stanovené v odst. 3 třetím pododstavci, uvedou se v konečném návrhu plánu výkonnosti, který má předložit dotčený určený poskytovatel letových provozních služeb, výkonnostní cíle z návrhu plánu výkonnosti, u nichž agentura působící jako PRB konstatovala soulad s výkonnostními cíli pro celou Unii, a nezbytné změny u podmínek, které podle agentury působící jako PRB nebyly splněny.

Pokud bylo schválení revidovaného návrhu plánu výkonnosti předloženého v souladu s odstavcem 8 zamítnuto proto, že jeho výkonnostní cíle pro traťové navigační služby nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii a protože nesplňuje ani podmínky stanovené v odst. 3 třetím pododstavci, uvedou se v konečném návrhu plánu výkonnosti, který má předložit dotčený určený poskytovatel letových provozních služeb, výkonnostní cíle, které agentura působící jako PRB stanovila v souladu s třetím pododstavcem, a opatření k dosažení těchto cílů, jakož i nezbytné změny u podmínek, které podle agentury působící jako PRB nebyly splněny.

10. Návrhy plánů výkonnosti schválené agenturou působící jako PRB přijmou dotčení určení poskytovatelé letových provozních služeb jako konečné a zveřejní je.

11. Agentura působící jako PRB vydává ve lhůtách uvedených v prováděcích aktech, které mají být přijaty podle článku 18, pravidelné zprávy o sledování výkonnosti traťových navigačních služeb a funkcí sítě, včetně pravidelných hodnocení plnění výkonnostních cílů traťových navigačních služeb na úrovni Unie a výkonnostních cílů traťových navigačních služeb u poskytovatelů letových provozních služeb a výsledky těchto hodnocení zveřejňuje.

Určený poskytovatel letových provozních služeb poskytne informace a údaje nezbytné ke sledování výkonnosti letových navigačních služeb. Patří mezi ně rovněž informace a údaje o skutečných nákladech a příjmech. Neplní-li se výkonnostní cíle nebo se správně neprovádí plán výkonnosti, vydá agentura působící jako PRB rozhodnutí, v němž poskytovatele letových provozních služeb vyzve k přijetí nápravných opatření. Pokud je to objektivně nezbytné, může mezi tato nápravná opatření patřit i požadavek, aby poskytovatel letových provozních služeb pověřil poskytováním příslušných služeb jiného poskytovatele letových provozních služeb. Pokud se výkonnostní cíle stále nedaří splnit nebo se nadále nesprávně provádí plán výkonnosti nebo se uložená nápravná opatření neprovádí řádně nebo vůbec, provede agentura působící jako PRB šetření a poskytne Komisi stanovisko v souladu s čl. 24 odst. 2. Komise může přijmout opatření v souladu s čl. 24 odst. 3.“

66) Vkládá se nový článek 14, který nese název „*Plány výkonnosti a výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby určených poskytovatelů letových provozních služeb*“ a zní takto:

„*1. Určení poskytovatelé letových provozních služeb pro letištní a přibližovací služby přijmou na každé referenční období návrhy plánů výkonnosti pro všechny letištní a přibližovací služby, které poskytují, a případně pořizují od jiných poskytovatelů.*

Návrhy plánů výkonnosti se přijímají poté, co byly stanoveny výkonnostní cíle pro celou Unii, a před začátkem dotčeného referenčního období. Obsahují výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Tyto návrhy plánů výkonnosti zohlední evropský hlavní plán ATM. Návrhy plánů výkonnosti se zveřejní.

2. Návrhy plánů výkonnosti letištních a přibližovacích služeb uvedené v odstavci 1 zahrnují příslušné informace od manažera struktury vzdušného prostoru. Před přijetím těchto návrhů konzultují určení poskytovatelé letových provozních služeb se zástupci uživatelů vzdušného prostoru a případně s vojenskými orgány, provozovateli letišť a koordinátory letišť. Určení poskytovatelé letových provozních služeb tyto plány rovněž předloží příslušnému vnitrostátnímu úřadu odpovědnému za jejich certifikaci, který ověří soulad s nařízením (EU) 2018/1139 a s akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě.

3. Návrhy plánů výkonnosti letištních a přibližovacích služeb obsahují výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby, které jsou v souladu s příslušnými výkonnostními cíli na úrovni Unie ve všech klíčových oblastech výkonnosti a splňují dodatečné podmínky stanovené ve třetím pododstavci.

Zda jsou výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, se stanoví podle těchto kritérií:

a) pokud byly spolu s výkonnostními cíli pro celou Unii stanoveny rozdělené hodnoty, porovnání výkonnostních cílů z návrhu plánu výkonnosti s těmito rozdělenými hodnotami;

b) hodnocení zlepšení výkonnosti v průběhu času za referenční období, na které se vztahuje plán výkonnosti, a navíc za celé období zahrnující jak předchozí referenční období, tak referenční období, na něž se vztahuje plán výkonnosti;

c) porovnání plánované úrovně výkonnosti dotčeného poskytovatele letových provozních služeb s jinými poskytovateli letových provozních služeb, kteří patří do stejné referenční skupiny.

Kromě toho musí návrh plánu výkonnosti splňovat tyto podmínky:

a) klíčové předpoklady použité jako základ pro stanovení cílů a opatření k jejich dosažení v referenčním období, včetně základních hodnot, prognóz provozu a zvolených ekonomických předpokladů, musí být přesné, přiměřené a soudržné;

b) návrh plánu výkonnosti musí být úplný co do údajů a podkladů;

c) nákladové základy poplatků musí být v souladu s článkem 20.

4. Návrhy plánů výkonnosti letištních a přibližovacích služeb uvedené v odstavci 1 se předkládají k posouzení a schválení vnitrostátnímu dozorovému orgánu.

5. V případě, že určený poskytovatel letových provozních služeb poskytuje traťové navigační služby i letištní a přibližovací služby, předkládá se vnitrostátnímu dozorovému orgánu návrh plánu výkonnosti letištních a přibližovacích služeb, k němuž agentura působící jako PRB vydala v souladu s čl. 13 odst. 6 třetím pododstavcem kladné rozhodnutí o rozdělení nákladů.

6. Vnitrostátní dozorový orgán posoudí výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby a plány výkonnosti podle kritérií a podmínek stanovených v odstavci 3. Použije-li se odstavec 5, vychází vnitrostátní dozorový orgán ve svém posouzení ze závěrů rozhodnutí o rozdělení nákladů, jež přijala agentura působící jako PRB.

Zjistí-li vnitrostátní dozorový orgán, že návrh plánu výkonnosti splňuje uvedená kritéria a podmínky, schválí jej.

Pokud vnitrostátní dozorový orgán zjistí, že jeden nebo více výkonnostních cílů pro letištní a přibližovací služby není v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie nebo že plán výkonnosti nesplňuje dodatečné podmínky stanovené v odstavci 3, schválení nevydá.

7. Jestliže vnitrostátní dozorový orgán odmítl schválit návrh plánu výkonnosti v souladu s odstavcem 6, předloží určený poskytovatel letových provozních služeb revidovaný návrh plánu výkonnosti, případně včetně revidovaných cílů.

8. Vnitrostátní dozorový orgán posoudí revidovaný návrh plánu výkonnosti uvedený v odstavci 7 podle kritérií a podmínek stanovených v odstavci 3. Splňuje-li revidovaný návrh plánu výkonnosti tato kritéria a podmínky, vnitrostátní dozorový orgán jej schválí.

V případě, že revidovaný návrh plánu výkonnosti tato kritéria a podmínky nesplňuje, vnitrostátní dozorový orgán jej neschválí a požádá určeného poskytovatele letových provozních služeb, aby předložil konečný návrh plánu výkonnosti.

Pokud je revidovaný návrh plánu výkonnosti předložený v souladu s odstavcem 7 zamítnut, protože jeho výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby nejsou v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie, stanoví vnitrostátní dozorový orgán dotčenému určenému poskytovateli letových provozních služeb výkonnostní cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie, přičemž zohlední zjištění obsažená v rozhodnutí uvedeném v odstavci 6. V konečném návrhu plánu výkonnosti, který má předložit dotčený určený poskytovatel letových provozních služeb, musí být uvedeny výkonnostní cíle takto stanovené vnitrostátním dozorovým orgánem, jakož i opatření k dosažení těchto cílů.

Bylo-li schválení revidovaného návrhu plánu výkonnosti předloženého v souladu s odstavcem 7 zamítnuto pouze proto, že nesplňuje podmínky stanovené v odst. 3 třetím pododstavci, uvedou se v konečném návrhu plánu výkonnosti, který má předložit dotčený určený poskytovatel letových provozních služeb, výkonnostní cíle z návrhu plánu výkonnosti, u nichž vnitrostátní dozorový orgán konstatoval soulad s výkonnostními cíli pro celou Unii, a nezbytné změny u podmínek, které podle vnitrostátního dozorového orgánu nebyly splněny.

Pokud bylo schválení revidovaného návrhu plánu výkonnosti předloženého v souladu s odstavcem 7 zamítnuto proto, že jeho výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii a protože nesplňuje ani podmínky stanovené v odst. 3 třetím pododstavci, uvedou se v konečném návrhu plánu výkonnosti, který má předložit dotčený určený poskytovatel letových provozních služeb, výkonnostní cíle, které vnitrostátní dozorový orgán stanovil v souladu s třetím pododstavcem, a opatření k dosažení těchto cílů, jakož i nezbytné změny u podmínek, které podle vnitrostátního dozorového orgánu nebyly splněny.

9. Návrhy plánů výkonnosti schválené vnitrostátním dozorovým orgánem přijmou dotčení určení poskytovatelé letových provozních služeb jako konečné a zveřejní je.

10. Dotčený vnitrostátní dozorový orgán vydává pravidelné zprávy o sledování výkonnosti letištních a přibližovacích služeb, včetně pravidelných hodnocení plnění výkonnostních cílů pro letištní a přibližovací služby u poskytovatelů letových provozních služeb, a výsledky těchto hodnocení zveřejňuje.

Určený poskytovatel letových provozních služeb poskytne informace a údaje nezbytné ke sledování výkonnosti letových navigačních služeb. Patří mezi ně rovněž informace a údaje o skutečných nákladech a příjmech.

Neplní-li se výkonnostní cíle nebo se správně neprovádí plán výkonnosti, vydá vnitrostátní dozorový orgán rozhodnutí, v němž poskytovatele letových provozních služeb vyzve k přijetí nápravných opatření. Pokud je to objektivně nezbytné, může mezi tato nápravná opatření patřit i požadavek, aby poskytovatel letových provozních služeb pověřil poskytováním příslušných služeb jiného poskytovatele letových provozních služeb. Pokud se výkonnostní cíle stále nedaří splnit nebo se nadále nesprávně provádí plán výkonnosti nebo se uložená nápravná opatření neprovádí řádně nebo vůbec, vnitrostátní dozorový orgán požádá

agenturu působící jako PRB, aby provedla šetření v souladu s čl. 24 odst. 2, a Komise může přijmout opatření v souladu s čl. 24 odst. 3.

11. Členské státy zajistí, aby rozhodnutí přijatá vnitrostátním dozorovým orgánem podle tohoto článku podléhala soudnímu přezkumu.

12. Pokud agentura působící jako PRB plní úkoly vnitrostátního dozorového orgánu v souladu s čl. 3 odst. 8, předkládají se jí návrhy plánů výkonnosti letištních a přibližovacích služeb společně s návrhy plánů výkonnosti traťových navigačních služeb. Pokud agentura přijala rozhodnutí o rozdělení nákladů podle čl. 13 odst. 6 třetího pododstavce, je pro ni toto rozhodnutí závazné při posuzování návrhů plánů výkonnosti letištních a přibližovacích služeb.“

67) Vkládá se nový článek 15, který nese název „*Úloha agentury působící jako PRB při sledování výkonnostních cílů pro letištní a přibližovací služby na úrovni Unie*“ a zní takto:

„*1. Agentura působící jako PRB pravidelně připravuje celounijní přehled o výkonnosti letištních a přibližovacích služeb a o tom, nakolik jejich výkonnost odpovídá výkonnostním cílům na úrovni Unie.*

2. Pro účely přehledu podle bodu 1 uvědomí vnitrostátní dozorové orgány agenturu působící jako PRB o svých zprávách uvedených v čl. 14 odst. 10 a poskytnou jí veškeré další informace, které si pro tyto účely vyžádá.“

68) Vkládá se nový článek 16, který nese název „*Plán výkonnosti sítě*“ a zní takto:

„*1. Manažer struktury vzdušného prostoru vypracuje na každé referenční období návrh plánu výkonnosti sítě pro všechny funkce sítě, které plní.*

Návrh plánu výkonnosti sítě se sestavuje poté, co byly stanoveny výkonnostní cíle pro celou Unii a před začátkem dotčeného referenčního období. Obsahuje výkonnostní cíle v klíčových oblastech zahrnujících životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů.

2. Návrh plánu výkonnosti sítě se předkládá agentuře působící jako PRB a Komisi.

Na žádost Komise jí agentura působící jako PRB předloží své stanovisko k návrhu plánu výkonnosti sítě, a to na základě těchto základních kritérií:

a) hodnocení zlepšení výkonnosti v průběhu času za referenční období, na které se vztahuje plán výkonnosti, a navíc za celé období zahrnující jak předchozí referenční období, tak referenční období, na něž se vztahuje plán výkonnosti;

b) úplnost návrhu plánu výkonnosti sítě, pokud jde o údaje a podklady.

Shledá-li Komise, že návrh plánu výkonnosti sítě je úplný a vykazuje odpovídající zlepšení výkonnosti, přijme jej jako konečný plán. V opačném případě může Komise požádat manažera struktury vzdušného prostoru, aby předložil revidovaný návrh plánu výkonnosti sítě.“

69) Vkládá se nový článek 17, který nese název „*Revize výkonnostních cílů a plánů výkonnosti v průběhu referenčního období*“ a zní takto:

„*1. Pokud se výrazně změnily okolnosti a výkonnostní cíle na úrovni Unie už během referenčního období nejsou přiměřené a je-li nutné a přiměřené cíle revidovat, Komise*

výkonnostní cíle pro celou Unii reviduje. Na takové rozhodnutí se použije článek 11. V návaznosti na tuto revizi přijmou určení poskytovatelé letových provozních služeb nové návrhy plánů výkonnosti, na něž se vztahují články 13 a 14. Manažer struktury vzdušného prostoru sestaví nový návrh plánu výkonnosti sítě, na nějž se vztahuje článek 16.

2. Součástí rozhodnutí o revidovaných výkonnostních cílech pro celou Unii uvedeného v odstavci 1 jsou přechodná ustanovení na období, než se začnou používat konečné plány výkonnosti přijaté podle čl. 13 odst. 6 a čl. 14 odst. 6.

3. Chtějí-li určení poskytovatelé letových provozních služeb během referenčního období revidovat jeden nebo několik výkonnostních cílů, mohou o povolení požádat agenturu působící jako PRB, pokud se jedná o traťové navigační služby, nebo dotčený vnitrostátní dozorový orgán, pokud se jedná o letištní a přibližovací služby. Takový požadavek lze učinit v případech, kdy bylo dosaženo varovných prahových hodnot, nebo tehdy, když určení poskytovatelé letových provozních služeb prokáží, že původní údaje, předpoklady a zdůvodnění, které tvoří základ výkonnostních cílů, již nejsou ve významném a dlouhodobém rozsahu přesné kvůli okolnostem, které nebylo možno v době přijetí plánu výkonnosti předvídat.

4. Agentura působící jako PRB, pokud jde o traťové navigační služby, nebo dotčený vnitrostátní dozorový orgán, pokud jde o letištní a přibližovací služby, povolí určenému poskytovateli letových provozních služeb provést zamýšlenou revizi pouze tehdy, je-li to nezbytné a přiměřené a pokud revidované výkonnostní cíle zajišťují zachování souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Byla-li revize povolena, určení poskytovatelé letových provozních služeb přijmou nové návrhy plánů výkonnosti v souladu s postupy podle článků 13 a 14.“

70) Vkládá se nový článek 18, který nese název „*Provádění systému sledování výkonnosti*“ a zní takto:

„*Pro účely provádění systému sledování výkonnosti přijme Komise podrobné požadavky a postupy týkající se čl. 10 odst. 3, článků 11, 12, 13, 14, 15, 16 a 17, zejména pokud jde o sestavování návrhů plánů výkonnosti, stanovení výkonnostních cílů, kritéria a podmínky jejich posuzování, metodiku rozdělování nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby, sledování výkonnosti a vydávání nápravných opatření a harmonogramy pro veškeré postupy. Tyto požadavky a postupy se stanoví v prováděcím aktu přijatém poradním postupem podle čl. 37 odst. 2.*“

71) Vkládá se nový článek 20, který nese název „*Nákladové základy poplatků*“ a zní takto:

„*1. Nákladové základy poplatků za traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby sestávají ze stanovených nákladů souvisejících s poskytováním těchto služeb v dotčené oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb a dotčené oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb, jak je stanoveno v plánech výkonnosti přijatých v souladu s články 13 a 14.*

2. Do stanovených nákladů podle odstavce 1 patří náklady na příslušná zařízení a služby, včetně příslušných úroků z kapitálových investic a odpisů majetku, jakož i náklady na údržbu, provoz, řízení a správu.

3. Součástí stanovených nákladů podle odstavce 1 jsou rovněž:

a) náklady, které poskytovatelům letových provozních služeb vzniknou v souvislosti s poplatky a platbami hrazenými agentuře působící jako PRB;

b) náklady nebo jejich části, které poskytovatelům letových provozních služeb vzniknou v souvislosti s dozorem a certifikací ze strany vnitrostátních dozorových orgánů, pokud členské státy na pokrytí těchto nákladů nevyužijí jiné finanční zdroje;

c) náklady, které poskytovatelům letových provozních služeb vzniknou v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb a funkcí sítě, včetně úkolů svěřených manažerovi struktury vzdušného prostoru, pokud členské státy na pokrytí těchto nákladů nevyužijí jiné finanční zdroje.

4. Do stanovených nákladů nepatří náklady na sankce uložené členskými státy podle článku 42 ani náklady na případná nápravná opatření podle čl. 13 odst. 11 a čl. 14 odst. 10.

5. Není povoleno křížové subvencování mezi traťovými navigačními službami a letištními a přibližovacími službami. Náklady, které se týkají jak traťových navigačních služeb, tak letištních a přibližovacích služeb, se na základě transparentní metody rozdělí poměrným způsobem mezi traťové navigační služby na straně jedné a letištní a přibližovací služby na straně druhé. V obou těchto kategoriích je křížové subvencování mezi různými letovými navigačními službami povoleno pouze tehdy, pokud k tomu existují objektivní důvody, které jsou transparentně vymezeny v souladu s čl. 25 odst. 3.

6. Určení poskytovatelé letových provozních služeb poskytnou podrobné údaje o své nákladové základně agentuře působící jako PRB, vnitrostátním dozorovým orgánům a Komisi. Za tímto účelem se náklady člení v souladu s odděleným účetnictvím podle čl. 25 odst. 3 a rozlišují se personální náklady, provozní náklady jiné než personální, odpisy, investiční náklady, náklady na poplatky a platby hrazené agentuře působící jako PRB a mimořádné náklady.“

72) Vkládá se nový článek 21, který nese název „*Stanovení jednotkových sazeb*“ a zní takto:

„*1. Jednotkové sazby se stanoví za kalendářní rok a pro každou oblast zpoplatnění na základě stanovených nákladů a prognóz provozu stanovených v plánech výkonnosti, jakož i příslušných úprav vyplývajících z předchozích let a dalších příjmů.*

2. Jednotkové sazby stanoví vnitrostátní dozorové orgány poté, co agentura působící jako PRB ověří, že jsou v souladu s články 19 a 20 a s tímto článkem. Pokud agentura působící jako PRB zjistí, že jednotková sazba nesplňuje tyto požadavky, příslušný vnitrostátní dozorový orgán jednotkovou sazbu odpovídajícím způsobem přezkoumá. Pokud jednotková sazba tyto požadavky nadále nesplňuje, agentura působící jako PRB provede šetření a poskytne Komisi stanovisko v souladu s čl. 24 odst. 2 a Komise může přijmout opatření v souladu s čl. 24 odst. 3.

Pro účely zpoplatnění a v případě, že přetížení způsobuje v síti závažné problémy, včetně zhoršení vlivu na životní prostředí, může Komise prostřednictvím prováděcího nařízení přijatého přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3 stanovit společnou jednotkovou sazbu za traťové navigační služby v celém vzdušném prostoru jednotného evropského nebe a podrobná pravidla a postupy pro její uplatňování. Společná jednotková sazba uvedená v prvním pododstavci se vypočítá z váženého průměru různých jednotkových sazeb dotčených poskytovatelů letových navigačních služeb. Výnosy ze společné jednotkové sazby se přerozdělí

tak, aby se u dotčených poskytovatelů letových provozních služeb dosáhlo příjmové neutrality.“

73) Vkládá se nový článek 22, který nese název „*Stanovení poplatků*“ a zní takto:

„*1. Poplatky se od uživatelů vzdušného prostoru vybírají za poskytování letových navigačních služeb za nediskriminačních podmínek s ohledem na relativní výkonnostní charakteristiky různých typů dotčených letadel. Jestliže jsou různým uživatelům vzdušného prostoru ukládány poplatky za užití stejné služby, nesmí být činěn rozdíl s ohledem na státní příslušnost nebo kategorii uživatele.*

2. Poplatek za traťové navigační služby za daný let v dané oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb se vypočítá na základě jednotkové sazby stanovené pro tuto oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb a výkonových jednotek traťových navigačních služeb u daného letu. Poplatek se skládá z jedné nebo více proměnlivých složek, z nichž každá vychází z objektivních faktorů.

3. Poplatek za letištní a přibližovací služby za daný let v dané oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb se vypočítá na základě jednotkové sazby stanovené pro tuto oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb a výkonových jednotek letištních a přibližovacích služeb u daného letu. Pro účely výpočtu poplatku za letištní a přibližovací služby se přiblížení a odlet letadla považuje za jeden let. Poplatek se skládá z jedné nebo více proměnlivých složek, z nichž každá vychází z objektivních faktorů.

4. Někteří uživatelé vzdušného prostoru mohou být od poplatků za letové navigační služby osvobozeni, zejména lehká a státní letadla, a to za předpokladu, že náklady na toto osvobození jsou hrazeny z jiných zdrojů a nepřenášejí se na ostatní uživatele vzdušného prostoru.

5. Poplatky se modulují tak, aby motivovaly poskytovatele letových navigačních služeb, letiště a uživatele vzdušného prostoru k podpoře zlepšování environmentální výkonnosti nebo kvality služeb, jako je větší využívání udržitelných alternativních paliv, zvyšování kapacity, omezení zpoždění a udržitelný rozvoj, a zároveň zachovávaly optimální míru bezpečnosti, zejména při provádění evropského hlavního plánu ATM. Modulace sestává z finančních výhod či znevýhodnění a pro poskytovatele letových provozních služeb je příjmově neutrální.“

74) Vkládá se nový článek 23, který nese název „*Provádění systému poplatků*“ a zní takto:

„*Pro účely provádění systému poplatků přijme Komise podrobné požadavky a postupy týkající se článků 19, 20, 21 a 22, zejména pokud jde o nákladové základy a stanovené náklady, stanovení jednotkových sazeb, motivační systémy a mechanismy sdílení rizik a modulace poplatků. Tyto požadavky a postupy se stanoví v prováděcím aktu přijatém poradním postupem podle čl. 37 odst. 2.*“

Nová kapitola IV: Uspořádání sítě

75) Vkládá se nová kapitola IV „*Uspořádání sítě*“.

76) Kapitola se skládá z článků 26 až 31.

77) U článků 26, 27 a 29 až 31 se odkazuje na body 58, 60, 61 a 63 výše.

78) Nový článek 28 nese název „*Transparentnost účetnictví manažera struktury vzdušného prostoru*“ a zní takto:

„*1. Manažer struktury vzdušného prostoru sestavuje, předkládá a zveřejňuje své účetní výkazy. Tyto účetní výkazy musí být v souladu s mezinárodními účetními standardy přijatými Unií. Jestliže kvůli právnímu postavení manažera struktury vzdušného prostoru není plný soulad s mezinárodními účetními standardy možný, musí manažer struktury vzdušného prostoru dosáhnout tohoto souladu v maximální míře.*

2. Manažer struktury vzdušného prostoru zveřejňuje výroční zprávu a pravidelně se podrobuje nezávislému auditu.“

Kapitola V: Vzdušný prostor, interoperabilita a technologické inovace

79) Kapitola IV se označuje jako kapitola V a její název se mění na „*Vzdušný prostor, interoperabilita a technologické inovace*“.

80) Článek 23 se označuje jako článek 32 a mění se takto:

„*Aniž je dotčeno zveřejňování leteckých informací členskými státy, manažer struktury vzdušného prostoru ve spolupráci s Komisí zajistí – způsobem, který tomuto znění odpovídá – dostupnost vysoce kvalitních leteckých informací v elektronické podobě, prezentovaných harmonizovaným způsobem a vyhovujících požadavkům všech příslušných uživatelů na jejich kvalitu a včasnost. Takto se zpřístupní pouze letecké informace, které jsou v souladu se základními požadavky stanovenými v bodě 2.1 přílohy VIII nařízení (EU) 2018/1139.*“

81) Článek 24 se zrušuje.

82) Vkládá se nový článek 33, který nese název „*Pružné užívání vzdušného prostoru*“ a zní takto:

„*1. Členské státy zajistí, s ohledem na organizaci vojenských záležitostí ve své pravomoci, uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru v rámci jednotného evropského nebe, vymezené ICAO a rozvinuté Eurocontrolem, s cílem usnadnit uspořádání vzdušného prostoru a řízení letového provozu v rámci společné dopravní politiky a v souladu s evropským hlavním plánem ATM.*

2. Členské státy každoročně podávají Komisi v rámci společné dopravní politiky zprávu o uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru, pokud jde o vzdušný prostor pod jejich pravomocí.

3. Ukáže-li se, zejména na základě zpráv předaných členskými státy, že je nezbytné posílit a harmonizovat uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru v rámci jednotného evropského nebe, Komise přijme opatření v rámci společné dopravní politiky. Tyto prováděcí předpisy se přijmou přezkumným postupem stanoveným v čl. 37 odst. 3.“

83) Vkládá se nový článek 34, který nese název „*Koordinace projektu SESAR*“ a zní takto:

„*Subjekty pověřené úkoly stanovenými v právu Unie v oblastech koordinace definiční fáze, vývojové fáze, nebo případně zaváděcí fáze SESAR spolupracují s cílem zajistit účinnou koordinaci mezi těmito třemi fázemi, aby mezi nimi bylo dosaženo plynulého a včasného přechodu.*

V co nejširším rozsahu se zapojí všechny relevantní civilní a vojenské zúčastněné strany.“

Kapitola VI: Závěrečná ustanovení

84) Kapitola V se označuje jako kapitola VI.

85) Článek 25 se zrušuje.

86) Článek 26 se označuje jako článek 36 a mění se takto:

(a) odstavec 2 je přeformulován takto:

„*Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článcích 6 a 26 je svěřena Komisi na dobu sedmi let ode [dne vyhlášení tohoto nařízení]. Přenesení pravomocí se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.*“;

(b) v odstavci 3 se odkazy na „*čl. 11 odst. 7, čl. 17 odst. 3 a článek 25*“ nahrazují odkazy na „*články 6 a 26*“;

(c) na začátek odstavce 4 se doplňuje nová věta, která zní:

„*Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.*“;

(d) v odstavci 5 se odkazy na „*čl. 11 odst. 7, čl. 17 odst. 3 a článek 25*“ nahrazují odkazy na „*články 6 a 26*“.

87) Článek 27 se označuje jako článek 37. V odstavci 1 se první věta nahrazuje tímto:

„*Komisi je nápomocen Výbor pro jednotné nebe (dále jen „výbor“), složený ze dvou zástupců z každého členského státu, kterému předsedá Komise. Výbor náležitě přihlíží k zájmům všech kategorií uživatelů.*“

88) V případě článku 28 se odkazuje na 45. bod odůvodnění.

89) Článek 29 se zrušuje.

90) Článek 30 se označuje jako článek 39 a je přeformulován takto:

„Unie a její členské státy se zaměří na rozšíření jednotného evropského nebe na země, které nejsou členy Evropské unie, a bude jej podporovat. Za tímto účelem členské státy usilují v rámci dohod uzavřených se sousedními třetími zeměmi o rozšíření jednotného evropského nebe i na tyto země. Kromě toho usilují o spolupráci s těmito zeměmi buď v rámci dohod o funkcích sítě, nebo v rámci dohody mezi Unií a Eurocontrolem, kterou se stanoví obecný rámec posílené spolupráci, jež posiluje „celoevropský rozměr“ ATM.“

91) Článek 31 se označuje jako článek 40. Název se nahrazuje tímto: „*Podpora ze strany dalších subjektů*“ a znění článku je přeformulováno takto:

„*Komise může při plnění svých úkolů podle tohoto nařízení požádat o podporu další subjekty.*“

92) Článek 32 se označuje jako článek 41 a mění se takto:

„*1. Vnitrostátní dozorové orgány jednající v souladu s vnitrostátními právními předpisy, ani Komise, ani agentura – bez ohledu na to, zda působí jako PRB –, ani manažer struktury vzdušného prostoru nezveřejňují informace důvěrné povahy, zejména informace o poskytovatelích letových navigačních služeb, jejich obchodních vztazích nebo jejich nákladových položkách.*

2. Ustanovením odstavce 1 nejsou dotčena práva vnitrostátních dozorových orgánů, Komise nebo agentury působící jako PRB na zveřejňování informací v případech, kdy je to nezbytné k plnění jejich povinností; tehdy musí být zveřejnění informací přiměřené a zohledňovat oprávněné zájmy poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru, letišť a jiných zúčastněných stran na ochraně jejich obchodně citlivých informací.

3. Informace a údaje poskytované v souladu se systémem poplatků stanoveným v článcích 19 až 24, zejména pokud jde o stanovené náklady, skutečné náklady a příjmy určených poskytovatelů letových provozních služeb, se zveřejňují.“

93) Článek 33 se označuje jako článek 42. Znění první věty je přeformulováno takto:

„*Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení a porušení aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jejich základě, kterých se dopustí zejména uživatelé vzdušného prostoru, provozovatelé letišť a poskytovatelé letových navigačních služeb, a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování.*“

94) Článek 34 se označuje jako článek 43 a mění se takto:

„*1. Komise provede do roku 2030 hodnocení s cílem posoudit uplatňování tohoto nařízení. Je-li to odůvodněné, může Komise za tímto účelem požádat členské státy o informace relevantní pro provádění tohoto nařízení.*

2. Komise předloží své závěry Evropskému parlamentu a Radě. Závěry hodnocení se zveřejní.“

95) Článek 35 se označuje jako článek 44. V důsledku změny interpunkce se jeho znění mění takto:

„*Toto nařízení nebrání členskému státu, aby uplatňoval opatření do té míry, v níž jsou potřebná pro zajištění základních bezpečnostních nebo obranných zájmů. Jde zejména o opatření, která jsou nezbytná:*

(a) pro přehled o provozu ve vzdušném prostoru pod pravomocí dotčeného členského státu podle dohod ICAO o oblastní letové navigaci včetně možnosti zjištění, identifikace a vyhodnocení všech letadel, která užívají tento vzdušný prostor, s ohledem na zajištění bezpečnosti letů a přijetí akce k zajištění bezpečnostních a obranných potřeb;

(b) v případě závažných vnitřních nepokojů, které ohrožují veřejný pořádek;

(c) v případě války nebo závažného mezinárodního napětí, které zakládá válečnou hrozbu;

(d) pro plnění mezinárodních závazků členského státu týkajících se zachování míru a mezinárodní bezpečnosti;

(e) pro provádění vojenských činností a výcviku včetně nezbytných možností pro cvičení.“

96) Článek 36 se zrušuje.

97) Článek 37 se označuje jako článek 45 a zrušuje se odkaz na nařízení (ES) č. 552/2004.

98) Článek 38 se označuje jako článek 46. Jeho znění uvedené v původním návrhu je očíslováno jako odstavec 1 a vkládá se nový odstavec 2, který zní:

„*2. Ustanovení čl. 3 odst. 3 se použije ode dne [Úřad pro publikace: vložte datum 48 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost]*.

Články 10 až 24 se použijí ode dne 1. července 2023. Článek 11 nařízení (ES) č. 549/2004 a článek 15 nařízení (ES) č. 550/2004 a prováděcí akty přijaté na jejich základě se nicméně nadále použijí pro účely uplatňování systému sledování výkonnosti a systému poplatků za třetí referenční období.

Ustanovení čl. 26 odst. 3 a článku 32 se použijí na manažera struktury vzdušného prostoru ode dne použitelnosti rozhodnutí o jmenování přijatého podle čl. 27 odst. 2 po vstupu tohoto nařízení v platnost, jež uvedená ustanovení zahrnuje.“

Přílohy

99) Příloha I se zrušuje.

100) Příloha II se označuje jako příloha I a její název se nahrazuje tímto: „*Podmínky, jež mohou být spojeny s osvědčeními uvedenými v článku 6*“. Znění přílohy se mění takto:

„*Dodatečné podmínky připojené k osvědčení se mohou podle potřeby týkat:*

a) oddělení nebo omezení při provozování služeb, které se nevztahují k poskytování letových navigačních služeb;

b) smluv, dohod nebo jiných ujednání mezi poskytovatelem služeb a třetí osobou týkajících se poskytnutých služeb;

c) poskytování informací, které jsou opodstatněně požadované pro ověření požadavků podle čl. 6 odst. 1;

d) veškerých jiných právních podmínek, které nejsou specifické pro letové navigační služby, jako například podmínky vztahující se k pozastavení nebo odebrání osvědčení.“

101) Doplňuje se nová příloha II *„Zrušená nařízení a jejich následná změna“*, která zní takto:

„*Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004* *(Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1)*	
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 *(Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10)*	
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 *(Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20)*	

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 *(Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 34)*	*Pouze články 1, 2 a 3*“

102) Příloha III se mění podle ustanovení tohoto návrhu.

Z důvodu přehlednosti a snadnějšího posouzení textu je připojeno úplné znění pozměněného návrhu na kodifikaci.

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

2013/0186 (COD)

Pozměněný návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o provádění jednotného evropského nebe

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o ⌦ fungování Evropské unie ⌫ ~~založení Evropského společenství,~~ a zejména na čl. ~~80~~ ⌦ 100 ⌫ odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[21],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[22],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

⇩ nový

(1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004[23], nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004[24] a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004[25] byla podstatně změněna. Vzhledem k potřebě provést další změny by uvedená nařízení měla být v zájmu přehlednosti přepracována.

21 ~~Úř. věst. C 241, 7.10.2002, s. 24.~~ Úř. věst. C […], […], s. […].

22 ~~Úř. věst. C 278, 14.11.2002, s. 13.~~ Úř. věst. C […], […], s. […].

23 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1).

24 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10).

25 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20).

↓ 549/2004 1. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Provádění společné dopravní politiky vyžaduje účinný systém letecké dopravy, který umožňuje bezpečný a pravidelný provoz letových provozních služeb, a tím usnadňuje volný pohyb zboží, osob a služeb.~~

↓ 549/2004 2. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Na svém mimořádném zasedání ve dnech 23. a 24. března 2000 v Lisabonu Evropská rada na základě práce skupiny na vysoké úrovni pro jednotné evropské nebe, zřízené Komisí, vyzvala Komisi k předložení návrhů na uspořádání vzdušného prostoru, kontrolu letového provozu a uspořádání toku letového provozu. Uvedená skupina, složená z větší části z civilních a vojenských orgánů letových navigačních služeb v členských státech, vydala svou zprávu v listopadu 2000.~~

↓ 1070/2009 2. bod odůvodnění (přizpůsobený)
⇨ nový

(2) Přijetím prvního balíčku právních předpisů o jednotném evropském nebi Evropským parlamentem a Radou, totiž nařízení (ES) č. 549/2004 ~~ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe~~ ~~(rámcové nařízení)~~, nařízení (ES) č. 550/2004 ~~ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi~~ ~~(nařízení o poskytování služeb)~~, nařízení (ES) č. 551/2004~~ ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi~~ ~~(nařízení o vzdušném prostoru)~~ a nařízení Evropského parlamentu a Rady[26] (ES) č. 552/2004 ~~ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu~~ ~~(nařízení o interoperabilitě)~~, byl stanoven pevný právní základ pro hladký a bezporuchový, interoperabilní a bezpečný systém uspořádání letového provozu (ATM). ⇨ Přijetím druhého balíčku, totiž nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009[27], byla iniciativa jednotného evropského nebe dále posílena zavedením koncepce systému sledování výkonnosti a koncepce manažera struktury vzdušného prostoru, aby se výkonnost evropské sítě ATM ještě zvýšila. Nařízení (ES) č. 552/2004 bylo zrušeno nařízením Evropského

[26] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26).

[27] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cílem zvýšit výkonnost a udržitelnost evropského leteckého systému (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 34).

parlamentu a Rady (EU) 2018/1139[28], jelikož pravidla nezbytná pro interoperabilitu systémů, složek a postupů ATM byla do uvedeného nařízení zahrnuta. ⇦

⇩ nový

(3) S cílem zohlednit změny zavedené v nařízení (EU) 2018/1139 je nezbytné uvést obsah tohoto nařízení do souladu s obsahem nařízení (EU) 2018/1139.

🡻 550/2004 3. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004 (rámcové nařízení)[29] stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe.~~

🡻 551/2004 4. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004 (rámcové nařízení)[30] stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe.~~

🡻 551/2004 5. bod odůvodnění (přizpůsobený)

(4) V článku I Chicagské úmluvy o civilním letectví z roku 1944 smluvní státy uznávají, že „každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzdušným prostorem nad svým územím“. V rámci této svrchovanosti a v souladu s použitelnými mezinárodními smlouvami vykonávají členské státy ⌦ Unie ⌫ při řízení letového provozu výsadu veřejné moci.

🡻 1070/2009 1. bod odůvodnění

(5) Provádění společné dopravní politiky vyžaduje účinný systém letecké dopravy, který by umožňoval bezpečný, pravidelný a udržitelný provoz služeb letecké dopravy a tedy co nejlepší využívání kapacity, a který by tak usnadňoval volný pohyb zboží, osob a služeb.

---

[28] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

[29] ~~Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.~~

[30] ~~Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.~~

↓ 1070/2009 37. bod odůvodnění

(přizpůsobený)

⇨ nový

(6) Souběžné dosahování cíle zvýšení bezpečnostních standardů v letovém provozu a zlepšení celkové výkonnosti ATM a ⌦ letových navigačních služeb ⌫ (ANS) v běžném letovém provozu v Evropě vyžaduje, že musí být zohledněn lidský faktor. Proto by měly členské státy ~~uvažovat o zavedení~~ ⇨ zastávat ⇦ zásadu ~~y~~ „spravedlivého posuzování“ („just culture“). ⇨ Měla by být zohledněna stanoviska a doporučení odborné skupiny na vysoké úrovni pro lidský rozměr[31] jednotného evropského nebe. ⇦

⇩ nový

(7) Zlepšování environmentální výkonnosti ATM rovněž přímo přispívá k plnění cílů obsažených v Pařížské dohodě a v Zelené dohodě pro Evropu, kterou předložila Komise, zejména prostřednictvím snižování emisí z letecké dopravy.

↓ 549/2004 6. bod odůvodnění

(přizpůsobený)

~~(8)~~ ⌦ V roce 2004 ⌫ č~~Č~~lenské státy přijaly obecné prohlášení k vojenským otázkám vztahujícím se k jednotnému evropskému nebi[32]. Podle tohoto prohlášení mají členské státy především rozšiřovat civilně-vojenskou spolupráci a usnadňovat spolupráci mezi vojenskými silami členských států ve všech záležitostech uspořádání letového provozu, pokud a nakolik je považována dotčenými členskými státy za potřebnou.

↓ 549/2004 3. bod odůvodnění

~~Plynulý provoz systému letecké dopravy vyžaduje stálou vysokou úroveň provozní bezpečnosti letových navigačních služeb, které umožní optimální využití evropského vzdušného prostoru a stálou vysokou úroveň provozní bezpečnosti letecké dopravy při plnění úkolů letových navigačních služeb v obecném zájmu, včetně povinností veřejné služby. Proto by měla odpovídat nejvyšším standardům odpovědnosti a způsobilosti.~~

↓ 549/2004 4. bod odůvodnění

~~Rozvoj jednotného evropského nebe by měl být v souladu s povinnostmi vyplývajícími z členství Společenství a členských států v Evropské organizaci pro bezpečnost letového~~

[31] C(2017) 7518 final.

[32] ~~Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 9.~~

~~provozu (Eurocontrol) a se zásadami stanovenými v Chicagské úmluvě o mezinárodním civilním letectví z roku 1944.~~

↓ 549/2004 5. bod odůvodnění (přizpůsobený)

(9) Rozhodnutí vztahující se k obsahu, rozsahu nebo provádění vojenských činností a výcviku nespadají do působnosti ~~Společenství~~ ⌦ Unie podle čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie ⌫.

↓ 549/2004 23. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Dne 2. prosince 1987 byla mezi Španělským královstvím a Spojeným královstvím dohodnuta opatření pro hlubší spolupráci při užívání letiště Gibraltar společným prohlášením ministrů zahraničních věcí těchto dvou zemí. Tato opatření ještě nevstoupila v platnost.~~

↓ 550/2004 1. bod odůvodnění

~~Členské státy v různé míře reorganizovaly své vnitrostátní poskytovatele letových navigačních služeb tím, že zvýšily jejich úroveň samostatnosti a svobody při poskytování služeb. Stále více je nezbytné zajistit, aby v tomto novém prostředí byly uspokojovány minimální požadavky veřejného zájmu.~~

↓ 550/2004 4. bod odůvodnění

~~V zájmu vytvoření jednotného evropského nebe by měla být přijata opatření k bezpečnému a účinnému poskytování letových navigačních služeb, která jsou v souladu s organizací a užíváním vzdušného prostoru podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru)[33]. Zřízení harmonizované organizace pro poskytování těchto služeb je důležité pro uspokojení poptávky uživatelů vzdušného prostoru a bezpečné a účinné kontroly letového provozu.~~

↓ 551/2004 1. bod odůvodnění

~~Vytvoření jednotného evropského nebe vyžaduje harmonizovaný přístup k regulaci organizace a užívání vzdušného prostoru.~~

---

[33] ~~Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.~~

↓ 551/2004 2. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Ve zprávě skupiny na vysoké úrovni o jednotném evropském nebi z listopadu 2000 je zastáván názor, že vzdušný prostor má být určen, regulován a strategicky řízen na evropské úrovni.~~

↓ 551/2004 3. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Sdělení Komise o vytvoření jednotného evropského nebe ze dne 30. listopadu 2001 vyzývá ke strukturální reformě, která umožní vytvoření jednotného nebe prostřednictvím postupně více integrovaného provozního vzdušného prostoru a vývoje nových koncepcí a postupů řízení leteckého provozu.~~

↓ 551/2004 6. bod odůvodnění

~~Vzdušný prostor je pro všechny kategorie uživatelů společným zdrojem, který musí být všemi využíván pružně, přičemž je třeba zajistit spravedlnost a průhlednost a zohlednit bezpečnostní a obranné zájmy členských států a jejich závazky v mezinárodních organizacích.~~

↓ 551/2004 7. bod odůvodnění

~~Účinné uspořádání vzdušného prostoru je zásadní pro zvýšení kapacity systému letových provozních služeb, pro zajištění optimální reakce na různé požadavky uživatelů a pro zajištění co nejpružnějšího užívání vzdušného prostoru.~~

↓ 549/2004 8. bod odůvodnění

~~Z těchto důvodů a s ohledem na rozšiřování jednotného evropského nebe s cílem zahrnout větší počet evropských států by mělo Společenství s přihlédnutím k vývoji v rámci Eurocontrolu stanovit společné cíle a akční program, aby soustředilo úsilí Společenství, členských států a dalších zúčastněných hospodářských subjektů směřující k vytvoření integrovanějšího fungování vzdušného prostoru: jednotného evropského nebe.~~

↓ 549/2004 24. bod odůvodnění

~~Protože cílů tohoto nařízení, zejména vytvoření jednotného evropského nebe, nemůže být vzhledem k nadnárodnímu rozsahu opatření dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství při zohlednění podrobných prováděcích pravidel, která respektují zvláštní místní podmínky, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou~~

~~proporcionality stanovenou v uvedeném článku toto nařízení nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.~~

↓ 549/2004 9. bod odůvodnění

~~Jestliže členské státy přijmou opatření, která směřují k dodržování požadavků Společenství, měly by být orgány vykonávající tuto kontrolu dostatečně nezávislé na poskytovatelích letových navigačních služeb.~~

↓ 549/2004 10. bod odůvodnění

~~Letové navigační služby, zejména letové provozní služby, které jsou srovnatelné s veřejnými orgány, vyžadují funkční a strukturální oddělení a jsou organizovány v jednotlivých členských státech na základě značně odlišných právních forem.~~

↓ 549/2004 11. bod odůvodnění

~~Jestliže je vyžadován nezávislý audit, který se týká poskytovatelů letových navigačních služeb, měla by být kontrola vykonávaná úřadem členského státu pověřeným auditem, je-li tato služba poskytována správními orgány nebo veřejným subjektem, který podléhá dozoru uvedeného úřadu, považována za nezávislý audit bez ohledu na to, zda vyhotovené zprávy o auditu jsou nebo nejsou zveřejňovány.~~

↓ 1070/2009 9. bod odůvodnění

(přizpůsobený)

⇨ nový

(10) Aby byl zajištěn stálý a kvalitní dozor nad poskytováním služeb v celé Evropě, měla by být zajištěna dostatečná nezávislost a dostatečné financování vnitrostátních dozorových orgánů. ~~Tato~~ To ~~nezávislost~~ by nemělo ~~těmto orgánům~~ ⌦ vnitrostátnímu dozorovému orgánu ⌫ bránit v ⇨ tom, aby byl součástí regulačního orgánu příslušného pro několik regulovaných odvětví, pokud tento regulační orgán splňuje požadavky na nezávislost, nebo aby byl z organizačního hlediska připojen k vnitrostátnímu orgánu pro hospodářskou soutěž. ⇦ ~~plnění správních úkolů.~~

⇩ nový

(11) Financování vnitrostátních dozorových orgánů by mělo zaručovat jejich nezávislost a umožnit jim, aby fungovaly v souladu se zásadami spravedlnosti, transparentnosti, nediskriminace a proporcionality. Vhodné postupy jmenování zaměstnanců by měly přispět k zaručení nezávislosti vnitrostátních dozorových orgánů a zejména zajistit, aby osoby odpovědné za strategická rozhodnutí byly jmenovány orgánem veřejné moci, který přímo neuplatňuje vlastnická práva vůči poskytovatelům letových navigačních služeb.

↓ 1070/2009 10. bod odůvodnění

⇨ nový

(12) Vnitrostátní dozorové orgány mají v provádění jednotného evropského nebe klíčovou úlohu, a ~~Komise by~~ proto ⇨ by ⇦ měly~~a~~ ~~usnadnit jejich vzájemnou spolupráci~~ ⇨ vzájemně spolupracovat ⇦ s cílem umožnit výměnu ⇨ informací o své práci a svých zásadách rozhodování, ⇦ osvědčených postup~~ů~~ech ⇨ a praxi, jakož i pokud jde o použití tohoto nařízení ⇦ a ~~vytvořit společný přístup~~ vytvoření společného přístupu, a to i prostřednictvím posílené spolupráce na regionální úrovni. Tato spolupráce by měla být pravidelná.

↓ 550/2004 6. bod odůvodnění

~~Členské státy odpovídají za zajištění bezpečného a účinného poskytování letových navigačních služeb a za kontrolu, jak poskytovatelé letových navigačních služeb dodržují společné požadavky stanovené na úrovni Společenství.~~

↓ 550/2004 7. bod odůvodnění

~~Členským státům by mělo být povoleno, aby uznaným organizacím, které mají technické zkušenosti, svěřily ověřování, jak poskytovatelé letových navigačních služeb dodržují společné požadavky stanovené na úrovni Společenství.~~

↓ 549/2004 17. bod odůvodnění

(přizpůsobený)

~~Sociální partneři by měli být vhodným způsobem informováni a konzultováni ke všem opatřením, které mají významné sociální dopady. Rovněž by měl být konzultován výbor pro kolektivní vyjednávání zřízený podle rozhodnutí Komise 1998/500/ES ze 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni[34].~~

⇩ nový

(13) Spolupráce mezi poskytovateli letových provozních služeb je důležitým nástrojem pro zlepšení výkonnosti evropského systému ATM a měla by být podporována. Členské státy by měly mít možnost zavést mechanismy spolupráce, které se neomezují pouze na předem definované formy spolupráce a zeměpisné oblasti.

(14) Osvědčení o bezpečnosti poskytovatelů letových navigačních služeb vydávají a bezpečnostní dohled nad nimi vykonávají příslušné vnitrostátní orgány nebo Agentura

[34] ~~Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27.~~

Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) v souladu s požadavky a postupy stanovenými v nařízení (EU) 2018/1139. Na poskytování letových navigačních služeb se musí vztahovat další požadavky týkající se finanční stability, pojištění odpovědnosti a pojistného krytí, které by měly být předmětem osvědčení ekonomické způsobilosti. Poskytovateli letových navigačních služeb by mělo být umožněno nabízet služby v Unii pouze tehdy, je-li držitelem jak osvědčení o bezpečnosti, tak osvědčení ekonomické způsobilosti.

(15) Při poskytování rovnocenných letových navigačních služeb by nemělo docházet k diskriminaci mezi uživateli vzdušného prostoru.

(16) Na letové provozní služby poskytované na výlučném základě by se měly vztahovat požadavky na určení a minimální požadavky veřejného zájmu.

(17) Poskytovatelé letových provozních služeb nebo provozovatelé letišť by měli mít možnost zadávat za tržních podmínek zakázky na komunikační, navigační a přehledové služby (CNS), letecké informační služby (AIS), služby údajů o letovém provozu (ADS), meteorologické služby (MET) nebo letištní a přibližovací služby, pokud zjistí, že toto zadávání zakázek zvyšuje nákladovou efektivitu; nesmí být přitom dotčeny bezpečnostní požadavky. Očekává se, že možnost využít toto zadávání zakázek přinese větší flexibilitu a podpoří inovace v oblasti služeb, aniž by byly dotčeny zvláštní potřeby armády, pokud jde o důvěrnost, interoperabilitu, odolnost systému, přístup k údajům a bezpečnost ATM.

(18) Jsou-li zadávány letištní a přibližovací služby, neměl by se na ně vztahovat systém poplatků stanovený v tomto nařízení ani ustanovení čl. 1 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES[35], jež souvisí s použitelností tohoto systému.

(19) Aby se zajistila transparentnost a zabránilo se diskriminaci, křížovému subvencování a narušení hospodářské soutěže, mělo by být poskytování traťových letových navigačních služeb organizačně odděleno od poskytování služeb CNS, AIS, ADS, MET a letištních a přibližovacích služeb, a to i prostřednictvím oddělení účtů.

(20) Případné zadávání zakázek na letové navigační služby by mělo probíhat v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU[36] a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU[37]. Vnitrostátní dozorové orgány by měly zajistit, aby byly požadavky na zadávání zakázek na letové navigační služby splněny.

(21) Pro řízení provozu bezpilotních letadel je nezbytná dostupnost společných informačních služeb. Aby se omezily náklady na řízení provozu, ceny za společné informační služby by měly vycházet z nákladů a přiměřené ziskové přirážky a podléhat schválení vnitrostátními dozorovými orgány. Poskytovatelé letových navigačních služeb by měli zpřístupnit požadované údaje, aby bylo možné službu poskytovat.

(22) Cílem systému sledování výkonnosti a systému poplatků je učinit letové navigační služby poskytované za jiných než tržních podmínek nákladově efektivnějšími a podporovat lepší kvalitu služeb; za tímto účelem by tyto systémy měly zahrnovat

35 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/12/ES ze dne 11. března 2009 o letištních poplatcích (Úř. věst. L 70, 14.3.2009, s. 11).

36 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65).

37 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243).

relevantní a vhodné pobídky. S ohledem na tento cíl by se systém sledování výkonnosti a systém poplatků neměly vztahovat na služby poskytované za tržních podmínek.

(23) Aby byl nezbytný dohled nad systémem sledování výkonnosti a systémem poplatků co nejúčinnější, měl by se zaměřovat na určené poskytovatele letových provozních služeb jako takové.

(24) Odpovědnost za dohled nad systémem sledování výkonnosti a systémem poplatků by měla být vhodně rozdělena.

(25) Vzhledem k přeshraničním a síťovým prvkům, které jsou nedílnou součástí poskytování traťových letových navigačních služeb, a ke skutečnosti, že výkonnost se má tudíž posuzovat zejména ve vztahu k výkonnostním cílům na úrovni Unie, měl by být pověřen posuzováním a schvalováním plánů výkonnosti a výkonnostních cílů pro traťové navigační služby – s výhradou soudního přezkumu ze strany odvolacího orgánu a případně Soudního dvora – subjekt Unie. Aby bylo zajištěno, že úkoly budou plněny s vysokou úrovní odbornosti a s nezbytnou nezávislostí, měla by být tímto subjektem Unie agentura působící jako orgán pro kontrolu výkonnosti (PRB), která funguje v souladu se zvláštními pravidly řízení stanovenými v nařízení (EU) 2018/1139. Vzhledem k tomu, že vnitrostátní dozorové orgány znají místní podmínky nezbytné pro posouzení letištních a přibližovacích služeb, měly by být pověřeny posuzováním a schvalováním plánů výkonnosti a výkonnostních cílů pro letištní a přibližovací služby. Rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby představuje jedinou operaci, která je relevantní pro oba typy služeb, a měla by na ně proto dohlížet agentura působící jako PRB.

(26) Návrhy plánů výkonnosti v oblasti traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb by měly být v souladu s příslušnými výkonnostními cíli na úrovni Unie a měly by splňovat určitá kvalitativní kritéria, aby bylo v nejvyšší možné míře zajištěno, že stanovené cíle budou skutečně splněny. Postup posuzování by měl zajistit rychlou nápravu nedostatků.

(27) Na vykonávání funkcí sítě by se s ohledem na jejich zvláštní povahu měla vztahovat specifická kritéria. Na funkce sítě by se měly vztahovat výkonnostní cíle v klíčových oblastech životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů.

(28) Systém poplatků by měl být založen na zásadě, že by uživatelé vzdušného prostoru měli platit náklady za poskytnuté služby, ovšem zohledněny by měly být pouze ty náklady, které lze dané službě přičíst a které nejsou pokryty jiným způsobem. Do stanovených nákladů, které jsou způsobilé k naúčtování uživatelům vzdušného prostoru, by měly být zahrnuty náklady související s manažerem struktury vzdušného prostoru. Poplatky by měly podporovat bezpečné, účinné, efektivní a udržitelné poskytování letových navigačních služeb s ohledem na dosažení vysoké úrovně bezpečnosti a efektivity nákladů a plnění výkonnostních cílů a motivovat k integrovanému poskytování služeb a přitom snižovat dopady letectví na životní prostředí.

(29) Vzhledem k přeshraniční povaze letectví by měly být na úrovni Unie zřízeny mechanismy pro modulaci poplatků, které umožní zlepšit environmentální výkonnost a kvalitu služeb, zejména prostřednictvím většího využívání udržitelných alternativních paliv, vyšší kapacity a omezení zpoždění, a současně zachovat optimální úroveň bezpečnosti. Vnitrostátní dozorové orgány by rovněž měly mít možnost zavést na místní úrovni mechanismy pro letištní a přibližovací služby.

(30) Aby byli uživatelé vzdušného prostoru motivováni k používání co nejkratších tratí, zejména v době silného letového provozu, mělo být možné stanovit za traťové navigační služby společnou jednotkovou sazbu pro celý vzdušný prostor jednotného evropského nebe. Zavedení společné jednotkové sazby by mělo být pro poskytovatele letových provozních služeb neutrální z hlediska příjmů.

(31) Měla by být stanovena transparentnost účetnictví poskytovatelů letových navigačních služeb jako jeden ze způsobů, jak zabránit křížovému subvencování a následným narušením.

(32) Funkce sítě ATM by měly přispívat k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy a podporovat plnění výkonnostních cílů na úrovni Unie. Měly by zajistit udržitelné, účinné a environmentálně optimální využívání vzdušného prostoru a omezených zdrojů, odrážet provozní potřeby při zavádění infrastruktury evropské sítě ATM a poskytovat podporu v případě krizí sítě. Řadu úkolů přispívajících k výkonu těchto funkcí by měl provádět manažer struktury vzdušného prostoru, jehož činnost by měla zahrnovat všechny dotčené zúčastněné strany zapojené do provozu.

(33) Pokud jde o rozhodnutí, která má přijmout manažer struktury vzdušného prostoru, v procesu rozhodování založeném na spolupráci by měly převažovat zájmy sítě. Jednání stran procesu rozhodování založeného na spolupráci by proto mělo v co největší možné míře usilovat o zlepšení fungování a výkonnosti sítě. Postupy rozhodování založeného na spolupráci by měly podporovat zájmy sítě a vést pokud možno k vyřešení problémů a nalezení konsensu.

(34) Aby se posílila orientace poskytovatelů letových provozních služeb na zákazníka a zvýšil se vliv uživatelů vzdušného prostoru na rozhodnutí, která se jich týkají, měly by se zefektivnit konzultace se zúčastněnými stranami a jejich zapojení do důležitých provozních rozhodnutí poskytovatelů letových služeb.

↓ 1070/2009 11. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Podmínky spojené s osvědčením by měly být objektivně odůvodněny a měly by být nediskriminační, přiměřené, průhledné a slučitelné se souvisejícími mezinárodními normami.~~

↓ 550/2004 2. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Zpráva skupiny na vysoké úrovni pro jednotné evropské nebe z listopadu 2000 potvrdila, že na úrovni Společenství je nutné mít pravidla, která by rozlišovala mezi regulací a poskytováním služeb, a že je nutné zavést systém certifikace zaměřený na zachování požadavků veřejného zájmu, především s ohledem na bezpečnost, a zdokonalit mechanismus zpoplatňování.~~

↓ 550/2004 10. bod odůvodnění

~~Zároveň se zárukou plynulého poskytování služby by měl být vytvořen systém vydávání osvědčení poskytovatelům navigačních služeb, který by umožnil vymezit práva a povinnosti těchto poskytovatelů a pravidelně sledovat dodržování těchto požadavků.~~

↓ 550/2004 12. bod odůvodnění

~~Osvědčení by měla být všemi členskými státy vzájemně uznávaná, aby umožnila poskytovatelům letových navigačních služeb poskytovat služby v jiném členském státě, než ve které získali svá osvědčení, pokud jsou dodržovány bezpečnostní požadavky.~~

↓ 550/2004 14. bod odůvodnění

~~V zájmu usnadnění bezpečného odbavování leteckého provozu mezi členskými státy s přihlédnutím k zájmům uživatelů vzdušného prostoru a cestujících by měl systém vydávání osvědčení zajišťovat rámec, který usnadňuje členským státům určovat poskytovatele letových provozních služeb bez ohledu na místo vydání osvědčení těmto poskytovatelům.~~

↓ 550/2004 5. bod odůvodnění

~~Poskytování letových navigačních služeb tak, jak navrhuje toto nařízení, je spojeno s výkonem veřejné moci, která není hospodářské povahy a neopravňuje k použití pravidel na ochranu hospodářské soutěže uvedených ve Smlouvě.~~

↓ 550/2004 13. bod odůvodnění

~~Poskytování komunikačních, navigačních a pozorovacích služeb a rovněž leteckých informačních služeb by mělo být organizováno za tržních podmínek, přičemž by měly být brány v úvahu zvláštnosti těchto služeb a zachovávání vysoké úrovně bezpečnosti.~~

↓ 550/2004 15. bod odůvodnění

~~Členské státy by na základě své analýzy bezpečnostních otázek měly mít možnost určit jednoho nebo více poskytovatelů meteorologických služeb pro celý vzdušný prostor nebo jeho část ve své působnosti, aniž by bylo třeba vyhlašovat nabídkové řízení.~~

↓ 550/2004 19. bod odůvodnění

~~Podmínky zpoplatňování použitelné pro uživatele vzdušného prostoru by měly být spravedlivé a průhledné.~~

↓ 550/2004 20. bod odůvodnění

~~Uživatelské poplatky by měly stanovit úhradu za zařízení a služby poskytované letovými navigačními službami a členskými státy. Výše uživatelských poplatků by měla být přiměřená nákladům s přihlédnutím k cílům bezpečnosti a ekonomické efektivnosti.~~

↓ 550/2004 21. bod odůvodnění

~~Při poskytování rovnocenných letových navigačních služeb by nemělo docházet k diskriminaci mezi uživateli vzdušného prostoru.~~

↓ 550/2004 22. bod odůvodnění

~~Poskytovatelé letových navigačních služeb nabízejí určitá zařízení a služby, které přímo souvisejí s provozem letadel, a takové náklady by měli být schopni uhradit na základě zásady „platí uživatel“, což znamená, že uživatelé vzdušného prostoru by měli platit za náklady, které vzniknou v místě užití nebo v jeho nejbližším okolí.~~

↓ 550/2004 23. bod odůvodnění

~~Je důležité zajistit průhlednost nákladů, které vzniknou použitím těchto zařízení nebo služeb. Proto má být každá změna systému nebo výše poplatků vysvětlena uživatelům vzdušného prostoru. Tyto změny nebo investice navrhované poskytovateli letových navigačních služeb by měly být vysvětleny v rámci výměny informací mezi jejich řídicími orgány a uživateli vzdušného prostoru.~~

↓ 550/2004 24. bod odůvodnění

~~Měl by být vytvořen prostor pro úpravu poplatků, které přispějí k maximalizaci kapacity celkového systému. Finanční podněty mohou být užitečnou cestou k rychlejšímu zavádění pozemního nebo palubního vybavení, které zvyšuje kapacitu, a k odměňování vysokého výkonu nebo k vyrovnání obtíží při zvolení méně poptávaného směrování tratí.~~

↓ 550/2004 25. bod odůvodnění

~~V souvislosti s těmito příjmy vybíranými v zájmu zajistit přiměřenou návratnost kapitálu a v přímém vztahu k úsporám, které jsou vytvořeny zvýšením účinnosti, by Komise měla prozkoumat možnost stanovení rezervy, která by omezila účinek náhlého zvýšení poplatků požadovaných na uživatelích vzdušného prostoru v době snížené úrovně letového provozu.~~

↓ 550/2004 26. bod odůvodnění

~~Komise by měla prozkoumat možnost zavedení dočasné finanční podpory opatření ke zvýšení celkové kapacity evropského systému řízení letového provozu.~~

↓ 550/2004 27. bod odůvodnění

~~Komise by měla ve spolupráci s Eurocontrolem, vnitrostátními dozorovými orgány a uživateli vzdušného prostoru pravidelně přezkoumat stanovení a ukládání poplatků pro uživatele vzdušného prostoru.~~

↓ 551/2004 8. bod odůvodnění

~~Činnosti Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) potvrzují, že síť leteckých tratí a struktura vzdušného prostoru nemohou být reálně vyvíjeny odděleně, protože každý jednotlivý členský stát je jak uvnitř, tak mimo Společenství nedílnou součástí evropské sítě řízení letového provozu.~~

↓ 551/2004 13. bod odůvodnění

~~Ve vztahu k tratím a sektorům vzdušného prostoru je důležité dosáhnout harmonizované struktury vzdušného prostoru, založit dnešní a budoucí organizaci vzdušného prostoru na společných zásadách a určit a řídit vzdušný prostor v souladu s harmonizovanými pravidly.~~

⇩ nový

(35) Pro pružné poskytování služeb údajů o letovém provozu na přeshraničním a celounijním základě je zásadní dostupnost relevantních provozních údajů. Tyto údaje by proto měly být zpřístupněny příslušným zúčastněným stranám, včetně potenciálních nových poskytovatelů služeb údajů o letovém provozu. Přesnost informací, včetně informací o stavu vzdušného prostoru a o konkrétních situacích v letovém provozu, a včasné předání těchto informací civilním a vojenským řídícím letového provozu má přímý dopad na bezpečnost a účinnost provozu. Včasný přístup k aktuálním informacím o stavu vzdušného prostoru má zásadní význam pro všechny strany, které chtějí využít dostupných struktur vzdušného prostoru, když předkládají nebo znovu předkládají svůj letový plán.

↓ 550/2004 16. bod odůvodnění

~~Poskytovatelé letových navigačních služeb by měli pomocí vhodných opatření zřídit a udržovat úzkou spolupráci s vojenskými orgány příslušnými pro řízení činností, které mohou ovlivnit všeobecný letový provoz.~~

~~Účetnictví všech poskytovatelů letových navigačních služeb by mělo být co nejprůhlednější.~~

↓ 550/2004 18. bod odůvodnění

~~Zavedení harmonizovaných zásad a podmínek pro přístup k provozním údajům by mělo v novém prostředí usnadnit poskytování letových navigačních služeb a provoz uživatelů vzdušného prostoru a letišť.~~

↓ 551/2004 9. bod odůvodnění

~~V horním vzdušném prostoru by měl být pro obecný letový provoz na letových tratích vytvořen postupně více integrovaný provozní vzdušný prostor. V této souvislosti by mělo být stanoveno rozhraní mezi horním a spodním vzdušným prostorem.~~

↓ 551/2004 10. bod odůvodnění

~~Evropská oblast letových informací pro horní vzdušný prostor (European Upper Flight Information Region, EUIR), který v oblasti působnosti tohoto nařízení zahrnuje horní vzdušný prostor spadající pod pravomoc členských států, by měla usnadnit společné plánování a zveřejňování letových informací s cílem překonat oblastní úzká místa.~~

↓ 1070/2009 30. bod odůvodnění

(přizpůsobený)

⇨ nový

(36) Zajištění ~~moderních,~~ úplných, kvalitních a včasných leteckých informací má významný dopad na bezpečnost a usnadnění přístupu ke vzdušnému prostoru ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ a ⇨ možnosti ⇦ ~~svobody~~ pohybu v něm. ~~Zajištění moderních, úplných, kvalitních a včasných leteckých informací má významný dopad na bezpečnost a usnadnění přístupu ke vzdušnému prostoru Společenství a svobody pohybu v něm. Společenství by mělo vzít v úvahu hlavní plán ATM a ve spolupráci s Eurocontrolem se zasadit o modernizaci tohoto odvětví a zajistit, aby uživatelé měli k těmto údajům přístup prostřednictvím jednotného veřejného přístupového bodu, který bude nabízet ověřené a integrované informace moderní a uživatelsky přístupnou formou.~~ ⇨ Přístup k těmto údajům by měl být usnadněn prostřednictvím vhodné informační infrastruktury. ⇦

⇩ nový

(37) Bezpečného a účinného využívání vzdušného prostoru lze dosáhnout pouze prostřednictvím úzké spolupráce mezi jeho civilními a vojenskými uživateli, která je v praxi založena především na koncepci pružného užívání vzdušného prostoru a účinné civilně-vojenské koordinace stanovené organizací ICAO. Měla by být zavedena pravidla k zajištění uplatňování této koncepce a Komise by měla být zmocněna stanovit opatření v zájmu větší harmonizace.

(38) Cílem projektu SESAR je umožnit bezpečný, účinný a environmentálně udržitelný rozvoj letecké dopravy pomocí modernizace evropského a celosvětového systému ATM. V zájmu jeho plné účinnosti by měla být zajištěna řádná koordinace mezi různými fázemi tohoto projektu. Evropský hlavní plán ATM by měl vycházet z definiční fáze projektu SESAR a přispívat k plnění výkonnostních cílů na úrovni Unie.

(39) Koncepce společných projektů by se měla zaměřit na včasné, koordinované a synchronizované provedení zásadních provozních změn stanovených v evropském hlavním plánu ATM, které mají dopad na celou síť. Komisi je třeba pověřit provedením analýzy nákladů a výnosů, pokud jde o financování, s cílem urychlit zavádění projektu SESAR.

(40) Pomocí souladu s požadavky na systémy a složky ATM stanovenými nařízením (EU) 2018/1139 by se měla zajistit interoperabilita těchto systémů a složek ve prospěch jednotného evropského nebe.

🡻 551/2004 11. bod odůvodnění

~~Uživatelé vzdušného prostoru čelí rozdílným podmínkám přístupu ke vzdušnému prostoru Společenství a svobody pohybu v tomto vzdušném prostoru. To je způsobeno nedostatkem harmonizace v klasifikaci vzdušného prostoru.~~

🡻 551/2004 12. bod odůvodnění

~~Změna struktury vzdušného prostoru by měla být založena na provozních potřebách bez ohledu na současné hranice. Společné obecné zásady pro vytváření jednotných funkčních bloků vzdušného prostoru by měly být vypracovány po konzultaci s Eurocontrolem a na základě jeho technických doporučení.~~

🡻 551/2004 14. bod odůvodnění

~~Koncepce pružného užívání vzdušného prostoru by měla být uplatňována účinně. Je nezbytné, aby užívání sektorů vzdušného prostoru, zejména během období špiček všeobecného letového provozu a v oblastech velké hustoty letového provozu, bylo optimalizováno spoluprací mezi členskými státy, s přihlédnutím k užívání těchto sektorů pro vojenské činnosti a výcvik. Za tímto účelem je nezbytné, aby pro účinné uplatnění této koncepce pružného užívání vzdušného prostoru byly přiděleny vhodné zdroje, přičemž je třeba brát ohled na civilní i vojenské požadavky.~~

↓ 551/2004 15. bod odůvodnění

~~Členské státy by měly usilovat o spolupráci se sousedními státy, aby uplatnily koncepci pružného užívání vzdušného prostoru přesahující vnitrostátní hranice.~~

↓ 551/2004 16. bod odůvodnění

~~Odlišnosti v organizaci spolupráce mezi civilními a vojenskými orgány ve Společenství omezují jednotné a včasné uspořádání vzdušného prostoru a provádění změn. Úspěch jednotného evropského nebe závisí na účinné spolupráci mezi civilními a vojenskými orgány, aniž jsou dotčeny výsady a odpovědnost členských států v oblasti obrany.~~

↓ 551/2004 17. bod odůvodnění

~~Vojenské činnosti a vojenský výcvik by měly být zajištěny, pokud je jejich bezpečné a účinné provádění uplatňováním společných zásad a kritérií omezováno.~~

↓ 551/2004 18. bod odůvodnění

~~Ke zlepšení účinnosti uspořádání toku letového provozu by měla být zavedena vhodná opatření s cílem pomáhat stávajícím stanovištím, včetně centrálního stanoviště Eurocontrolu, při zajištění účinného letového provozu.~~

↓ 549/2004 7. bod odůvodnění

~~Vzdušný prostor je omezeným zdrojem, jehož optimální a účinné využívání je možné jen za předpokladu, že budou brány v úvahu veškeré požadavky uživatelů, které by měly být vždy v případě potřeby zastoupeny v rámci celkového vývoje, rozhodovacího procesu a realizace jednotného evropského nebe, včetně Výboru pro jednotné nebe.~~

↓ 549/2004 25. bod odůvodnění

~~Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi[38].~~

~~[38] Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.~~

↓ 549/2004 26. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~Ustanovení čl. 8 odst. 2 vzorového jednacího řádu pro výbory[39] zřízené podle čl. 7 odst. 1 rozhodnutí 1999/468/ES stanoví pravidlo, podle kterého může předseda výboru rozhodnout o přizvání třetích osob na schůzi uvedeného výboru. Předseda výboru pro jednotné nebe může tak případně přizvat zástupce Eurocontrolu, aby se schůzí účastnili jako pozorovatelé nebo odborníci,~~

↓ 549/2004 18. bod odůvodnění

~~Dotčené subjekty, jako jsou poskytovatelé letových navigačních služeb, uživatelé vzdušného prostoru, letiště, letecký průmysl a organizace profesního zastoupení zaměstnanců by měly mít možnost poskytovat Komisi doporučení k technickým hlediskům realizace jednotného evropského nebe.~~

↓ 549/2004 12. bod odůvodnění

~~Je žádoucí, aby bylo jednotné evropské nebe rozšířeno na evropské třetí země, buď v rámci účasti Společenství na práci Eurocontrolu, po přistoupení Společenství k Eurocontrolu, nebo prostřednictvím dohod uzavřených Společenstvím s těmito zeměmi.~~

↓ 549/2004 13. bod odůvodnění

~~Přistoupení Společenství k Eurocontrolu je důležitou součástí při vytváření celoevropského vzdušného prostoru.~~

↓ 549/2004 14. bod odůvodnění

~~V procesu vytváření jednotného evropského nebe by mělo Společenství, pokud to bude vhodné, rozvíjet na nejvyšší úrovni spolupráci s Eurocontrolem, aby byla zaručena normotvorná součinnost a jednotný přístup a zamezilo se oboustranným duplicitám.~~

↓ 549/2004 15. bod odůvodnění (přizpůsobený)

~~V souladu se závěry vysoké skupiny je Eurocontrol subjektem, který má nezbytné odborné znalosti, aby podpořil Společenství v jeho normotvorné úloze. Proto by měla být vypracována prováděcí pravidla pro záležitosti, které spadají do působnosti Eurocontrolu, na základě~~

[39] ~~Úř. věst. C 38, 6.2.2001, s. 3.~~

~~pověření uděleného této organizaci a za podmínek, které budou zahrnuty do rámce spolupráce mezi Komisí a Eurocontrolem.~~

↓ 549/2004 16. bod odůvodnění

~~Příprava opatření, která jsou nutná pro vytvoření jednotného evropského nebe, vyžaduje široce založené jednání dotčených hospodářských a sociálních subjektů.~~

↓ 550/2004 8. bod odůvodnění

~~Plynulý provoz systému letecké dopravy rovněž vyžaduje jednotné a vysoké normy provozní bezpečnosti určené poskytovatelům letových navigačních služeb.~~

↓ 550/2004 9. bod odůvodnění

~~Měla by být přijata ustanovení k harmonizování systému osvědčování způsobilosti řídících letového provozu s cílem zvýšit dostupnost řídících letového provozu a podporovat vzájemné uznávání povolení.~~

↓ 550/2004 28. bod odůvodnění

~~Vzhledem ke zvláštní citlivosti informací, které se týkají poskytovatelů letových navigačních služeb, by vnitrostátní dozorové orgány neměly zveřejňovat informace, na které se vztahuje profesní tajemství, aniž je dotčeno zavedení systému sledování a zveřejňování výsledků těchto poskytovatelů,~~

↓ 549/2004 19. bod odůvodnění

~~Výkonnost systému letových navigačních služeb jako celku na evropské úrovni by měla být posuzována pravidelně a s patřičným zřetelem na zachování vysoké úrovně bezpečnosti, aby se ověřila účinnost přijatých opatření a navrhla opatření nová.~~

↓ 549/2004 21. bod odůvodnění

~~Dopad opatření přijatých k provedení tohoto nařízení by měl být hodnocen na základě zpráv, které budou pravidelně předávány Komisi.~~

↓ 551/2004 19. bod odůvodnění

~~Je žádoucí, aby se v souladu s časovým plánem a náležitými studiemi uvažovalo o rozšíření koncepce pro horní vzdušný prostor na spodní vzdušný prostor,~~

🡻 549/2004 22. bod odůvodnění

~~Toto nařízení se nedotýká pravomoci členských států přijmout předpisy, která se vztahují k organizaci jejich ozbrojených sil. Tato pravomoc může vést členské státy k přijetí opatření, která zajišťují jejich ozbrojeným silám dostatečný vzdušný prostor pro přiměřené školící a výcvikové účely. Mělo by být proto stanovena bezpečnostní doložka, která umožní výkon této pravomoci.~~

⇩ nový

(41) Aby byl zohledněn vývoj v technické a provozní oblasti, zejména změnou příloh nebo doplněním ustanovení o uspořádání sítě, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie. Obsah a rozsah každého přenesení pravomoci jsou podrobně stanoveny v příslušných článcích. Při přijímání aktů v přenesené pravomoci podle tohoto nařízení je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla vhodné konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů[40]. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(42) Aby byly zajištěny jednotné podmínky k provádění tohoto nařízení, zejména pokud jde o postupy výběru a náboru zaměstnanců pro vnitrostátní dozorové orgány, pravidla pro vydávání osvědčení ekonomické způsobilosti poskytovatelů letových navigačních služeb, pravidla pro uplatňování systému sledování výkonnosti a systému poplatků – zejména pokud jde o stanovení výkonnostních cílů na úrovni Unie –, klasifikaci traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb, kritéria a postupy pro posuzování návrhů plánů výkonnosti a výkonnostních cílů poskytovatelů letových provozních služeb a manažera struktury vzdušného prostoru, sledování výkonnosti, pravidla pro poskytování informací o nákladech a poplatcích, obsah a stanovení nákladového základu poplatků a stanovení jednotkových sazeb za letové navigační služby, mechanismus pobídek a mechanismus sdílení rizik, jmenování manažera struktury vzdušného prostoru a podmínky jeho jmenování, úkoly manažera struktury vzdušného prostoru a mechanismy řízení, jež má uplatňovat, pravidla pro výkon funkcí sítě, způsoby konzultace zúčastněných stran ohledně důležitých provozních rozhodnutí poskytovatelů letových navigačních služeb, požadavky na dostupnost provozních údajů, podmínky pro přístup a stanovení cen za přístup, uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru, vypracovávání společných projektů a mechanismů řízení, jež se na ně vztahují, měly by být Komisi svěřeny prováděcí

[40] Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011[41].

↓ 1070/2009 11. bod odůvodnění (přizpůsobený)

(43) Sociální partneři by měli být lépe informováni a konzultováni v souvislosti se všemi opatřeními, která mají dalekosáhlé sociální důsledky. Na úrovni ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ by měl být konzultován i výbor pro kolektivní vyjednávání zřízený rozhodnutím Komise 98/500/ES[42].

↓ 549/2004 20. bod odůvodnění (přizpůsobený)

(44) Sankce stanovené za porušení tohoto nařízení ~~a opatření uvedených v článku 3~~ by měly být účinné, přiměřené a odrazující, aniž by snižovaly provozní bezpečnost.

⇩ nový

(45) Vzhledem k právnímu postoji Španělského království, pokud jde o svrchovanost a jurisdikci nad územím, na němž se nachází letiště Gibraltar, by se toto nařízení nemělo na letiště Gibraltar vztahovat.

↓ 549/2004 24. bod odůvodnění (přizpůsobený)

(46) Protože cílů tohoto nařízení, zejména ~~vytvoření~~ ⌦ provádění ⌫ jednotného evropského nebe, nemůže být ~~vzhledem k nadnárodnímu rozsahu opatření~~ dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, ~~a proto~~ ⌦ nýbrž vzhledem k nadnárodnímu rozsahu opatření ⌫ jich může být lépe dosaženo na úrovni ~~Společenství~~ ⌦ Unie, ⌫ ~~při zohlednění podrobných prováděcích pravidel, která respektují zvláštní místní podmínky,~~ může ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality, stanovenou v uvedeném článku, toto nařízení nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

---

[41] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

[42] ~~Rozhodnutí Komise 98/500/ES ze dne 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni (~~Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27~~).~~

↓ 550/2004

PŘIJAL~~A~~Y TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 1

(přizpůsobený)

⇨ nový

Článek 1

~~Cíl~~ ⌦ Předmět ⌫ a oblast působnosti

1. ⇨ Toto nařízení stanoví pravidla pro vytvoření a účinné fungování jednotného evropského nebe ⇦ ~~Cílem iniciativy jednotné evropské nebe je zdokonalit~~ ⌦ s cílem posílit ⌫ stávající normy bezpečnosti leteckého provozu, přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy a zlepšit celkovou výkonnost ~~systému~~ uspořádání letového provozu ~~(ATM)~~ a letových navigačních služeb ~~(ANS)~~ pro všeobecný letový provoz v Evropě tak, aby byly splněny požadavky všech uživatelů vzdušného prostoru. Jednotné evropské nebe zahrnuje konzistentní celoevropskou síť ~~tratí~~, ⇨ postupně více integrovaný vzdušný prostor, ⇦ systémy uspořádání sítě a uspořádání letového provozu, které jsou založeny ~~výhradně~~ na bezpečnosti, výkonnosti ~~a technických hlediscích~~, ⇨ interoperabilitě a technologické modernizaci, ⇦ ku prospěchu všech uživatelů vzdušného prostoru~~,~~ ⇨ občanů a životního prostředí. ⇦ ~~Toto nařízení tento cíl naplňuje tím, že zřizuje harmonizovaný právní rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe.~~

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 2

(přizpůsobený)

2. Uplatňováním tohoto nařízení ~~a opatření podle článku 3~~ není dotčena svrchovanost členských států nad jejich vzdušným prostorem a požadavky členských států, které se vztahují k veřejnému pořádku, veřejné bezpečnosti a záležitostem obrany podle článku 44~~13~~. Toto nařízení ~~a opatření podle článku 3~~ se ~~nevztahují~~ ⌦ nevztahuje ⌫ na vojenské činnosti a výcvik.

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 3 (přizpůsobený)

3. Uplatňováním tohoto nařízení ~~a opatření podle článku 3~~ nejsou dotčena práva a povinnosti členských států vyplývající z chicagské Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 („Chicagská úmluva“). V tomto kontextu ~~je dalším cílem tohoto~~ ⌦ je cílem tohoto ⌫ nařízení v oblasti své působnosti napomáhat členským státům v plnění jejich závazků podle Chicagské úmluvy tím, že poskytne základnu pro společný výklad a jednotné provádění ustanovení uvedené úmluvy a že zajistí, aby tato ~~nařízení~~ ustanovení byla řádně zohledněna v tomto nařízení a v prováděcích pravidlech k němu.

↓ 550/2004

~~KAPITOLA I~~

~~OBECNÁ USTANOVENÍ~~

~~Článek 1~~

~~Oblast působnosti a účel~~

~~1. V oblasti působnosti rámcového nařízení se toto nařízení týká poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi. Účelem tohoto nařízení je stanovit společné požadavky pro bezpečné a účinné poskytování letových navigačních služeb ve Společenství.~~

~~2. Toto nařízení se vztahuje na poskytování letových navigačních služeb pro všeobecný letový provoz v souladu s rámcovým nařízením a v oblasti jeho působnosti.~~

↓ 551/2004

~~KAPITOLA I~~

~~OBECNÁ USTANOVENÍ~~

~~Článek 1~~

~~Účel a oblast působnosti~~

~~1. V oblasti působnosti rámcového nařízení upravuje toto nařízení organizaci a užívání vzdušného prostoru jednotného evropského nebe. Cílem tohoto nařízení je podporovat v rámci společné dopravní politiky koncepci postupně více integrovaného provozního vzdušného prostoru a stanovit společné postupy pro stanovení, plánování a řízení, což zajistí účinné a bezpečné fungování řízení letového provozu.~~

~~2. Užívání vzdušného prostoru má podporovat provozování letových navigačních služeb jako soudržný a logický celek v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č.~~

~~550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb)[43].~~

↓ 551/2004 (přizpůsobený) ⇨ nový

~~43~~. ~~Aniž je dotčen článek 10, vztahuje se~~ Tto nařízení se vztahuje na vzdušný prostor v ~~oblastech Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) evropská~~ oblasti ~~(~~ICAO EUR~~)~~ ~~a oblast Afriky a Indického oceánu (ICAO AFI)~~, ve kterém členské státy zajišťují poskytování letových provozních služeb ~~v souladu s nařízením o poskytování služeb~~. Členské státy mohou rovněž uplatňovat toto nařízení na vzdušný prostor spadající pod jejich pravomoc i v rámci jiných oblastí ICAO za ⌦⌫podmínky, že o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.

↓ 551/2004

~~4. Letové informační oblasti, které jsou zahrnuty do vzdušného prostoru, na který se vztahuje toto nařízení, budou zveřejněny v Úředním věstníku Evropské unie.~~

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 1

~~4. Toto nařízení se použije pro letiště v Gibraltaru, aniž by byly dotčeny právní postoje Španělského království a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska ve sporech o suverenitu nad územím, kde se letiště nachází.~~

⇩ nový

5. [V případě, že nařízení bude přijato před koncem přechodného období: Toto nařízení se nevztahuje na letiště Gibraltar.]

6. Není-li stanoveno jinak, odkazuje-li se na Agenturu Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“), má se za to, že tento odkaz je zaměřen na agenturu jakožto bezpečnostní orgán, a nikoli jakožto orgán odpovědný za kontrolu výkonnosti.

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení ~~a opatření podle článku 3~~ se:

[43] ~~Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.~~

↓ 549/2004 (přizpůsobený) ⇨ nový

~~1. „službou řízení letového provozu“ rozumí služba poskytovaná za účelem:~~

1~~2~~. „letištní službou řízení“ rozumí služba řízení letového provozu (ATC) pro letištní provoz;

2~~3~~. „leteckou informační službou“ rozumí služba zřízená v rámci určené oblasti pokrytí, aby poskytovala letecké informace a údaje nezbytné pro bezpečnost, pravidelnost a účinnost letecké navigace;

3~~5~~. „poskytovateli letových navigačních služeb“ rozumějí veškeré veřejné nebo soukromé subjekty, které poskytují ⌦ jednu nebo více ⌫ ~~letové navigační služby~~ letových navigačních služeb pro všeobecný letový provoz;

4~~4~~. „letovými navigačními službami ⌦ (ANS) ⌫“ rozumějí služby letového provozu, komunikační služby, navigační služby a přehledové služby ~~služby pro přehled o provozu~~ ⌦ (CNS) ⌫, meteorologické služby ~~pro letovou navigaci~~ ⌦ (MET), ⌫ ~~a~~ letecké informační služby ⌦ (AIS) ⌫ ⇨ a služby údajů o letovém provozu (ADS) ⇦;

5~~1~~. „službou řízení letového provozu (ATC)“ rozumí služba poskytovaná za účelem:

a) zabránění nehod

i) mezi letadly;~~,~~ ~~a~~

ii) mezi letadly a překážkami v manévrovacích prostorech; ~~a~~

b) urychlení a zajištění řádného toku letového provozu;

⇩ nový

6. „službami údajů o letovém provozu“ rozumějí služby spočívající ve shromažďování, shlukování a integraci provozních údajů od poskytovatelů přehledových služeb, poskytovatelů meteorologických služeb a leteckých informačních služeb a funkcí sítě a od jiných příslušných subjektů, anebo poskytování zpracovaných údajů pro účely řízení letového provozu a uspořádání letového provozu;

7. „uspořádáním toku a kapacity letového provozu (ATFCM)“ rozumí služba, jejímž cílem je chránit řízení letového provozu před přetížením a optimalizovat využití dostupné kapacity;

↓ 549/2004 (přizpůsobený) ⇨ nový

8~~9~~. „uspořádáním toku letového provozu ⌦ (ATFM) ⌫“ rozumí funkce ⇨ nebo služba ⇦ zřízená s cílem přispět k bezpečnému, řádnému a urychlenému toku letového provozu ⇨ po celé dráze letu ⇦ tím, že kapacita řízení letového provozu je

v co největší míře využita a objem letového provozu odpovídá kapacitám oznámeným dotyčnými poskytovateli letových provozních služeb;

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 2 písm. b)

⇨ nový

9~~10~~. „uspořádáním letového provozu (ATM)“ rozumí soubor palubních a pozemních funkcí ⇨ nebo služeb ⇦ (letových provozních služeb, uspořádání vzdušného prostoru a uspořádání toku letového provozu) vyžadovaných pro zajištění bezpečného a hospodárného pohybu letadel během všech fází provozních činností;

↓ 549/2004

10~~11~~. „letovými provozními službami“ rozumějí různé letové informační služby, pohotovostní služby, letové poradní služby a služby řízení letového provozu (oblastní, přibližovací a letištní služby řízení letového provozu);

11~~6~~. „blokem vzdušného prostoru“ rozumí vzdušný prostor stanovených rozměrů v prostoru a čase, v jehož rámci jsou poskytovány letové navigační služby;

12~~7~~. „uspořádáním vzdušného prostoru“ rozumí plánovací funkce, jejímž prvořadým cílem je maximalizace využití dostupného vzdušného prostoru dynamickým sdílením času a v určitou dobu na základě krátkodobých potřeb rovněž rozdělováním vzdušného prostoru pro různé kategorie uživatelů vzdušného prostoru;

⇩ nový

13. „strukturou vzdušného prostoru“ rozumí specifický objem vzdušného prostoru vymezený za účelem zajištění bezpečného a optimálního provozu letadel;

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 2 písm. a)

(přizpůsobený)

14~~8~~. „uživateli vzdušného prostoru“ rozumějí provozovatelé letadel provozovaných v ⌦ souladu s pravidly ⌫ ~~rámci~~ všeobecného letového provozu;

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 2 písm. g)

15~~23b~~. „pohotovostní službou“ rozumí služba poskytovaná za účelem vyrozumívání příslušných organizací o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba, a asistence těmto organizacím podle potřeby;

↓ 549/2004

⇨ nový

16~~13~~. „přibližovací službou řízení“ rozumí služba řízení letového provozu pro přilétající nebo odlétající řízené lety;

17~~12~~. „oblastní službou řízení“ rozumí služba řízení letového provozu pro řízené lety v ⇨ řízených oblastech ⇦ ~~bloku vzdušného prostoru~~;

⇩ nový

18. „základní hodnotou“ rozumí hodnota určená odhadem za účelem stanovení výkonnostních cílů, která se týká stanovených nákladů nebo stanovených jednotkových nákladů během roku předcházejícího začátku příslušného referenčního období;

19. „referenční skupinou“ rozumí skupina poskytovatelů letových provozních služeb s podobným provozním a ekonomickým prostředím;

20. „rozdělenou hodnotou“ rozumí hodnota získaná pro daného poskytovatele letových provozních služeb rozdělením výkonnostního cíle na úrovni Unie na podíly jednotlivých poskytovatelů letových provozních služeb, která slouží jako referenční hodnota pro posouzení souladu výkonnostního cíle stanoveného v návrhu plánu výkonnosti s výkonnostním cílem pro celou Unii;

↓ 549/2004

~~14. „souborem služeb“ rozumějí dvě nebo více letových navigačních služeb;~~

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 2 písm. d)

(přizpůsobený)

⇨ nový

21~~15~~. „osvědčením“ rozumí doklad vydaný ⌦ agenturou, příslušným vnitrostátním orgánem nebo ⌫ vnitrostátním dozorovým orgánem v jakékoliv podobě v souladu s vnitrostátním právem, který potvrzuje, že poskytovatel ⇨ uspořádání letového provozu a ⇦ letových~~é~~ navigačních služeb~~by~~ splňuje požadavky na poskytování specifické služby;

⇩ nový

22. „společnou informační službou (CIS)“ rozumí služba spočívající ve shromažďování statických a dynamických dat a jejich šíření s cílem umožnit poskytování služeb pro řízení provozu bezpilotních letadel;

🡻 549/2004

23~~16~~. „komunikačními službami“ rozumějí letecké pevné a mobilní služby, které umožňují komunikační spojení země-země, vzduch-země a vzduch-vzduch pro účely řízení letového provozu;

~~18. „provozní koncepcí“ rozumějí kritéria pro provozní užívání evropské sítě řízení letového provozu nebo její části;~~

24~~19~~. „složkami“ rozumějí hmotné věci, např. technické vybavení, a nehmotné věci, např. programové vybavení, na kterých závisí interoperabilita ~~e~~Evropské sítě ~~řízení~~ uspořádání letového provozu (EATMN);

⇩ nový

25. „řízenou oblastí“ rozumí řízený vzdušný prostor sahající nahoru od stanovené výšky nad zemí;

26. „rozhodováním založeným na spolupráci“ rozumí proces, v němž se činí rozhodnutí na základě součinnosti a konzultace s členskými státy, stranami zapojenými do provozu a případně jinými subjekty;

🡻 1070/2009 čl. 1 odst. 2 písm. j)

⇨ nový

27~~41~~. „přeshraničními službami“ rozumí ~~jakákoliv situace, kdy jsou~~ letové navigační služby ⇨ zajišťované ⇦ v určitém členském státě ~~zajišťovány~~ poskytovatelem služeb, ⇨ který má hlavní místo podnikání ⇦ ~~autorizovaným~~ v jiném členském státě~~.~~;

⇩ nový

28. „prohlášením“ rozumí pro účely uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb prohlášení ve smyslu čl. 3 bodu 10 nařízení (EU) 2018/1139;

29. „traťovými letovými navigačními službami“ rozumějí letové provozní služby související s řízením letadla od skončení fáze vzletu a počátečního stoupání do zahájení přibližovací a přistávací fáze a základní letové navigační služby nezbytné pro poskytování traťových letových provozních služeb;

30. „oblastí zpoplatnění traťových navigačních služeb“ rozumí objem vzdušného prostoru od země zahrnující horní vzdušný prostor, kde jsou poskytovány traťové navigační služby a pro který je stanoven jediný nákladový základ;

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

31~~20~~. „Eurocontrolem“ rozumí Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu, zřízená Mezinárodní úmluvou o spolupráci při zajišťování bezpečnosti leteckého provozu ze dne 13. prosince 1960[44];

32~~17~~. „E~~e~~vropskou sítí uspořádání~~řízení~~ letového provozu letového provozu (EATMN)“ rozumí soubor systémů uvedených v bodě 3.1 ~~příloze I k~~přílohy VIII nařízení (EU) 2018/1139 ~~Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě)~~[45], který umožňuje poskytování letových navigačních služeb ~~ve Společenství~~ ⌦ v Unii ⌫ včetně rozhraní na hranicích s třetími zeměmi;

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 2 písm. c) (přizpůsobený)

33~~13a~~. „⌦ evropským ⌫ hlavním plánem ATM“ rozumí plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES[46] v souladu s čl. 1 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 219/2007 ~~ze dne 27. února 2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR)~~[47] a ve znění pozdějších předpisů;

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 2 písm. f)
⇨ nový

34~~22~~. „pružným užíváním vzdušného prostoru“ rozumí koncepce uspořádání vzdušného prostoru ⇨ založená na základní zásadě, že vzdušný prostor by neměl být určen jako čistě civilní ani vojenský vzdušný prostor, nýbrž by měl být považován za kontinuum, v němž musí být v co největší míře uspokojeny všechny požadavky uživatelů ⇦ ~~uplatňovaná v oblasti Evropské konference civilního letectví na základě „Příručky uspořádání vzdušného prostoru pro uplatnění koncepce pružného užívání vzdušného prostoru“, kterou vydal Eurocontrol~~;

---

44 ~~Úmluva upravená protokolem ze dne 12. února 1981 a změněná protokolem ze dne 27. června 1997.~~

45 ~~Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 33.~~

46 Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 41.

47 Nařízení Rady (ES) č. 219/2007 ze dne 27. února 2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR) (Úř. věst. L 64, 2.3.2007, s. 1).

↓ 549/2004

~~23. „letovou informační oblastí“ rozumí vzdušný prostor definovaných rozměrů, ve kterém jsou poskytovány letové informační služby a pohotovostní služby;~~

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 2 písm. g)

35~~23a~~. „letovou informační službou“ rozumí služba poskytovan~~í~~á za účelem podávání rad a informací užitečných pro bezpečné a hospodárné provádění letů;

↓ 549/2004

~~24. „letovou hladinou“ rozumí plocha o stálém atmosférickém tlaku vztaženém ke specifickému údaji tlaku 1013,2 hektopascalů, která je oddělená od ostatních ploch specifickými tlakovými odstupy;~~

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 2 písm. h)

~~25. „funkčním blokem vzdušného prostoru“ rozumí blok vzdušného prostoru stanovený na základě provozních požadavků a zřízený bez ohledu na státní hranice, v němž je poskytování letových navigačních služeb a dalších funkcí založeno na výkonnosti a optimalizováno, s cílem zajistit v každém funkčním bloku letového provozu rozšířenou spolupráci mezi poskytovateli letových navigačních služeb nebo případně stanovit jednotného poskytovatele;~~

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

⇨ nový

36~~26~~. „všeobecným letovým provozem“ rozumí veškerý pohyb civilních letadel a rovněž veškerý pohyb státních letadel (včetně vojenských, celních a policejních letadel), jestliže jsou tyto pohyby prováděn~~é~~ý ve shodě s postupy ⌦ Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), zřízené chicagskou Úmluvou o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 ⌫ ~~ICAO~~;

~~27. „Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO)“ rozumí Mezinárodní organizace pro civilní letectví, zřízená Chicagskou úmluvou o mezinárodním civilním letectví z roku 1944;~~

37~~28~~. „interoperabilitou“ rozumí soubor funkčních, technických a provozních vlastností, které jsou předepsané pro systémy a složky E~~e~~vropské sítě uspořádání~~řízení~~ letového provozu a pro postupy jejího provozování, aby se umožnil její bezpečný, plynulý a účinný provoz~~. Interoperability je dosahováno zajištěním souladu systémů a složek se základními požadavky~~;

38~~29~~. „meteorologickými službami“ rozumějí zařízení a služby, které poskytují letadlům meteorologické předpovědi, ⇨ varování, ⇦ hlášení a pozorování ⇨ pro účely letové navigace ⇦ a další meteorologické informace a údaje, které státy poskytují pro využití v letectví;

⇩ nový

39. „příslušnými vnitrostátními orgány“ rozumějí subjekty definované v čl. 3 bodě 34 nařízení (EU) 2018/1139;

40. „vnitrostátním dozorovým orgánem“ rozumí vnitrostátní subjekt nebo subjekty pověřené členským státem podle tohoto nařízení jinými úkoly, než kterými se příslušný vnitrostátní orgán zabývá;

🡻 549/2004

41~~30~~. „navigačními službami“ rozumějí zařízení a služby, které poskytují letadlům informace k určování polohy a času;

⇩ nový

42. „krizí sítě“ rozumí stav neschopnosti zajišťovat uspořádání letového provozu a poskytovat letové navigační služby na požadované úrovni, který vede k zásadní ztrátě kapacity sítě nebo výrazné nerovnováze mezi kapacitou sítě a poptávkou, nebo k zásadnímu selhání toku informací v jedné nebo několika částech sítě po neobvyklé a nepředvídané situaci;

43. „manažerem struktury vzdušného prostoru“ rozumí subjekt pověřený v souladu s článkem 27 úkoly nezbytnými k tomu, aby mohl přispívat k výkonu funkcí sítě uvedených v článku 26;

🡻 549/2004 (přizpůsobený)

⇨ nový

44~~31~~. „provozními údaji“ rozumějí informace o všech fázích letu, které ~~jsou požadované k přijetí provozních rozhodnutí~~ ⇨ pro provozní účely ⇦ ⌦ požadují ⌫ ~~poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru, provozovatelů letišť a ostatních dotčených subjektů~~ poskytovatelé letových navigačních služeb, uživatelé vzdušného prostoru, provozovatelé letišť a ostatní dotčené subjekty;

~~32. „postupem“ v souvislosti s nařízením o interoperabilitě rozumí standardní metoda pro technické nebo provozní využití systémů v souladu se schválenými a ověřenými provozními koncepcemi, které vyžadují jednotné uplatňování v celé evropské síti řízení letového provozu;~~

⇩ nový

45. „plánem výkonnosti“ rozumí plán vypracovaný nebo případně přijatý poskytovateli letových provozních služeb a manažerem struktury vzdušného prostoru, jehož cílem je zlepšit výkonnost letových navigačních služeb a funkcí sítě;

🡻 549/2004

46~~33~~. „uvedením do provozu“ rozumí první provozní užití po počáteční instalaci nebo zdokonalení systému;

47~~34~~. „sítí leteckých tratí“ rozumí síť specifických tratí pro usměrňování toku všeobecného letového provozu podle potřeb poskytování služeb řízení letového provozu;

~~35. „směrováním“ rozumí zvolená cestovní trasa, která má být letadlem sledována během jeho letu;~~

~~36. „plynulým provozem“ rozumí provoz evropské sítě řízení letového provozu způsobem, který z pohledu uživatele působí jako jeden celek;~~

⇩ nový

48. „definiční fází SESAR“ rozumí fáze, která zahrnuje vytvoření a aktualizaci dlouhodobé vize projektu SESAR, související provozní koncepci umožňující zlepšení ve všech fázích letu, nezbytné zásadní provozní změny v EATMN a požadované priority vývoje a zavádění;

49. „zaváděcí fází SESAR“ rozumí po sobě jdoucí fáze industrializace a provádění, během nichž jsou prováděny tyto činnosti: standardizace, výroba a certifikace pozemního a leteckého vybavení a postupů nezbytných k provádění řešení SESAR (industrializace), jakož i zadávání zakázek na zařízení a systémy založené na řešeních SESAR a jejich instalace a uvádění do provozu včetně souvisejících provozních postupů (provádění);

50. „vývojovou fází SESAR“ rozumí fáze, během níž jsou prováděny činnosti výzkumu, vývoje a ověřování zaměřené na vyvinutí vyspělých řešení SESAR;

51. „projektem SESAR“ rozumí projekt modernizace uspořádání letového provozu v Evropě, jehož cílem je poskytnout Unii vysoce výkonnou, standardizovanou a interoperabilní infrastrukturu uspořádání letového provozu a který sestává z inovačního cyklu, který zahrnuje definiční, vývojovou a zaváděcí fázi SESAR;

52. „řešením SESAR“ rozumí využitelný výstup vývojové fáze SESAR, který zavádí nové nebo zdokonalené standardizované a interoperabilní provozní postupy nebo technologie;

↓ 549/2004

53~~38.~~ „přehledovými službami ~~pro přehled o provozu~~“ rozumějí zařízení a služby, které jsou užívány k určení polohy letadel, aby se umožnil jejich bezpečný rozestup;

54~~39~~. „systémem“ rozumí seskupení palubních a pozemních složek a zařízení v kosmickém prostoru, která zajišťují podporu letových navigačních služeb pro všechny fáze letu;

⇩ nový

55. „letištními a přibližovacími službami řízení letů“ (dále jen „letištní a přibližovací služby“) rozumějí letištní služby řízení nebo letištní letové informační služby, které zahrnují letové poradní služby a pohotovostní služby, letové provozní služby související s přiblížením a odletem letadel v určité vzdálenosti od dotčeného letiště, které jsou nutné ke splnění provozních požadavků, a nezbytné základní letové navigační služby;

56. „oblastí zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb“ rozumí letiště nebo skupina letišť na území jednoho z členských států, kde jsou poskytovány letištní a přibližovací služby a pro něž je stanoven jediný nákladový základ;

↓ 549/2004

57~~40~~. „zdokonalením“ rozumí každá úprava, která mění provozní vlastnosti systému.~~;~~

↓ 549/2004

~~*Článek 3*~~

~~Oblasti činnosti Společenství~~

~~1. Toto nařízení zřizuje harmonizovaný právní rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe ve spojitosti s:~~

~~a) nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru)~~[48]~~;~~

~~b) nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb)~~[49] ~~a~~

~~48 Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.~~
~~49 Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.~~

~~c) nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě)[50];~~

~~a s prováděcími pravidly přijatými Komisí na základě tohoto a výše uvedených nařízení.~~

~~2. Opatření uvedená v odstavci 1 se uplatňují s výhradou ustanovení tohoto nařízení.~~

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 3 (přizpůsobený) ⇨ nový

KAPITOLA II

⌦ VNITROSTÁTNÍ DOZOROVÉ ORGÁNY ⌫

Článek 3~~4~~

⌦ Jmenování a zřízení vnitrostátních dozorových orgánů a požadavky na tyto ⌫ ~~Vnitrostátní dozorové~~ orgány

1. Členské státy společně nebo samostatně buď jmenují, nebo zřídí jeden či více orgánů jako svůj vnitrostátní dozorový orgán, který převezme úkoly jemu svěřené ~~v rámci tohoto~~ ⌦ tímto ⌫ nařízením ~~a v rámci opatření uvedených v článku 3~~.

~~2. Vnitrostátní dozorové orgány jsou nezávislé na poskytovatelích letových navigačních služeb. Této nezávislosti je dosaženo alespoň na funkční úrovni dostatečným oddělením vnitrostátních dozorových orgánů od těchto poskytovatelů.~~

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 3 ⇨ nový

~~3~~2. Vnitrostátní dozorové orgány vykonávají své pravomoci nestranně, nezávisle a transparentně~~.~~ ~~Toho se dosáhne uplatněním vhodných řídících a kontrolních mechanismů,~~ ⇨ a jsou odpovídajícím způsobem organizovány, personálně zajištěny, řízeny a financovány. ⇦ ~~a to i v rámci správních orgánů členského státu. To však nesmí bránit vnitrostátním dozorovým orgánům plnit jejich úkoly v souladu s pravidly pro organizaci vnitrostátních úřadů civilního letectví či jakýchkoli jiných veřejných subjektů.~~

---

[50] ~~Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.~~

⇩ nový

3. Aniž je dotčen odstavec 1, jsou vnitrostátní dozorové orgány právně odlišené a nezávislé na jakémkoli jiném veřejném nebo soukromém subjektu, pokud jde o jejich organizaci, fungování, právní strukturu a rozhodování.

Pokud jde o jejich organizaci, rozhodnutí o financování, právní strukturu a rozhodování, jsou vnitrostátní dozorové orgány rovněž nezávislé na veškerých poskytovatelích letových navigačních služeb.

4. Členské státy mohou zřídit vnitrostátní dozorové orgány s příslušností pro několik regulovaných odvětví, splňují-li tyto integrované regulační orgány požadavky na nezávislost podle tohoto článku. Pokud jde o organizační strukturu, může být vnitrostátní dozorový orgán rovněž připojen k vnitrostátnímu orgánu pro hospodářskou soutěž uvedenému v článku 11 nařízení Rady (ES) č. 1/2003[51], pokud společný orgán splňuje požadavky na nezávislost podle tohoto článku.

5. Zaměstnanci vnitrostátních dozorových orgánů musí splňovat tyto požadavky:

a) jsou přijímáni na základě jasných a transparentních procesů, které zaručují jejich nezávislost;

b) jsou vybíráni na základě svých příslušných kvalifikací, včetně odpovídající odborné způsobilosti a relevantní praxe, nebo absolvují vhodnou odbornou přípravu.

Zaměstnanci vnitrostátních dozorových orgánů jednají nezávisle, zejména předcházením střetu zájmů mezi poskytováním letových navigačních služeb a plněním svých úkolů.

6. Kromě požadavků stanovených v odstavci 5 jsou osoby odpovědné za strategická rozhodnutí jmenovány subjektem dotčeného členského státu, který přímo neuplatňuje vlastnická práva vůči poskytovatelům letových navigačních služeb. Členské státy rozhodnou, zda jsou tyto osoby jmenovány na pevně stanovené období, které lze obnovit, nebo na dobu neurčitou, kdy je odvolání možné pouze z důvodů, které nesouvisí s jejich rozhodováním. Osoby odpovědné za strategická rozhodnutí při výkonu svých funkcí pro vnitrostátní dozorový orgán nevyžadují ani nepřijímají pokyny od žádné vlády ani jiného veřejného či soukromého subjektu a mají veškerou pravomoc v oblasti náboru a řízení zaměstnanců tohoto orgánu.

Zdrží se veškerých přímých či nepřímých zájmů, které by mohly být považovány za zájmy ohrožující jejich nezávislost a které by mohly ovlivňovat výkon jejich funkcí. Za tímto účelem učiní každoročně prohlášení o závazku a prohlášení o zájmech s uvedením veškerých přímých a nepřímých zájmů.

Osoby odpovědné za strategická rozhodnutí, audity nebo jiné funkce, které přímo souvisejí s výkonnostními cíli nebo dohledem nad poskytovateli letových navigačních služeb, nesmějí po skončení pracovního úvazku ve vnitrostátním dozorovém orgánu zastávat nejméně po dobu dvou let žádnou odbornou ani odpovědnou funkci u žádného poskytovatele letových navigačních služeb.

[51] Nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článcích 81 a 82 (Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 1).

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 3 (přizpůsobený) ⇨ nový

74. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní dozorové orgány měly k účinnému a včasnému plnění úkolů, které jim toto nařízení přiděluje, potřebné ⌦ finanční ⌫ zdroje a kapacity ~~schopnosti~~. ⇨ Vnitrostátní dozorové orgány řídí své zaměstnance s využitím vlastních prostředků, které se stanoví v přiměřeném poměru k úkolům, jež mají tyto orgány plnit v souladu s článkem 4. ⇦

⇩ nový

8. Členský stát může agenturu působící jako orgán pro kontrolu výkonnosti (PRB) požádat, aby plnila úkoly související s prováděním systému sledování výkonnosti a systému poplatků stanovené v článcích 14, 17, 19, 20, 21, 22 a 25 a v prováděcích aktech uvedených v článcích 18 a 23, za něž je podle tohoto nařízení a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě odpovědný vnitrostátní dozorový orgán daného členského státu.

Jakmile agentura působící jako PRB takovou žádost přijme, stane se dozorovým orgánem odpovídajícím za úkoly, které tato žádost zahrnuje, a vnitrostátní dozorový orgán žádajícího členského státu za ně již neodpovídá. Na plnění těchto úkolů, včetně výběru poplatků a plateb, se vztahují pravidla nařízení (EU) 2018/1139, která se týkají agraentury působící jako PRB.

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 3 ⇨ nový

95. Členské státy oznámí Komisi název a adresu vnitrostátního dozorového orgánu včetně změn v těchto údajích, jakož i opatření přijatá k zajištění souladu s ⇨ tímto článkem ⇦ ~~odstavci 2, 3 a 4~~.

⇩ nový

10. Komise vytvoří podrobná pravidla, kterými stanoví postupy pro výběr a nábor zaměstnanců podle odst. 5 písm. a) a b). Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3.

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 1 (přizpůsobený)

Článek ~~4~~2

Úkoly vnitrostátních dozorových orgánů

1. Vnitrostátní dozorové orgány uvedené v článku 3: ~~4~~ ~~rámcového nařízení~~ ~~zajišťují náležitý dozor nad uplatňováním tohoto nařízení, zejména s ohledem na bezpečnou a účinnou činnost poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří poskytují služby vztahující se k vzdušnému prostoru, který spadá do pravomoci členského státu, jenž určil nebo zřídil tento příslušný orgán.~~

⇩ nový

a) vykonávají činnosti nezbytné k vydávání osvědčení ekonomické způsobilosti uvedených v článku 6, včetně dohledu nad držiteli těchto osvědčení;

b) dohlížejí na správné uplatňování požadavků na zadávání veřejných zakázek v souladu s čl. 8 odst. 6;

c) uplatňují systém sledování výkonnosti a systém poplatků stanovené v článcích 10 až 17 a 19 až 22 a v prováděcích aktech uvedených v článcích 18 a 23 v mezích svých úkolů stanovených v těchto článcích a aktech a dohlížejí na uplatňování nařízení, pokud jde o transparentnost účetnictví určených poskytovatelů letových provozních služeb v souladu s článkem 25.

2. V souladu s článkem 9 jsou vnitrostátní dozorové orgány odpovědné za posuzování a schvalování cen stanovených za poskytování společných informačních služeb.

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 1 (přizpůsobený) ⇨ nový

3~~2~~. ~~Za tímto účelem provádí~~ ~~k~~Každý vnitrostátní dozorový orgán ~~řádné~~ ⌦ provádí nezbytné ⌫ inspekce ~~a šetření, aby~~ ⇨ , audity a další monitorovací činnosti za účelem zjištění možných porušení požadavků stanovených v tomto nařízení a v aktech v přenesené pravomoci a v prováděcích aktech přijatých na jeho základě ze strany subjektů, které podle tohoto nařízení podléhají jeho dozoru. ⇦ ~~ověřil, zda jsou dodržovány požadavky tohoto nařízení, včetně požadavků týkajících se lidských zdrojů pro poskytování letových navigačních služeb.~~

Přijme veškerá nezbytná donucovací opatření, která mohou případně zahrnovat změnu, omezení, pozastavení nebo odebrání osvědčení ekonomické způsobilosti, jež jim tento orgán vydal v souladu s článkem 6.

Dotčení poskytovatelé letových navigačních služeb, provozovatelé letišť a poskytovatelé společných informačních služeb musí dodržovat opatření přijatá za tímto účelem vnitrostátními dozorovými orgány.

⇩ nový

Článek 5

Spolupráce vnitrostátních dozorových orgánů

1. Vnitrostátní dozorové orgány si vyměňují informace a spolupracují v rámci sítě při poradním výboru pro kontrolu výkonnosti uvedeném v článku 114a nařízení (EU) 2018/1139.

2. Vnitrostátní dozorové orgány spolupracují, případně prostřednictvím pracovních ujednání, aby si mohly poskytovat vzájemnou pomoc při plnění svých úkolů v oblasti sledování a dozoru a v oblasti inspekcí a šetření.

🡻 1070/2009 čl. 2 odst. 1

(přizpůsobený)

⇨ nový

3. ~~S ohledem na funkční bloky vzdušného prostoru, které přesahují vzdušný prostor spadající~~ ⇨ Vnitrostátní dozorové orgány usnadňují přeshraniční poskytování služeb ze strany poskytovatelů letových navigačních služeb za účelem zlepšení výkonnosti sítě. V případě poskytování letových navigačních služeb ve vzdušném prostoru spadajícím ⇦ pod pravomoc ~~více než jednoho členského státu~~ ⌦ dvou nebo více členských států ⌫ uzavřou dotčené členské státy dohodu o dozoru, ⇨ který mají provádět podle tohoto nařízení nad dotčenými poskytovateli ⇦ ~~jejž tento článek stanoví ve vztahu k poskytovatelům~~ letových navigačních služeb ~~poskytujícím služby, jež se k těmto blokům vztahují~~. ⇨ Aby dotčené vnitrostátní dozorové orgány uvedly tuto dohodu v platnost, mohou vytvořit plán upřesňující provádění své spolupráce. ⇦

🡻 1070/2009 čl. 2 odst. 1

~~4. Vnitrostátní dozorové orgány úzce spolupracují za účelem zajištění dostatečného dozoru nad poskytovateli letových navigačních služeb, kteří jsou držiteli platného osvědčení některého z členských států a kteří rovněž poskytují služby vztahující se k vzdušnému prostoru spadajícímu do pravomoci jiného členského státu. Tato spolupráce zahrnuje dohodu o vyřizování případů neplnění použitelných společných požadavků stanovených v článku 6 nebo podmínek stanovených v příloze II.~~

🡻 1070/2009 čl. 2 odst. 1

~~5. V případě přeshraničního poskytování letových navigačních služeb zahrnují tato opatření dohodu o vzájemném uznávání činností v oblasti dozoru stanovených v odstavcích 1 a 2 a výsledků těchto činností. Toto vzájemné uznávání se rovněž uplatňuje, pokud se ujednání o uznávání mezi vnitrostátními dozorovými orgány vztahují na vydávání osvědčení pro poskytovatele služeb.~~

⇩ nový

4. Při poskytování letových navigačních služeb ve vzdušném prostoru spadajícím do pravomoci jiného členského státu stanoví dohody uvedené v odstavci 3 vzájemné uznávání úkolů v oblasti dozoru stanovených v tomto nařízení a výsledků plnění těchto úkolů každým z dozorových orgánů. Rovněž upřesní, který vnitrostátní dozorový orgán odpovídá za osvědčování ekonomické způsobilosti podle článku 6.

🡻 1070/2009 čl. 2 odst. 1

(přizpůsobený)

⇨ nový

~~6~~5. Pokud to dovolují vnitrostátní právní předpisy a s ohledem na regionální spolupráci, mohou vnitrostátní dozorové orgány rovněž uzavřít dohody o rozdělení povinností týkajících se dozoru. ⇨ Tyto dohody oznámí Komisi. ⇦

🡻 1070/2009 čl. 2 odst. 1

~~*Článek 3*~~

~~Kvalifikované subjekty~~

~~1. Vnitrostátní dozorové orgány mohou rozhodnout, aby byly prováděním inspekcí a šetření uvedených v čl. 2 odst. 2 úplně nebo částečně pověřeny kvalifikované subjekty, které splňují požadavky stanovené v příloze I.~~

~~2. Toto pověření udělené vnitrostátním dozorovým orgánem platí v celém Společenství po dobu tří let, přičemž lze tuto dobu obnovit. Vnitrostátní dozorové orgány mohou dát každému z kvalifikovaných subjektů se sídlem ve Společenství pokyn k provedení inspekcí a šetření.~~

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 5

~~*Článek 10*~~

~~Konzultace se zúčastněnými stranami~~

~~1. Členské státy jednající v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy, stanoví konzultační mechanismus pro vhodné zapojení zúčastněných stran, včetně organizací profesního zastoupení zaměstnanců, do realizace jednotného evropského nebe.~~

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

KAPITOLA III

~~PRAVIDLA PRO~~ POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

~~Článek 6~~

~~Společné požadavky~~

~~Společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb se vymezují postupem stanoveným v čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení. Společné požadavky se týkají:~~

- ~~technické a provozní způsobilosti a přiměřenosti,~~
- ~~systémů a postupů pro řízení provozní bezpečnosti a kvality,~~
- ~~systémů podávání zpráv,~~
- ~~finanční způsobilosti,~~
- ~~odpovědnosti a pojistného krytí,~~
- ~~vlastnické a organizační struktury včetně ochrany před střetem zájmů,~~
- ~~lidských zdrojů včetně odpovídajících plánů na nábor pracovníků,~~
- ~~ochrany před protiprávními činy,~~
- ~~security,~~

Článek 6~~7~~

Vydávání osvědčení ⌦ ekonomické způsobilosti poskytovatelů letových navigačních služeb⌫ a požadavky na ⌦ tyto ⌫ poskytovatele ~~letových navigačních služeb~~

~~1. Poskytování všech letových navigačních služeb ve Společenství podléhá osvědčení, které je vydáváno členskými státy.~~

↓ 550/2004

~~2. Žádosti o vydání osvědčení se předávají vnitrostátnímu dozorovému orgánu členského státu, kde má žadatel hlavní provozovnu nebo případně sídlo.~~

⇩ nový

1. Kromě osvědčení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139 musí být poskytovatelé letových navigačních služeb rovněž držiteli osvědčení ekonomické způsobilosti. Osvědčení se žadateli vydá, pokud prokázal dostatečnou finanční stabilitu a získal patřičné pojištění odpovědnosti a pojistné krytí.

Osvědčení ekonomické způsobilosti podle tohoto odstavce může být omezeno, pozastaveno nebo zrušeno, pokud držitel již nesplňuje požadavky na vydání a zachování platnosti takového osvědčení.

2. Subjekt, který je držitelem osvědčení ekonomické způsobilosti podle odstavce 1 a osvědčení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139, je oprávněn poskytovat v rámci Unie letové navigační služby uživatelům vzdušného prostoru, a to za nediskriminačních podmínek a aniž je dotčen čl. 7 odst. 2.

3. Osvědčení ekonomické způsobilosti podle odstavce 1 a osvědčení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139 mohou podléhat jedné nebo více podmínkám stanoveným v příloze I. Tyto podmínky musí být objektivně odůvodněné, nediskriminační, přiměřené a transparentní. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 36, aby mohla měnit seznam uvedený v příloze I za účelem zajištění rovných hospodářských podmínek a odolnosti při poskytování služeb.

4. Za úkoly stanovené v tomto článku, pokud jde o osvědčení ekonomické způsobilosti, odpovídají vnitrostátní dozorové orgány členského státu, v němž má fyzická nebo právnická osoba žádající o osvědčení ekonomické způsobilosti hlavní místo podnikání, nebo – pokud tato osoba žádné hlavní místo podnikání nemá – v němž má místo pobytu nebo v němž je usazena. V případě poskytování letových navigačních služeb ve vzdušném prostoru spadajícím do pravomoci dvou nebo více členských států náleží odpovědnost vnitrostátním dozorovým orgánům určeným v souladu s čl. 5 odst. 4.

5. Pro účely odstavce 1 vnitrostátní dozorové orgány:

a) přijímají a posuzují žádosti a případně vydávají nebo obnovují osvědčení ekonomické způsobilosti;

b) vykonávají dohled nad držiteli osvědčení ekonomické způsobilosti.

6. Přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3 přijme Komise prováděcí pravidla týkající se podrobných požadavků na finanční stabilitu, zejména finanční sílu a finanční odolnost, jakož i pojištění odpovědnosti a pojistné krytí. Aby zajistila jednotné provádění odstavců 1, 4 a 5 tohoto článku a soulad s nimi, přijme Komise přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3 prováděcí akty, jimiž stanoví podrobná ustanovení ohledně pravidel a postupů pro vydávání osvědčení a provádění šetření, kontrol, auditů a dalších monitorovacích činností nezbytných k zajištění účinného dozoru nad subjekty, na něž se vztahuje toto nařízení, ze strany vnitrostátního dozorového orgánu.

↓ 550/2004

~~3. Vnitrostátní dozorové orgány vydají poskytovateli letových navigačních služeb osvědčení, jestliže splňuje společné požadavky uvedené v článku 6. Osvědčení mohou být vydávána jednotlivě pro každý typ letové navigační služby definované v článku 2 rámcového nařízení nebo pro soubor těchto služeb, mimo jiné pokud poskytovatel letových provozních služeb bez ohledu na své právní postavení provozuje a udržuje své vlastní komunikační systémy, navigační systémy a systémy pozorování letového provozu. Osvědčení jsou pravidelně kontrolována.~~

~~4. Osvědčení vymezuje práva a povinnosti poskytovatelů letových navigačních služeb včetně zásady zákazu diskriminace uživatelů vzdušného prostoru v jejich přístupu k službám, přičemž zvláštní ohled se klade na bezpečnost. Vydání osvědčení smí být vázáno pouze na podmínky stanovené v příloze II. Tyto podmínky musí být objektivně odůvodněné, nediskriminující, přiměřené a průhledné.~~

~~5. Bez ohledu na odstavec 1 mohou členské státy povolit, aby byly bez uděleného osvědčení letové navigační služby poskytovány v celém vzdušném prostoru, který spadá pod jejich pravomoc, nebo v části tohoto vzdušného prostoru, pokud poskytovatel těchto služeb tyto služby nabízí v prvé řadě pro pohyby letadel mimo rámec všeobecného letového provozu. V těchto případech dotčený členský stát informuje Komisi a ostatní členské státy o svém rozhodnutí a opatřeních přijatých k zajištění maximálního souladu se společnými požadavky.~~

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 3

~~7. Vnitrostátní dozorové orgány sledují dodržování společných požadavků a podmínek připojených k osvědčení. Podrobnosti tohoto sledování jsou zahrnuty do výročních zpráv překládaných členskými státy podle čl. 12 odst. 1 rámcového nařízení. Jestliže vnitrostátní dozorový orgán zjistí, že držitel osvědčení tyto požadavky nebo podmínky nadále neplní, přijme vhodná opatření, přičemž zajistí kontinuitu služby za podmínky, že není ohrožena bezpečnost. Tato opatření mohou zahrnovat odebrání osvědčení.~~

↓ 550/2004

~~8. Členský stát uzná každé osvědčení, které v souladu s tímto článkem vydal jiný členský stát.~~

~~9. Za výjimečných okolností mohou členské státy odložit provedení tohoto článku o šest měsíců ode dne, který vyplývá z čl. 19 odst. 2. Toto odložení členské státy oznámí Komisi a uvedou důvody, které je k němu vedly.~~

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 4 ⇨ nový

Článek 7~~8~~

Určení poskytovatelů letových provozních služeb

1. Členské státy zajistí výlučné poskytování letových provozních služeb v rámci jednotlivých bloků vzdušného prostoru vztahujících se ke vzdušenému prostoru, který spadá pod jejich pravomoc. Za tímto účelem členské státy ~~určí poskytovatele letových provozních služeb, který je držitelem osvědčení platného ve Společenství.~~ ⇨ jednotlivě nebo kolektivně určí jednoho nebo více poskytovatelů letových provozních služeb. Poskytovatelé letových provozních služeb musí splňovat tyto podmínky: ⇦

⇩ nový

a) jsou držiteli platného osvědčení nebo platného prohlášení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139 a osvědčení ekonomické způsobilosti podle čl. 6 odst. 1;

b) splňují požadavky týkající se národní bezpečnosti a obrany.

Každé rozhodnutí o určení poskytovatele letových provozních služeb je platné po dobu nejvýše deseti let. Členské státy mohou rozhodnout, že platnost určení poskytovatele letových provozních služeb prodlouží.

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 4 (přizpůsobený) ⇨ nový

2. ~~Pokud jde o poskytování přeshraničních služeb, členské státy zajistí, aby dodržování tohoto článku a čl. 10 odst. 3 nebylo v rozporu s jejich vnitrostátním právním systémem vyžadujícím, aby poskytovatelé letových provozních služeb poskytující služby ve vzdušném prostoru spadali pod pravomoc daného členského státu.~~ ⇨ Určení poskytovatelů letových provozních služeb nepodléhá žádné podmínce vyžadující, aby tito poskytovatelé: ⇦

(a) nebo formou většinového podílu drženého ~~tímto~~ členským státem ⌦, který provedl určení, ⌫ nebo jeho státními příslušníky;

(b) měli hlavní místo podnikání nebo sídlo na území ~~daného~~ členského státu ⌦, který provedl určení; ⌫ ~~nebo~~

(c) využívali výhradně zařízení v ~~daném~~ členském státě ⌦, který provedl určení ⌫.

3. Členské státy vymezí práva a povinnosti ⇨ jednotlivě nebo kolektivně ⇦ určených poskytovatelů letových provozních služeb ~~letového provozu~~. Tyto povinnosti ~~mohou~~ ⇨ musí ⇦ zahrnovat podmínky ~~včasného poskytnutí~~ ⌦ zpřístupnění ⌫ relevantních

~~informací~~ ⌦ údajů ⌫ umožňujících identifikaci pohybů všech letadel ve vzdušném prostoru spadajícím pod jejich pravomoc.

🡻 1070/2009 čl. 2 odst. 4

~~4. Členské státy mohou volně uvážit, koho vyberou za poskytovatele služeb letového provozu, pokud tento poskytovatel plní požadavky a podmínky uvedené v článcích 6 a 7.~~

~~5. Ve vztahu k funkčním blokům vzdušného prostoru stanoveným v souladu s článkem 16 9a, které přesahují vzdušný prostor spadající pod pravomoc jednoho členského státu, určí dotčené členské státy v souladu s odstavcem 1 tohoto článku alespoň jeden měsíc před zřízením bloku vzdušného prostoru společně jednoho nebo více poskytovatelů letových provozních služeb.~~

~~4~~6. Členské státy neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy o všech rozhodnutích přijatých na základě tohoto článku, která se týkají určení poskytovatelů letových provozních služeb v konkrétních vzdušných blocích s ohledem na vzdušný prostor spadající pod jejich pravomoc.

⇩ nový

Článek 8

Podmínky poskytování služeb CNS, AIS, ADS, MET a letištních a přibližovacích služeb

1. Poskytovatelé letových provozních služeb se mohou rozhodnout, že na služby CNS, AIS, ADS nebo MET zadají zakázku za tržních podmínek, pokud takový krok umožní zvýšit efektivitu nákladů ve prospěch uživatelů vzdušného prostoru.

Členské státy provozovatelům letišť povolí zadat na letištní a přibližovací služby pro řízení letišť zakázku za tržních podmínek, pokud takový krok umožní zvýšit efektivitu nákladů ve prospěch uživatelů vzdušného prostoru.

Členské státy navíc mohou provozovatelům letišť nebo dotčenému vnitrostátnímu dozorovému orgánu povolit, aby na letištní a přibližovací služby pro řízení přiblížení zadali zakázku za tržních podmínek, pokud takový krok umožní zvýšit efektivitu nákladů ve prospěch uživatelů vzdušného prostoru.

2. Zadávání zakázek na služby za tržních podmínek probíhá na základě rovných, nediskriminačních a transparentních podmínek v souladu s právem Unie, včetně pravidel hospodářské soutěže obsažených ve Smlouvě. Zadávací řízení na dotčené služby musí být navržena tak, aby se jich mohli účinně účastnit konkurenční poskytovatelé, a to včetně pravidelného obnovování soutěže.

3. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření, aby zajistily, že poskytování traťových letových provozních služeb bude organizačně odděleno od poskytování služeb CNS, AIS, ADS, MET a letištních a přibližovacích služeb a bude dodržen požadavek na oddělení účtů uvedený v čl. 25 odst. 3.

4. Poskytovatel služeb CNS, AIS, ADS, MET nebo letištních a přibližovacích služeb může být vybrán, aby v členském státě poskytoval služby, pouze pokud:

(a) je držitelem osvědčení podle čl. 6 odst. 1 a 2;

(b) se jeho hlavní místo podnikání nachází na území některého členského státu;

(c) členské státy nebo státní příslušníci členských států vlastní více než 50 % poskytovatele služeb a skutečně jej přímo či nepřímo kontrolují prostřednictvím jednoho nebo více zprostředkujících podniků, s výhradou ustanovení dohody se třetí zemí, jíž je Unie stranou, a

(d) poskytovatel služeb splňuje požadavky týkající se národní bezpečnosti a obrany.

5. Články 14, 17 a 19 až 22 se nepoužijí na poskytovatele letištních a přibližovacích služeb, kteří byli určeni na základě zadávacího řízení v souladu s odst. 1 druhým a třetím pododstavcem. Pro účely monitorování poskytují tito poskytovatelé letištních a přibližovacích služeb vnitrostátnímu dozorovému orgánu a agentuře působící jako PRB údaje o výkonnosti letových navigačních služeb v klíčových oblastech zahrnujících bezpečnost, životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů.

6. Vnitrostátní dozorové orgány zajistí, aby zadávání zakázek poskytovateli letových provozních služeb a provozovateli letišť podle odstavce 1 bylo v souladu s odstavcem 2, a v případě potřeby uplatní nápravná opatření. U letištních a přibližovacích služeb odpovídají za schválení specifikací zadávacího řízení na letištní a přibližovací služby, v nichž nesmí chybět požadavky na kvalitu služeb. Záležitosti týkající se uplatňování pravidel hospodářské soutěže vnitrostátní dozorové orgány postupují vnitrostátnímu orgánu pro hospodářskou soutěž uvedenému v článku 11 nařízení Rady (ES) č. 1/2003.

Článek 9

Poskytování společných informačních služeb

1. Jsou-li poskytovány společné informační služby, musí šířená data vykazovat integritu a kvalitu nezbytnou pro bezpečné poskytování služeb pro řízení provozu bezpilotních letadel.

2. Cena za společné informační služby je založena na fixních a variabilních nákladech na poskytování dotčené služby a může navíc zahrnovat přirážku odrážející přiměřený kompromis mezi rizikem a výnosem.

Náklady uvedené v prvním pododstavci se zaznamenávají na účtu, který je oddělen od účtů pro veškeré jiné činnosti dotčeného provozovatele, a zveřejňují se.

3. Poskytovatel společných informačních služeb stanoví cenu v souladu s odstavcem 2, která podléhá posouzení a schválení příslušným vnitrostátním dozorovým orgánem.

4. V případě provozu v konkrétních částech vzdušného prostoru, jež členské státy určily k provozu bezpilotních letadel, zpřístupňují poskytovatelé letových navigačních služeb příslušné provozní údaje v reálném čase. Poskytovatelé společných informačních služeb tyto údaje používají pouze k provozním účelům v souvislosti se službami, jež poskytují. Poskytovatelům společných informačních služeb je přístup k důležitým provozním údajům umožněn v souladu se zásadou zákazu diskriminace, aniž jsou dotčeny bezpečnostní nebo obranné zájmy.

Ceny za přístup k těmto údajům vycházejí z mezních nákladů na zpřístupnění údajů.

↓ 550/2004

~~*Článek 9*~~

~~**Určení poskytovatelů meteorologických služeb**~~

~~1. Členské státy mohou určit poskytovatele meteorologických služeb, aby dodával všechny meteorologické údaje nebo jejich část výlučně pro celý vzdušný prostor spadající pod jejich pravomoc nebo jeho část, přičemž je třeba brát ohled na bezpečnostní hlediska.~~

~~2. Členské státy neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy o všech rozhodnutích přijatých na základě tohoto článku, která se týkají určení poskytovatele meteorologických služeb.~~

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 5 (přizpůsobený) ⇨ nový

Článek 10~~11~~

Systém sledování výkonnosti

1. Za účelem zlepšení výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě v rámci jednotného evropského nebe ~~bude zřízen~~ ⇨ se v souladu s tímto článkem a články 11 až 18 použije ⇦ systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě. ~~Součástí systému jsou:~~

2. Systém sledování výkonnosti se provádí v referenčních obdobích, která činí nejméně dva roky a nejvýše pět let. Součástí systému sledování výkonnosti jsou:

a) výkonnostní cíle na úrovni ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ v klíčových oblastech výkonnosti ⇨ pro každé referenční období ⇦ zahrnujících ~~bezpečnost,~~ životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů;

b) ~~vnitrostátní~~ ⌦ výkonnostní ⌫ plány ~~nebo plány pro funkční bloky vzdušného prostoru,~~ včetně ⇨ závazných ⇦ výkonnostních cílů~~,~~ ~~zajišťujících soulad s výkonnostními cíli na úrovni Společenství~~ ⇨ v klíčových oblastech výkonnosti uvedených v písmeni a) pro každé referenční období ⇦; ~~a~~

c) pravidelná kontrola, sledování a měření výkonnosti ~~letových navigačních služeb a služeb sítě~~ ⇨ v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících bezpečnost, životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů ⇦.

Pokud je to nezbytné ke zlepšení výkonnosti, Komise může pro účely stanovení výkonnostních cílů nebo monitorování doplnit další klíčové oblasti výkonnosti.

~~2. Komise může v souladu s regulatorním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 stanovit, že Eurocontrol nebo jiný nezávislý a kvalifikovaný orgán bude působit jako ‚orgán pro kontrolu výkonnosti'. Úkolem orgánu pro kontrolu výkonnosti je pomáhat ve spolupráci s vnitrostátními dozorovými orgány Komisi a na základě jejich žádosti i vnitrostátním~~

~~dozorovým orgánům v provádění systému sledování výkonnosti uvedeného v odstavci 1. Komise zajistí, aby orgán pro kontrolu výkonnosti jednal při plnění úkolů, které mu Komise svěřila, nezávisle.~~

~~3. (a) Výkonnostní cíle pro uspořádání letového provozu na úrovni Společenství přijme Komise regulatorním postupem podle čl. 5 odst. 3 poté, co zohlední příslušné údaje vnitrostátních dozorových orgánů na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.~~

~~(b) Vnitrostátní plány či plány funkčních bloků vzdušného prostoru uvedené v odst. 1 písm. b) vypracují vnitrostátní dozorové orgány a přijme (přijmou) členský stát (členské státy). Tyto plány zahrnou závazné vnitrostátní cíle nebo cíle na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a vhodný systém pobídek přijatý členským státem (členskými státy). Plány se vypracují po konzultaci s poskytovateli letových navigačních služeb, zástupci uživatelů vzdušného prostoru a případně také s provozovateli a koordinátory letišť.~~

~~(c) Soulad vnitrostátních cílů nebo cílů funkčních bloků vzdušného prostoru s výkonnostními cíly na úrovni Společenství posoudí Komise pomocí kritérií hodnocení uvedených v odst. 6 písm. d).~~

~~V případě, že Komise shledá, že jeden nebo více vnitrostátních cílů nebo cílů funkčních bloků vzdušného prostoru nesplňuje kritéria hodnocení, může v souladu s poradním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 2 rozhodnout o vydání doporučení, aby dotčený vnitrostátní dozorový orgán (dotčené vnitrostátní orgány) navrhl (navrhly) revidovaný výkonnostní cíl (revidované výkonnostní cíle). Dotčený (dotčené) členský stát (členské státy) přijme (přijmou) tyto revidované výkonnostní cíle a vhodná opatření, které budou v patřičné lhůtě oznámeny Komisi.~~

~~Pokud Komise shledá, že revidované výkonnostní cíle a vhodná opatření nejsou přiměřené, může v souladu s regulatorním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 rozhodnout, že dotčené členské státy musí přijmout nápravná opatření.~~

~~Alternativně může Komise, má-li pro to dostatečné podpůrné důkazy, rozhodnout v souladu s regulatorním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 o revizi výkonnostních cílů na úrovni Společenství.~~

~~(d) Referenční období pro systém sledování výkonnosti činí nejméně tři roky a nejvýše pět let. Pokud nejsou vnitrostátní cíle nebo cíle funkčních bloků vzdušného prostoru během této doby splněny, uplatní členské státy nebo vnitrostátní dozorové orgány příslušná opatření, která stanovily. První referenční období trvá první tři roky od přijetí prováděcích pravidel uvedených v článku 6.~~

~~(e) Komise provede pravidelné hodnocení dosaženého pokroku v oblasti výkonnostních cílů a předloží výsledky Výboru pro jednotné nebe.~~

3. ~~Na systém sledování výkonnosti uvedený v odstavci 1 se vztahují tyto postupy~~ ⌦ Ustanovení odst. 2 písm. a), b) a c) jsou založena na: ⌫

a) shromažďování, uznávání, prověřování, hodnocení a šíření relevantních údajů souvisejících s poskytováním letových navigačních služeb a funkcí sítě a pocházejících od všech zúčastněných stran, včetně poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru, provozovatelů letišť, vnitrostátních dozorových orgánů, ⇨ příslušných vnitrostátních orgánů, ⇦ členských států ⇨ , agentury, manažera struktury vzdušného prostoru ⇦ a Eurocontrolu;

⇩ nový

b) klíčových ukazatelích výkonnosti pro účely stanovení cílů v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů;

c) ukazatelích pro sledování výkonnosti v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících bezpečnost, životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů.

d) metodice sestavování plánů výkonnosti a výkonnostních cílů pro letové navigační služby a metodice sestavování plánu výkonnosti a výkonnostních cílů pro funkce sítě;

e) posouzení návrhů plánů výkonnosti a cílů pro letové navigační služby a funkce sítě;

f) sledování plánů výkonnosti, včetně vhodných varovných mechanismů pro revizi plánů výkonnosti a cílů a pro revizi výkonnostních cílů na úrovni Unie během referenčního období;

g) referenčním srovnávání poskytovatelů letových navigačních služeb;

h) motivačních systémech včetně finančních demotivačních opatření pro případ, že poskytovatel letových provozních služeb během referenčního období nesplňuje příslušné závazné výkonnostní cíle nebo pokud nerealizoval příslušné společné projekty uvedené v článku 35. Tato finanční demotivační opatření reagují zejména na zhoršení úrovně kvality služeb poskytovaných dotčeným poskytovatelem, jež se projevilo v důsledku neplnění výkonnostních cílů nebo neprovedení společných projektů, a na dopad tohoto zhoršení na síť;

i) mechanismech sdílení rizik v souvislosti s provozem a náklady;

j) harmonogramech stanovování cílů, posuzování výkonnostních plánů a cílů, monitorování a srovnávání;

k) metodice rozdělování společných nákladů traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb mezi tyto dvě kategorie;

l) mechanismech pro řešení nepředvídatelných a závažných událostí, které mají podstatný dopad na provádění systému sledování výkonnosti a systému poplatků.

Článek 11

Stanovení výkonnostních cílů na úrovni Unie

1. V souladu s poradním postupem podle čl. 37 odst. 2 a s odstavci 2 a 3 tohoto článku přijme Komise na každé referenční období výkonnostní cíle na úrovni Unie pro traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů. Spolu s výkonnostními cíli na úrovni Unie může Komise definovat doplňkové základní hodnoty, rozdělené hodnoty nebo referenční skupiny, aby bylo možné posuzovat a schvalovat návrhy výkonnostních plánů v souladu s kritérii v čl. 13 odst. 3.

2. Výkonnostní cíle na úrovni Unie uvedené v odstavci 1 se stanoví na základě těchto základních kritérií:

a) povedou k postupnému a průběžnému zlepšování provozní a hospodářské výkonnosti letových navigačních služeb;

b) musí být realistické a dosažitelné během příslušného referenčního období a zároveň musí podporovat dlouhodobý strukturální a technologický rozvoj umožňující poskytovat letové navigační služby účinným, udržitelným a stabilním způsobem.

3. Při přípravě svých rozhodnutí o výkonnostních cílech na úrovni Unie si Komise vyžádá veškeré nezbytné informace od zúčastněných stran. Na žádost Komise jí agentura působící jako PRB poskytne formou stanoviska pomoc při analýze a přípravě těchto rozhodnutí.

Článek 12

Klasifikace traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb

1. Před začátkem každého referenčního období oznámí každý členský stát Komisi, které z letových navigačních služeb, jež mají být během tohoto období poskytovány ve vzdušném prostoru spadajícím do jeho pravomoci, hodlá klasifikovat jako traťové navigační služby a které jako letištní a přibližovací služby. Každý členský stát zároveň oznámí Komisi poskytovatele letových provozních služeb, kteří byli určeni k poskytování těchto služeb.

2. V dostatečném předstihu před začátkem příslušného referenčního období přijme Komise pro každý členský stát prováděcí rozhodnutí týkající se toho, zda zamýšlená klasifikace dotčených služeb splňuje kritéria stanovená v čl. 2 bodech 28 a 55. Na žádost Komise jí Agentura působící jako PRB poskytne formou stanoviska pomoc při analýze a přípravě těchto rozhodnutí.

3. Konstatuje-li se v rozhodnutí přijatém podle odstavce 2, že zamýšlená klasifikace nesplňuje kritéria stanovená v čl. 2 bodech 28 a 55, předloží dotčený členský stát s přihlédnutím k uvedenému rozhodnutí nové oznámení, jež bude s těmito kritérii v souladu. Komise o tomto oznámení rozhodne v souladu s odstavcem 2.

4. Dotčení určení poskytovatelé letových provozních služeb vycházejí ve svých návrzích plánů výkonnosti traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb z klasifikací, u nichž Komise konstatovala, že jsou v souladu s kritérii stanovenými v čl. 2 bodech 28 a 55. Z týchž klasifikací vychází agentura působící jako PRB při posuzování rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby podle čl. 13 odst. 3.

Článek 13

Plány výkonnosti a výkonnostní cíle pro traťové navigační služby určených poskytovatelů letových provozních služeb

1. Určení poskytovatelé letových provozních služeb pro traťové navigační služby přijmou na každé referenční období návrhy plánů výkonnosti pro všechny traťové navigační služby, které poskytují, a případně pořizují od jiných poskytovatelů.

Návrhy plánů výkonnosti se přijímají poté, co byly stanoveny výkonnostní cíle pro celou Unii, a před začátkem dotčeného referenčního období. Obsahují výkonnostní cíle pro traťové navigační služby v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Tyto návrhy plánů výkonnosti zohlední evropský hlavní plán ATM. Návrhy plánů výkonnosti se zveřejní.

2. Návrhy plánů výkonnosti traťových navigačních služeb uvedené v odstavci 1 zahrnují příslušné informace od manažera struktury vzdušného prostoru. Před přijetím těchto návrhů konzultují určení poskytovatelé letových provozních služeb se zástupci uživatelů vzdušného prostoru a případně s vojenskými orgány, provozovateli letišť a koordinátory letišť. Určení poskytovatelé letových provozních služeb tyto plány rovněž předloží příslušnému vnitrostátnímu úřadu odpovědnému za jejich certifikaci, který ověří soulad s nařízením (EU) 2018/1139 a s akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě.

3. Návrhy plánů výkonnosti traťových navigačních služeb obsahují výkonnostní cíle pro traťové navigační služby, které jsou v souladu s příslušnými výkonnostními cíli na úrovni Unie ve všech klíčových oblastech výkonnosti a splňují dodatečné podmínky stanovené ve třetím pododstavci.

Zda jsou výkonnostní cíle pro traťové navigační služby v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, se stanoví podle těchto kritérií:

a) pokud byly spolu s výkonnostními cíli pro celou Unii stanoveny rozdělené hodnoty, porovnání výkonnostních cílů z návrhu plánu výkonnosti s těmito rozdělenými hodnotami;

b) hodnocení zlepšení výkonnosti v průběhu času za referenční období, na které se vztahuje plán výkonnosti, a navíc za celé období zahrnující jak předchozí referenční období, tak referenční období, na něž se vztahuje plán výkonnosti;

c) porovnání plánované úrovně výkonnosti dotčeného poskytovatele letových provozních služeb s jinými poskytovateli letových provozních služeb, kteří patří do stejné referenční skupiny.

Kromě toho musí návrh plánu výkonnosti splňovat tyto podmínky:

a) klíčové předpoklady použité jako základ pro stanovení cílů a opatření k jejich dosažení v referenčním období, včetně základních hodnot, prognóz provozu a zvolených ekonomických předpokladů, musí být přesné, přiměřené a soudržné;

b) návrh plánu výkonnosti musí být úplný co do údajů a podkladů;

c) nákladové základy poplatků musí být v souladu s článkem 20.

4. Rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby posuzuje agentura působící jako PRB na základě metodiky uvedené v čl. 10 odst. 3 písm. k) a klasifikace jednotlivých služeb, jak je posoudila Komise podle článku 12.

5. Návrhy plánů výkonnosti traťových navigačních služeb uvedené v odstavci 1, případně včetně rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby, se předkládají k posouzení a schválení agentuře působící jako PRB.

6. V případě, že určený poskytovatel letových provozních služeb poskytuje jak traťové navigační služby, tak letištní a přibližovací služby, agentura působící jako PRB nejprve posoudí rozdělení nákladů mezi příslušné služby v souladu s odstavcem 4.

Pokud agentura působící jako PRB zjistí, že rozdělení nákladů není v souladu s metodikou nebo klasifikací podle odstavce 4, předloží určený poskytovatel letových provozních služeb nový návrh plánu výkonnosti, který s uvedenou metodikou a klasifikací bude v souladu.

Konstatuje-li agentura působící jako PRB, že rozdělení nákladů je v souladu s uvedenou metodikou a klasifikací, přijme rozhodnutí v tomto smyslu a oznámí jej určenému poskytovateli letových provozních služeb a dotčenému vnitrostátnímu dozorovému orgánu. Závěry tohoto rozhodnutí jsou pro vnitrostátní dozorový orgán závazné, pokud jde o rozdělení

nákladů pro účely posouzení návrhu plánu výkonnosti pro letištní a přibližovací služby uvedeného v článku 14.

7. Agentura působící jako PRB posoudí výkonnostní cíle pro traťové navigační služby a plány výkonnosti podle kritérií a podmínek stanovených v odstavci 3. Použije-li se odstavec 6, provede se toto posouzení po přijetí rozhodnutí o rozdělení nákladů v souladu s odst. 6 čtvrtým pododstavcem.

Zjistí-li agentura působící jako PRB, že návrh plánu výkonnosti splňuje uvedená kritéria a podmínky, schválí jej.

Pokud agentura působící jako PRB zjistí, že jeden nebo více výkonnostních cílů pro traťové navigační služby není v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie nebo že plán výkonnosti nesplňuje dodatečné podmínky stanovené v odstavci 3, schválení nevydá.

8. Jestliže agentura působící jako PRB odmítla schválit návrh plánu výkonnosti v souladu s odstavcem 7, předloží určený poskytovatel letových provozních služeb revidovaný návrh plánu výkonnosti, případně včetně revidovaných cílů.

9. Agentura působící jako PRB posoudí revidovaný návrh plánu výkonnosti uvedený v odstavci 8 podle kritérií a podmínek stanovených v odstavci 3. Splňuje-li revidovaný návrh plánu výkonnosti tato kritéria a podmínky, agentura působící jako PRB jej schválí.

V případě, že revidovaný návrh plánu výkonnosti tato kritéria a podmínky nesplňuje, agentura působící jako PRB jej neschválí a požádá dotčeného určeného poskytovatele letových provozních služeb, aby předložil konečný návrh plánu výkonnosti.

Pokud je revidovaný návrh plánu výkonnosti předložený v souladu s odstavcem 8 zamítnut, protože jeho výkonnostní cíle pro traťové navigační služby nejsou v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie, stanoví agentura působící jako PRB dotčenému určenému poskytovateli letových provozních služeb výkonnostní cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, přičemž zohlední zjištění obsažená v rozhodnutí uvedeném v odstavci 7. V konečném návrhu plánu výkonnosti, který má předložit dotčený určený poskytovatel letových provozních služeb, musí být uvedeny výkonnostní cíle takto stanovené agenturou působící jako PRB, jakož i opatření k dosažení těchto cílů.

Bylo-li schválení revidovaného návrhu plánu výkonnosti předloženého v souladu s odstavcem 8 zamítnuto pouze proto, že nesplňuje podmínky stanovené v odst. 3 třetím pododstavci, uvedou se v konečném návrhu plánu výkonnosti, který má předložit dotčený určený poskytovatel letových provozních služeb, výkonnostní cíle z návrhu plánu výkonnosti, u nichž agentura působící jako PRB konstatovala soulad s výkonnostními cíli pro celou Unii, a nezbytné změny u podmínek, které podle agentury působící jako PRB nebyly splněny.

Pokud bylo schválení revidovaného návrhu plánu výkonnosti předloženého v souladu s odstavcem 8 zamítnuto proto, že jeho výkonnostní cíle pro traťové navigační služby nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii a protože nesplňuje ani podmínky stanovené v odst. 3 třetím pododstavci, uvedou se v konečném návrhu plánu výkonnosti, který má předložit dotčený určený poskytovatel letových provozních služeb, výkonnostní cíle, které agentura působící jako PRB stanovila v souladu s třetím pododstavcem, a opatření k dosažení těchto cílů, jakož i nezbytné změny u podmínek, které podle agentury působící jako PRB nebyly splněny.

10. Návrhy plánů výkonnosti schválené agenturou působící jako PRB přijmou dotčení určení poskytovatelé letových provozních služeb jako konečné a zveřejní je.

11. Agentura působící jako PRB vydává ve lhůtách uvedených v prováděcích aktech, které mají být přijaty podle článku 18, pravidelné zprávy o sledování výkonnosti traťových navigačních služeb a funkcí sítě, včetně pravidelných hodnocení plnění výkonnostních cílů traťových navigačních služeb na úrovni Unie a výkonnostních cílů traťových navigačních služeb u poskytovatelů letových provozních služeb a výsledky těchto hodnocení zveřejňuje.

Určený poskytovatel letových provozních služeb poskytne informace a údaje nezbytné ke sledování výkonnosti letových navigačních služeb. Patří mezi ně rovněž informace a údaje o skutečných nákladech a příjmech. Neplní-li se výkonnostní cíle nebo se správně neprovádí plán výkonnosti, vydá agentura působící jako PRB rozhodnutí, v němž poskytovatele letových provozních služeb vyzve k přijetí nápravných opatření. Pokud je to objektivně nezbytné, může mezi tato nápravná opatření patřit i požadavek, aby poskytovatel letových provozních služeb pověřil poskytováním příslušných služeb jiného poskytovatele letových provozních služeb. Pokud se výkonnostní cíle stále nedaří splnit nebo se nadále nesprávně provádí plán výkonnosti nebo se uložená nápravná opatření neprovádí řádně nebo vůbec, provede agentura působící jako PRB šetření a poskytne Komisi stanovisko v souladu s čl. 24 odst. 2. Komise může přijmout opatření v souladu s čl. 24 odst. 3.

Článek 14

Plány výkonnosti a výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby určených poskytovatelů letových provozních služeb

1. Určení poskytovatelé letových provozních služeb pro letištní a přibližovací služby přijmou na každé referenční období návrhy plánů výkonnosti pro všechny letištní a přibližovací služby, které poskytují, a případně pořizují od jiných poskytovatelů.

Návrhy plánů výkonnosti se přijímají poté, co byly stanoveny výkonnostní cíle pro celou Unii, a před začátkem dotčeného referenčního období. Obsahují výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Tyto návrhy plánů výkonnosti zohlední evropský hlavní plán ATM. Návrhy plánů výkonnosti se zveřejní.

2. Návrhy plánů výkonnosti letištních a přibližovacích služeb uvedené v odstavci 1 zahrnují příslušné informace od manažera struktury vzdušného prostoru. Před přijetím těchto návrhů konzultují určení poskytovatelé letových provozních služeb se zástupci uživatelů vzdušného prostoru a případně s vojenskými orgány, provozovateli letišť a koordinátory letišť. Určení poskytovatelé letových provozních služeb tyto plány rovněž předloží příslušnému vnitrostátnímu úřadu odpovědnému za jejich certifikaci, který ověří soulad s nařízením (EU) 2018/1139 a s akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě.

3. Návrhy plánů výkonnosti letištních a přibližovacích služeb obsahují výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby, které jsou v souladu s příslušnými výkonnostními cíli na úrovni Unie ve všech klíčových oblastech výkonnosti a splňují dodatečné podmínky stanovené ve třetím pododstavci.

Zda jsou výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, se stanoví podle těchto kritérií:

a) pokud byly spolu s výkonnostními cíli pro celou Unii stanoveny rozdělené hodnoty, porovnání výkonnostních cílů z návrhu plánu výkonnosti s těmito rozdělenými hodnotami;

b) hodnocení zlepšení výkonnosti v průběhu času za referenční období, na které se vztahuje plán výkonnosti, a navíc za celé období zahrnující jak předchozí referenční období, tak referenční období, na něž se vztahuje plán výkonnosti;

c) porovnání plánované úrovně výkonnosti dotčeného poskytovatele letových provozních služeb s jinými poskytovateli letových provozních služeb, kteří patří do stejné referenční skupiny.

Kromě toho musí návrh plánu výkonnosti splňovat tyto podmínky:

a) klíčové předpoklady použité jako základ pro stanovení cílů a opatření k jejich dosažení v referenčním období, včetně základních hodnot, prognóz provozu a zvolených ekonomických předpokladů, musí být přesné, přiměřené a soudržné;

b) návrh plánu výkonnosti musí být úplný co do údajů a podkladů;

c) nákladové základy poplatků musí být v souladu s článkem 20.

4. Návrhy plánů výkonnosti letištních a přibližovacích služeb uvedené v odstavci 1 se předkládají k posouzení a schválení vnitrostátnímu dozorovému orgánu.

5. V případě, že určený poskytovatel letových provozních služeb poskytuje traťové navigační služby i letištní a přibližovací služby, předkládá se vnitrostátnímu dozorovému orgánu návrh plánu výkonnosti letištních a přibližovacích služeb, k němuž agentura působící jako PRB vydala v souladu s čl. 13 odst. 6 třetím pododstavcem kladné rozhodnutí o rozdělení nákladů.

6. Vnitrostátní dozorový orgán posoudí výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby a plány výkonnosti podle kritérií a podmínek stanovených v odstavci 3. Použije-li se odstavec 5, vychází vnitrostátní dozorový orgán ve svém posouzení ze závěrů rozhodnutí o rozdělení nákladů, jež přijala agentura působící jako PRB.

Zjistí-li vnitrostátní dozorový orgán, že návrh plánu výkonnosti splňuje uvedená kritéria a podmínky, schválí jej.

Pokud vnitrostátní dozorový orgán zjistí, že jeden nebo více výkonnostních cílů pro letištní a přibližovací služby není v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie nebo že plán výkonnosti nesplňuje dodatečné podmínky stanovené v odstavci 3, schválení nevydá.

7. Jestliže vnitrostátní dozorový orgán odmítl schválit návrh plánu výkonnosti v souladu s odstavcem 6, předloží určený poskytovatel letových provozních služeb revidovaný návrh plánu výkonnosti, případně včetně revidovaných cílů.

8. Vnitrostátní dozorový orgán posoudí revidovaný návrh plánu výkonnosti uvedený v odstavci 7 podle kritérií a podmínek stanovených v odstavci 3. Splňuje-li revidovaný návrh plánu výkonnosti tato kritéria a podmínky, vnitrostátní dozorový orgán jej schválí.

V případě, že revidovaný návrh plánu výkonnosti tato kritéria a podmínky nesplňuje, vnitrostátní dozorový orgán jej neschválí a požádá určeného poskytovatele letových provozních služeb, aby předložil konečný návrh plánu výkonnosti.

Pokud je revidovaný návrh plánu výkonnosti předložený v souladu s odstavcem 7 zamítnut, protože jeho výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby nejsou v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie, stanoví vnitrostátní dozorový orgán dotčenému určenému poskytovateli letových provozních služeb výkonnostní cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie, přičemž zohlední zjištění obsažená v rozhodnutí uvedeném v odstavci 6. V konečném návrhu plánu výkonnosti, který má předložit dotčený

určený poskytovatel letových provozních služeb, musí být uvedeny výkonnostní cíle takto stanovené vnitrostátním dozorovým orgánem, jakož i opatření k dosažení těchto cílů.

Bylo-li schválení revidovaného návrhu plánu výkonnosti předloženého v souladu s odstavcem 7 zamítnuto pouze proto, že nesplňuje podmínky stanovené v odst. 3 třetím pododstavci, uvedou se v konečném návrhu plánu výkonnosti, který má předložit dotčený určený poskytovatel letových provozních služeb, výkonnostní cíle z návrhu plánu výkonnosti, u nichž vnitrostátní dozorový orgán konstatoval soulad s výkonnostními cíli pro celou Unii, a nezbytné změny u podmínek, které podle vnitrostátního dozorového orgánu nebyly splněny.

Pokud bylo schválení revidovaného návrhu plánu výkonnosti předloženého v souladu s odstavcem 7 zamítnuto proto, že jeho výkonnostní cíle pro letištní a přibližovací služby nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii a protože nesplňuje ani podmínky stanovené v odst. 3 třetím pododstavci, uvedou se v konečném návrhu plánu výkonnosti, který má předložit dotčený určený poskytovatel letových provozních služeb, výkonnostní cíle, které vnitrostátní dozorový orgán stanovil v souladu s třetím pododstavcem, a opatření k dosažení těchto cílů, jakož i nezbytné změny u podmínek, které podle vnitrostátního dozorového orgánu nebyly splněny.

9. Návrhy plánů výkonnosti schválené vnitrostátním dozorovým orgánem přijmou dotčení určení poskytovatelé letových provozních služeb jako konečné a zveřejní je.

10. Dotčený vnitrostátní dozorový orgán vydává pravidelné zprávy o sledování výkonnosti letištních a přibližovacích služeb, včetně pravidelných hodnocení plnění výkonnostních cílů pro letištní a přibližovací služby u poskytovatelů letových provozních služeb, a výsledky těchto hodnocení zveřejňuje.

Určený poskytovatel letových provozních služeb poskytne informace a údaje nezbytné ke sledování výkonnosti letových navigačních služeb. Patří mezi ně rovněž informace a údaje o skutečných nákladech a příjmech.

Neplní-li se výkonnostní cíle nebo se správně neprovádí plán výkonnosti, vydá vnitrostátní dozorový orgán rozhodnutí, v němž poskytovatele letových provozních služeb vyzve k přijetí nápravných opatření. Pokud je to objektivně nezbytné, může mezi tato nápravná opatření patřit i požadavek, aby poskytovatel letových provozních služeb pověřil poskytováním příslušných služeb jiného poskytovatele letových provozních služeb. Pokud se výkonnostní cíle stále nedaří splnit nebo se nadále nesprávně provádí plán výkonnosti nebo se uložená nápravná opatření neprovádí řádně nebo vůbec, vnitrostátní dozorový orgán požádá agenturu působící jako PRB, aby provedla šetření v souladu s čl. 24 odst. 2, a Komise může přijmout opatření v souladu s čl. 24 odst. 3.

11. Členské státy zajistí, aby rozhodnutí přijatá vnitrostátním dozorovým orgánem podle tohoto článku podléhala soudnímu přezkumu.

12. Pokud agentura působící jako PRB plní úkoly vnitrostátního dozorového orgánu v souladu s čl. 3 odst. 8, předkládají se jí návrhy plánů výkonnosti letištních a přibližovacích služeb společně s návrhy plánů výkonnosti traťových navigačních služeb. Pokud agentura přijala rozhodnutí o rozdělení nákladů podle čl. 13 odst. 6 třetího pododstavce, je pro ni toto rozhodnutí závazné při posuzování návrhů plánů výkonnosti letištních a přibližovacích služeb.

Článek 15

Úloha agentury působící jako PRB při sledování výkonnostních cílů pro letištní a

přibližovací služby na úrovni Unie

1. Agentura působící jako PRB pravidelně připravuje celounijní přehled o výkonnosti letištních a přibližovacích služeb a o tom, nakolik jejich výkonnost odpovídá výkonnostním cílům na úrovni Unie.

2. Pro účely přehledu podle bodu 1 uvědomí vnitrostátní dozorové orgány agenturu působící jako PRB o svých zprávách uvedených v čl. 14 odst. 10 a poskytnou jí veškeré další informace, které si pro tyto účely vyžádá.

Článek 16

Plán výkonnosti sítě

1. Manažer struktury vzdušného prostoru vypracuje na každé referenční období návrh plánu výkonnosti sítě pro všechny funkce sítě, které plní.

Návrh plánu výkonnosti sítě se sestavuje poté, co byly stanoveny výkonnostní cíle pro celou Unii a před začátkem dotčeného referenčního období. Obsahuje výkonnostní cíle v klíčových oblastech zahrnujících životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů.

2. Návrh plánu výkonnosti sítě se předkládá agentuře působící jako PRB a Komisi.

Na žádost Komise jí agentura působící jako PRB předloží své stanovisko k návrhu plánu výkonnosti sítě, a to na základě těchto základních kritérií:

a) hodnocení zlepšení výkonnosti v průběhu času za referenční období, na které se vztahuje plán výkonnosti, a navíc za celé období zahrnující jak předchozí referenční období, tak referenční období, na něž se vztahuje plán výkonnosti;

b) úplnost návrhu plánu výkonnosti sítě, pokud jde o údaje a podklady.

Shledá-li Komise, že návrh plánu výkonnosti sítě je úplný a vykazuje odpovídající zlepšení výkonnosti, přijme jej jako konečný plán. V opačném případě může Komise požádat manažera struktury vzdušného prostoru, aby předložil revidovaný návrh plánu výkonnosti sítě.

Článek 17

Revize výkonnostních cílů a plánů výkonnosti v průběhu referenčního období

1. Pokud se výrazně změnily okolnosti a výkonnostní cíle na úrovni Unie už během referenčního období nejsou přiměřené a je-li nutné a přiměřené cíle revidovat, Komise výkonnostní cíle pro celou Unii reviduje. Na takové rozhodnutí se použije článek 11. V návaznosti na tuto revizi přijmou určení poskytovatelé letových provozních služeb nové návrhy plánů výkonnosti, na něž se vztahují články 13 a 14. Manažer struktury vzdušného prostoru sestaví nový návrh plánu výkonnosti sítě, na nějž se vztahuje článek 16.

2. Součástí rozhodnutí o revidovaných výkonnostních cílech pro celou Unii uvedeného v odstavci 1 jsou přechodná ustanovení na období, než se začnou používat konečné plány výkonnosti přijaté podle čl. 13 odst. 6 a čl. 14 odst. 6.

3. Chtějí-li určení poskytovatelé letových provozních služeb během referenčního období revidovat jeden nebo několik výkonnostních cílů, mohou o povolení požádat agenturu působící jako PRB, pokud se jedná o traťové navigační služby, nebo dotčený vnitrostátní dozorový orgán, pokud se jedná o letištní a přibližovací služby. Takový požadavek lze učinit

v případech, kdy bylo dosaženo varovných prahových hodnot, nebo tehdy, když určení poskytovatelé letových provozních služeb prokáží, že původní údaje, předpoklady a zdůvodnění, které tvoří základ výkonnostních cílů, již nejsou ve významném a dlouhodobém rozsahu přesné kvůli okolnostem, které nebylo možno v době přijetí plánu výkonnosti předvídat.

4. Agentura působící jako PRB, pokud jde o traťové navigační služby, nebo dotčený vnitrostátní dozorový orgán, pokud jde o letištní a přibližovací služby, povolí určenému poskytovateli letových provozních služeb provést zamýšlenou revizi pouze tehdy, je-li to nezbytné a přiměřené a pokud revidované výkonnostní cíle zajišťují zachování souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Byla-li revize povolena, určení poskytovatelé letových provozních služeb přijmou nové návrhy plánů výkonnosti v souladu s postupy podle článků 13 a 14.

Článek 18

Provádění systému sledování výkonnosti

Pro účely provádění systému sledování výkonnosti přijme Komise podrobné požadavky a postupy týkající se čl. 10 odst. 3, článků 11, 12, 13, 14, 15, 16 a 17, zejména pokud jde o sestavování návrhů plánů výkonnosti, stanovení výkonnostních cílů, kritéria a podmínky jejich posuzování, metodiku rozdělování nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby, sledování výkonnosti a vydávání nápravných opatření a harmonogramy pro veškeré postupy. Tyto požadavky a postupy se stanoví v prováděcím aktu přijatém poradním postupem podle čl. 37 odst. 2.

↓ 1070/2009 čl. 1

~~b) výběr vhodných klíčových oblastí výkonnosti na základě dokumentu ICAO č. 9854 „Provozní koncepce celosvětového uspořádání letového provozu“ odpovídajících oblastem uvedeným ve výkonnostním rámci hlavního plánu ATM, včetně otázek bezpečnosti, životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů a upravených v případě potřeby tak, aby zohledňovaly specifické potřeby jednotného evropského nebe a příslušné cíle pro tyto oblasti, a stanovení omezeného počtu klíčových ukazatelů výkonnosti pro měření výkonnosti;~~

~~c) stanovení výkonnostních cílů na úrovni Společenství, které zohlední příslušné údaje získané na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru;~~

~~6. Pokud jde o podrobnosti fungování systému sledování výkonnosti, přijme Komise v souladu s regulatorním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 prováděcí opatření, a to do 4. prosince 2011 a v přiměřeném časovém horizontu tak, aby dodržela lhůty stanovené v tomto nařízení. Tato prováděcí pravidla upraví:~~

~~c) kritéria, podle kterých vnitrostátní dozorové orgány stanovují vnitrostátní plány výkonnosti nebo plány výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru, které obsahující vnitrostátní výkonnostní cíle či výkonnostní cíle funkčních bloků vzdušného prostoru a systémy pobídek. Tyto plány výkonnosti:~~

i) vycházejí z obchodních plánů poskytovatelů letových provozních služeb;

ii) řeší všechny nákladové položky vnitrostátního nákladového základu nebo nákladového základu funkčních bloků vzdušného prostoru;

iii) zahrnují závazné výkonnostní cíle odpovídající výkonnostním cílům na úrovni Společenství; d) hodnocení vnitrostátních výkonnostních cílů funkčních bloků vzdušného prostoru na základě vnitrostátního plánu nebo plánu funkčních bloků vzdušného prostoru; a

e) sledování provádění vnitrostátních plánů výkonnosti nebo plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru, včetně příslušných varovných mechanismů.; d) kritéria pro vyhodnocení toho, zda jsou vnitrostátní cíle či cíle funkčních bloků vzdušného prostoru v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Společenství pro dané referenční období, a pro podporu varovných systémů;

e) obecné zásady pro vytváření systému pobídek ze strany členských států;

f) zásady pro uplatňování přechodného mechanismu nezbytného pro přizpůsobení se fungování systému sledování výkonnosti, které nesmí přesáhnout dobu dvanácti měsíců od přijetí prováděcích pravidel;

b) referenční období a časové intervaly, ve kterých bude prováděno hodnocení plnění výkonnostních cílů a stanovování nových cílů pro příští referenční období;

a) obsah a časový harmonogram postupů uvedených v odstavci 4;

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 5

5. Při vytváření systému sledování výkonnosti je třeba vzít v úvahu, že traťové navigační služby, letištní a přibližovací služby řízení letů a funkce sítě jsou odlišné, a pro účely měření výkonnosti je nutné k nim také tak přistupovat.

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

KAPITOLA III

SYSTÉMY POPLATKŮ

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 8

Článek 14

Obecně

V souladu s požadavky článků 15 a 16 přispívá systém poplatků za letové navigační služby k větší transparentnosti při stanovování a ukládání poplatků uživatelům vzdušného prostoru a při vymáhání těchto poplatků, přispívá k efektivitě nákladů na poskytování letových

~~navigačních služeb a k hospodárnosti letů a zároveň zajišťuje optimální úroveň bezpečnosti. Tento systém je rovněž v souladu s článkem 15 chicagské Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 a se systémem poplatků za traťové navigační služby, který používá Eurocontrol.~~

🡻 1070/2009 čl. 2 odst. 9 (přizpůsobený)

Článek 19~~15~~

Zásady ⌦ pro systém poplatků ⌫

⇩ nový

1. Aniž by členské státy přišly o možnost financovat poskytování letových provozních služeb, na něž se vztahuje tento článek, z veřejných prostředků, poplatky za letové navigační služby se stanoví a ukládají uživatelům vzdušného prostoru a vyžaduje se od nich jejich uhrazení.

2. Poplatky jsou založeny na nákladech, které poskytovatelům letových provozních služeb vznikají za služby a funkce poskytované ve prospěch uživatelů vzdušného prostoru během pevně stanovených referenčních období podle čl. 10 odst. 2. Do těchto nákladů lze zahrnout přiměřenou návratnost aktiv s cílem přispět k nezbytnému zhodnocení kapitálu.

3. Poplatky podporují bezpečné, účinné, efektivní a udržitelné poskytování letových navigačních služeb s ohledem na dosažení vysoké úrovně bezpečnosti a efektivity nákladů a plnění výkonnostních cílů, motivují k integrovanému poskytování služeb a snižují dopady letectví na životní prostředí.

4. Příjmy z poplatků uložených uživatelům vzdušného prostoru mohou poskytovatelům letových provozních služeb způsobit finanční přebytky nebo ztráty v důsledku uplatňování motivačních systémů podle čl. 10 odst. 3 písm. h) a mechanismů sdílení rizik podle čl. 10 odst. 3 písm. i).

5. Příjmy z poplatků uložených uživatelům vzdušného prostoru v souladu s tímto článkem se nesmí používat k financování služeb, jež jsou poskytovány za tržních podmínek v souladu s článkem 8.

6. Finanční údaje o stanovených nákladech, skutečných nákladech a příjmech určených poskytovatelů letových provozních služeb se oznamují vnitrostátním dozorovým orgánům a agentuře působící jako PRB a zveřejňují se.

Článek 20

Nákladové základy poplatků

1. Nákladové základy poplatků za traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby sestávají ze stanovených nákladů souvisejících s poskytováním těchto služeb v dotčené oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb a dotčené oblasti zpoplatnění letištních a

přibližovacích služeb, jak je stanoveno v plánech výkonnosti přijatých v souladu s články 13 a 14.

2. Do stanovených nákladů podle odstavce 1 patří náklady na příslušná zařízení a služby, včetně příslušných úroků z kapitálových investic a odpisů majetku, jakož i náklady na údržbu, provoz, řízení a správu.

3. Součástí stanovených nákladů podle odstavce 1 jsou rovněž:

a) náklady, které poskytovatelům letových provozních služeb vzniknou v souvislosti s poplatky a platbami hrazenými agentuře působící jako PRB;

b) náklady nebo jejich části, které poskytovatelům letových provozních služeb vzniknou v souvislosti s dozorem a certifikací ze strany vnitrostátních dozorových orgánů, pokud členské státy na pokrytí těchto nákladů nevyužijí jiné finanční zdroje;

c) náklady, které poskytovatelům letových provozních služeb vzniknou v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb a funkcí sítě, včetně úkolů svěřených manažerovi struktury vzdušného prostoru, pokud členské státy na pokrytí těchto nákladů nevyužijí jiné finanční zdroje.

4. Do stanovených nákladů nepatří náklady na sankce uložené členskými státy podle článku 42 ani náklady na případná nápravná opatření podle čl. 13 odst. 11 a čl. 14 odst. 10.

5. Není povoleno křížové subvencování mezi traťovými navigačními službami a letištními a přibližovacími službami. Náklady, které se týkají jak traťových navigačních služeb, tak letištních a přibližovacích služeb, se na základě transparentní metody rozdělí poměrným způsobem mezi traťové navigační služby na straně jedné a letištní a přibližovací služby na straně druhé. V obou těchto kategoriích je křížové subvencování mezi různými letovými navigačními službami povoleno pouze tehdy, pokud k tomu existují objektivní důvody, které jsou transparentně vymezeny v souladu s čl. 25 odst. 3.

6. Určení poskytovatelé letových provozních služeb poskytnou podrobné údaje o své nákladové základně agentuře působící jako PRB, vnitrostátním dozorovým orgánům a Komisi. Za tímto účelem se náklady člení v souladu s odděleným účetnictvím podle čl. 25 odst. 3 a rozlišují se personální náklady, provozní náklady jiné než personální, odpisy, investiční náklady, náklady na poplatky a platby hrazené agentuře působící jako PRB a mimořádné náklady.

Článek 21

Stanovení jednotkových sazeb

1. Jednotkové sazby se stanoví za kalendářní rok a pro každou oblast zpoplatnění na základě stanovených nákladů a prognóz provozu stanovených v plánech výkonnosti, jakož i příslušných úprav vyplývajících z předchozích let a dalších příjmů.

2. Jednotkové sazby stanoví vnitrostátní dozorové orgány poté, co agentura působící jako PRB ověří, že jsou v souladu s články 19 a 20 a s tímto článkem. Pokud agentura působící jako PRB zjistí, že jednotková sazba nesplňuje tyto požadavky, příslušný vnitrostátní dozorový orgán jednotkovou sazbu odpovídajícím způsobem přezkoumá. Pokud jednotková sazba tyto požadavky nadále nesplňuje, agentura působící jako PRB provede šetření a poskytne Komisi stanovisko v souladu s čl. 24 odst. 2 a Komise může přijmout opatření v souladu s čl. 24 odst. 3.

Pro účely zpoplatnění a v případě, že přetížení způsobuje v síti závažné problémy, včetně zhoršení vlivu na životní prostředí, může Komise prostřednictvím prováděcího nařízení přijatého přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3 stanovit společnou jednotkovou sazbu za traťové navigační služby v celém vzdušném prostoru jednotného evropského nebe a podrobná pravidla a postupy pro její uplatňování. Společná jednotková sazba uvedená v prvním pododstavci se vypočítá z váženého průměru různých jednotkových sazeb dotčených poskytovatelů letových navigačních služeb. Výnosy ze společné jednotkové sazby se přerozdělí tak, aby se u dotčených poskytovatelů letových provozních služeb dosáhlo příjmové neutrality.

Článek 22

Stanovení poplatků

1. Poplatky se od uživatelů vzdušného prostoru vybírají za poskytování letových navigačních služeb za nediskriminačních podmínek s ohledem na relativní výkonnostní charakteristiky různých typů dotčených letadel. Jestliže jsou různým uživatelům vzdušného prostoru ukládány poplatky za užití stejné služby, nesmí být činěn rozdíl s ohledem na státní příslušnost nebo kategorii uživatele.

2. Poplatek za traťové navigační služby za daný let v dané oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb se vypočítá na základě jednotkové sazby stanovené pro tuto oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb a výkonových jednotek traťových navigačních služeb u daného letu. Poplatek se skládá z jedné nebo více proměnlivých složek, z nichž každá vychází z objektivních faktorů.

3. Poplatek za letištní a přibližovací služby za daný let v dané oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb se vypočítá na základě jednotkové sazby stanovené pro tuto oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb a výkonových jednotek letištních a přibližovacích služeb u daného letu. Pro účely výpočtu poplatku za letištní a přibližovací služby se přiblížení a odlet letadla považuje za jeden let. Poplatek se skládá z jedné nebo více proměnlivých složek, z nichž každá vychází z objektivních faktorů.

4. Někteří uživatelé vzdušného prostoru mohou být od poplatků za letové navigační služby osvobozeni, zejména lehká a státní letadla, a to za předpokladu, že náklady na toto osvobození jsou hrazeny z jiných zdrojů a nepřenášejí se na ostatní uživatele vzdušného prostoru.

5. Poplatky se modulují tak, aby motivovaly poskytovatele letových navigačních služeb, letiště a uživatele vzdušného prostoru k podpoře zlepšování environmentální výkonnosti nebo kvality služeb, jako je větší využívání udržitelných alternativních paliv, zvyšování kapacity, omezení zpoždění a udržitelný rozvoj, a zároveň zachovávaly optimální míru bezpečnosti, zejména při provádění evropského hlavního plánu ATM. Modulace sestává z finančních výhod či znevýhodnění a pro poskytovatele letových provozních služeb je příjmově neutrální.

Článek 23

Provádění systému poplatků

Pro účely provádění systému poplatků přijme Komise podrobné požadavky a postupy týkající se článků 19, 20, 21 a 22, zejména pokud jde o nákladové základy a stanovené náklady, stanovení jednotkových sazeb, motivační systémy a mechanismy sdílení rizik a modulaci

poplatků. Tyto požadavky a postupy se stanoví v prováděcím aktu přijatém poradním postupem podle čl. 37 odst. 2.

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 9

a) náklady, jež mají nést uživatelé vzdušného prostoru, se stanoví jako náklady na poskytování letových navigačních služeb včetně příslušných úroků z kapitálových investic, odpisů majetku a nákladů na údržbu, provoz, řízení a správu. Stanovené náklady znamenají náklady stanovené členským státem na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, a to buď na začátku referenčního období pro každý kalendářní rok referenčního období podle článku 11 rámcového nařízení, nebo v průběhu referenčního období, poté co byly provedeny příslušné úpravy při uplatnění varovných mechanismů uvedených v článku 11 rámcového nařízení;

b) náklady, jež je v této souvislosti třeba zohlednit, zahrnují náklady stanovené na zařízení a služby poskytované a uskutečňované podle Evropského oblastního navigačního plánu ICAO. Mohou zahrnovat i náklady, které vzniknou vnitrostátním dozorovým orgánům nebo kvalifikovaným subjektům, a další náklady, jež vzniknou příslušnému členskému státu a poskytovateli služeb v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb. Nezahrnují náklady na sankce uložené členskými státy podle článku 9 rámcového nařízení ani náklady na nápravná opatření uložená členskými státy v souladu s článkem 11 rámcového nařízení;

c) členské státy vyvinou v souvislosti s funkčními bloky vzdušného prostoru a v rámci svých příslušných rámcových dohod přiměřené úsilí, aby se dohodly na společných zásadách režimu poplatků;

d) náklady na různé druhy letových navigačních služeb jsou určovány samostatně, jak je stanoveno v čl. 12 odst. 3;

e) není povoleno vzájemné dotování mezi traťovými navigačními službami a letištními a přibližovacími službami řízení letů. Náklady, které se týkají jak letištních a přibližovacích služeb řízení letů, tak traťových navigačních služeb, se na základě transparentní metody rozdělí poměrným způsobem mezi traťové navigační služby na straně jedné a letištní a přibližovací služby na straně druhé. V obou těchto kategoriích je povoleno vzájemné dotování mezi různými letovými navigačními službami, pouze pokud k tomu existují objektivní důvody, které jsou jasně vymezeny;

f) průhlednost nákladového základu pro poplatky musí být zaručena. Mají být přijata prováděcí pravidla pro informace poskytované poskytovateli služeb s cílem umožnit přezkoumání prognóz, skutečných nákladů a příjmů poskytovatele. Vnitrostátní dozorové orgány, poskytovatelé služeb, uživatelé vzdušného prostoru, Komise a Eurocontrol si vzájemně pravidelně vyměňují informace.

3. Členské státy dodržují při stanovení poplatků v souladu s odstavcem 2 tyto zásady:

a) poplatky za dostupnost letových navigačních služeb jsou stanoveny v souladu se zásadou zákazu diskriminace. Jestliže jsou různým uživatelům vzdušného prostoru ukládány poplatky za užití stejné služby, nesmí být činěn rozdíl s ohledem na státní příslušnost nebo kategorii uživatele;

b) pro určité uživatele může být povolena výjimka, zejména pro lehké letouny a státní letadla, za předpokladu, že náklady na tyto výjimky nejsou přeneseny na ostatní uživatele;

~~c) poplatky se stanoví za kalendářní rok na základě stanovených nákladů nebo mohou být stanoveny za podmínek definovaných členskými státy pro určení maximální úrovně jednotkové sazby nebo příjmu pro každý rok po období nepřesahující pět let;~~

~~d) letové navigační služby mohou vytvářet dostatečné příjmy, které zajišťují přiměřenou návratnost aktiv a přispívají k nezbytnému zhodnocení kapitálu;~~

~~e) poplatky odrážejí náklady letových navigačních služeb a zařízení, které jsou dávány k dispozici uživatelům vzdušného prostoru, přičemž je třeba brát ohled na relativní výkonnostní charakteristiky různých typů dotčených letadel;~~

~~f) poplatky podporují bezpečné, účinné, efektivní a udržitelné poskytování letových navigačních služeb s ohledem na dosažení vysoké úrovně bezpečnosti a efektivity nákladů a plnění výkonnostních cílů, motivují k integrovanému poskytování služeb a snižují dopady letectví na životní prostředí. Za tímto účelem a ve vztahu k vnitrostátním plánům výkonnosti nebo plánům výkonnosti pro funkční bloky vzdušného prostoru mohou vnitrostátní dozorové orgány zavést mechanismy, včetně pobídek spočívajících ve finančním zvýhodnění či znevýhodnění, s cílem přimět poskytovatele letových navigačních služeb nebo uživatele vzdušného prostoru k tomu, aby podporovali zlepšení v poskytování letových navigačních služeb, např. zvyšováním kapacity, zkracováním doby zpoždění a udržitelným rozvojem, a zároveň zachovávali optimální úroveň bezpečnosti.~~

~~4. Komise přijme k tomuto článku prováděcí pravidla regulatorním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení.~~

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 11

~~Článek 15~~

~~Přezkum dodržování zásad a pravidel~~

~~1. Komise zajišťuje průběžný přezkum dodržování zásad a pravidel uvedených v článcích 14 a 15, přičemž jedná ve spolupráci s členskými státy. Komise usiluje o vytvoření nezbytných mechanismů pro využívání odborných znalostí Eurocontrolu a výsledky přezkumu sdílí s členskými státy, Eurocontrolem a zástupci uživatelů vzdušného prostoru.~~

~~2. Komise na žádost jednoho nebo více členských států, které se domnívají, že zásady a pravidla uvedené v článcích 14 a 15 nebyly řádně uplatněny, nebo z vlastní iniciativy vyšetřuje veškerá tvrzení o údajném nedodržení či neuplatnění příslušných zásad nebo pravidel. Aniž by byl dotčen čl. 18 odst. 1, sdělí Komise výsledky svého šetření členským státům, Eurocontrolu a zástupcům uživatelů vzdušného prostoru. Do dvou měsíců po obdržení žádosti, po vyslyšení dotčených členských států a po konzultaci s výborem pro jednotné nebe poradním postupem stanoveným v čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004 Komise rozhodne o uplatňování článků 14 a 15 tohoto nařízení a o tom, zda může dotčená praxe pokračovat.~~

~~3. Komise sdělí své rozhodnutí členským státům a vyrozumí o něm poskytovatele služeb, pokud je tím z právního hlediska dotčen. Každý členský stát se do jednoho měsíce může proti rozhodnutí Komise odvolat k Radě. Rada může kvalifikovanou většinou ve lhůtě jednoho měsíce přijmout jiné rozhodnutí.~~

⇩ nový

Článek 24

Kontrola souladu se systémem sledování výkonnosti a systémem poplatků

1. Komise pravidelně kontroluje, zda poskytovatelé letových provozních služeb a případně členské státy dodržují články 10 až 17 a 19 až 22 a prováděcí akty uvedené v článcích 18 a 23. Komise svůj postup konzultuje s agenturou působící jako PRB a s vnitrostátními dozorovými orgány.

2. Na žádost jednoho nebo více členských států, vnitrostátního dozorového orgánu nebo Komise vyšetřuje agentura působící jako PRB veškerá podezření na nesoulad podle odstavce 1. Zaznamená-li známky nesouladu, může agentura působící jako PRB zahájit šetření z vlastního podnětu. Šetření uzavře do čtyř měsíců od obdržení žádosti, jakmile vyslechla členský stát, dotčený vnitrostátní dozorový orgán a určeného poskytovatele letových provozních služeb, jehož se šetření týká. Aniž je dotčen čl. 41 odst. 1, sdělí agentura působící jako PRB výsledky šetření dotčeným členským státům a poskytovatelům letových provozních služeb a Komisi.

3. Komise může vydat stanovisko k tomu, zda členské státy a/nebo poskytovatelé letových provozních služeb dodrželi ustanovení článků 10 až 17 a 19 až 22 a prováděcích aktů uvedených v článcích 18 a 23, a své stanovisko oznámí dotčenému členskému státu nebo státům a dotčenému poskytovateli letových provozních služeb.

🡻 550/2004 (přizpůsobený)

⇨ nový

Článek 25~~12~~

Transparentnost účetnictví ⌦ poskytovatelů letových navigačních služeb ⌫

1. ~~Bez ohledu na své vlastnické vztahy nebo právní formu~~⌦ Nezávisle na svých vlastnických vztazích nebo právních strukturách ⌫ sestavují poskytovatelé letových navigačních služeb ⇨ každoročně ⇦ své účetní výkazy~~, předávají je k auditu~~ a zveřejňují je. Tyto účetní výkazy musí být v souladu s mezinárodními účetními standardy přijatými ~~ve Společenství~~ ⌦ v Unii ⌫. Jestliže vzhledem k právnímu postavení poskytovatele ⌦ letových navigačních služeb ⌫ ~~služby~~ není plný soulad s mezinárodními účetními standardy možný, musí ~~se~~ poskytovatel ~~snažit~~ dosáhnout tohoto souladu v maximální míře. ~~2. Ve všech případech~~ P~~p~~oskytovatelé letových navigačních služeb zveřejňují výroční zprávu a pravidelně se podrobují nezávislému auditu ⌦ účtů uvedených v tomto odstavci ⌫.

⇩ nový

2. Vnitrostátní dozorové orgány a agentura působící jako PRB mají právo na přístup k účtům poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří podléhají jejich dohledu. Členské státy se mohou rozhodnout, že přístup k těmto účtům udělí jiným dozorovým orgánům.

🡻 1070/2009 čl. 2 odst. 7

(přizpůsobený)

⇨ nový

3. ~~Jestliže~~ ⇨ , Aby se zabránilo diskriminaci, křížovému subvencování a narušení hospodářské soutěže, vedou ⇦ poskytovatelé letových navigačních služeb ~~poskytují soubor služeb,~~ ⇨ ve svém interním účetnictví oddělené účetnictví jednotlivých letových navigačních služeb, ⇦ ~~uvádějí a zveřejňují náklady a příjmy spojené s letovými navigačními službami členěné v souladu se systémem poplatků za letové navigační služby podle článku 14, a případně vedou konsolidované účetnictví o ostatních službách, jež nejsou letovými navigačními službami,~~ jak by je byli povinni vést, kdyby ⌦ tyto ⌫ ~~dané~~ služby ~~poskytovaly~~ ⌦ prováděly ⌫ samostatné podniky. ⇨ Poskytovatel letových navigačních služeb vede rovněž oddělené účetnictví pro každou činnost, pokud: ⇦

⇩ nový

a) poskytuje letové navigační služby, jež jsou předmětem zakázky v souladu s čl. 8 odst. 1, a letové navigační služby, na něž se uvedené ustanovení nevztahuje;

b) poskytuje letové navigační služby a vykonává jiné činnosti jakéhokoli druhu, včetně společných informačních služeb;

c) poskytuje letové navigační služby v Unii a ve třetích zemích.

Stanovené náklady, skutečné náklady a příjmy plynoucí z letových navigačních služeb se člení na personální náklady, provozní náklady jiné než personální, odpisy, investiční náklady, náklady na poplatky a platby hrazené agentuře působící jako PRB a mimořádné náklady a s výhradou ochrany důvěrných informací se zveřejňují.

4. Vnitrostátní dozorový orgán nebo subjekt nezávislý na dotčeném poskytovateli letových navigačních služeb a schválený vnitrostátním dozorovým orgánem schválí finanční údaje o nákladech a příjmech vykázaných v souladu s čl. 19 odst. 6 a další informace, jež jsou relevantní pro výpočet jednotkových sazeb. Závěry auditu se zveřejní.

🡻 550/2004

~~4. Členské státy určí příslušné orgány, které jsou oprávněné k nahlédnutí do účetních výkazů poskytovatelů služeb, kteří poskytují služby ve vzdušném prostoru spadajícím pod pravomoc dotčených členských států.~~

5. Členské státy mohou použít přechodná ustanovení článku 9 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1606/2002 ze dne 19. července 2002 o uplatňování mezinárodních účetních standardů[52] na poskytovatele letových navigačních služeb, kteří spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení.

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 5

Článek 9a

Funkční bloky vzdušného prostoru

1. Členské státy přijmou veškerá opatření nezbytná k tomu, aby do 4. prosince 2012 zřídily funkční bloky vzdušného prostoru s cílem dosáhnout požadované kapacity a efektivnosti sítě uspořádání letového provozu v rámci jednotného evropského nebe, udržet vysokou úroveň bezpečnosti a přispět tak k celkové výkonnosti systému letecké dopravy a snížení jejích dopadů na životní prostředí.

3. Členské státy mezi sebou v co nejvyšší míře spolupracují, zejména pak při zřizování sousedních funkčních bloků vzdušného prostoru, aby zajistily soulad s tímto ustanovením. Případně se na spolupráci mohou podílet třetí země, jež se funkčních bloků vzdušného prostoru účastní.

2. Pro funkční bloky vzdušného prostoru platí zejména tato kritéria:

a) jsou zakládány z důvodů bezpečnosti;

b) umožňují optimální využití vzdušného prostoru s ohledem na plynulost toků letového provozu;

c) zajišťují soulad s evropskou sítí leteckých tratí vytvořenou v souladu s článkem 6 nařízení o vzdušném prostoru;

d) jsou odůvodněny svou celkovou přidanou hodnotou, včetně optimálního využívání technických a lidských zdrojů na základě analýzy nákladů a výnosů;

e) zajišťují hladké a pružné převzetí odpovědnosti za řízení letového provozu mezi stanovišti letových provozních služeb;

f) zajišťují slučitelnost různých uspořádání vzdušného prostoru a optimalizují mimo jiné stávající letové informační oblasti;

g) splňují podmínky vyplývající z regionálních dohod uzavřených v rámci ICAO;

h) dodržují regionální dohody uzavřené ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost, zejména dohody s evropskými třetími zeměmi a

i) usnadňují soulad s výkonnostními cíli pro celé Společenství.

3. Funkční blok vzdušného prostoru se zřizuje pouze vzájemnou dohodou všech členských států, případně i třetích zemí, pod jejichž pravomoc spadá část vzdušného prostoru uvnitř funkčního bloku vzdušného prostoru.

---

[52] Úř. věst. L 243, 11.9.2002, s. 1.

~~Před oznámením zřízení funkčního bloku vzdušného prostoru Komisi poskytne (poskytnou) dotčený členský stát (dotčené členské státy) Komisi, ostatním členským státům a dalším zainteresovaným stranám odpovídající informace a dá (dají) jim možnost k vyjádření svých připomínek.~~

~~4. Pokud se funkční blok vzdušného prostoru týká vzdušného prostoru, který zcela nebo zčásti spadá pod pravomoc dvou nebo více členských států, obsahuje dohoda, kterou byl funkční blok vzdušného prostoru zřízen, nezbytná ustanovení o způsobu, jak blok změnit a jak z bloku mohou členské státy vystoupit, včetně přechodných ustanovení.~~

~~5. Jestliže mezi dvěma nebo více členskými státy vyvstanou problémy ohledně přeshraničního funkčního bloku vzdušného prostoru, který zasahuje do vzdušného prostoru spadajícího pod jejich pravomoc, mohou dotčené členské státy tuto záležitost společně předložit výboru pro jednotné nebe, který vydá stanovisko. Toto stanovisko je určeno dotyčným členským státům. Aniž je dotčen odstavec 63, členské státy toto stanovisko zohlední při hledání řešení.~~

~~6. Poté, co Komise obdrží oznámení členských států o dohodách a prohlášeních uvedených v odstavcích 3 a 4, posoudí, do jaké míry jednotlivé funkční bloky vzdušného prostoru splňují požadavky stanovené v odstavci 2, a předá svá zjištění výboru pro jednotné nebe k debatě. Pokud Komise zjistí, že jeden nebo více funkčních bloků vzdušného prostoru nesplňují požadavky, zahájí s dotčenými členskými státy dialog s cílem dosáhnout shody o opatřeních nezbytných k nápravě situace.~~

~~7. Aniž by byl dotčen odstavec 6, oznamují se dohody a prohlášení uvedená v odstavcích 3 a 4 Komisi ke zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*. V takto zveřejněném oznámení se uvede den vstupu daného rozhodnutí v platnost.~~

~~8. Metodické pokyny pro zřízení a úpravy funkčních bloků vzdušného prostoru budou vypracovány do 4. prosince 2010 v souladu s poradním postupem podle čl. 5 odst. 2 rámcového nařízení.~~

~~9. I Komise přijme nejpozději do 4. prosince 2011 a v souladu s regulatorním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení prováděcí pravidla týkající se poskytování informací dotčeným členským státem (členskými státy) před zřízením a úpravou funkčního bloku vzdušného prostoru v souladu s odstavcem 3 tohoto článku.~~

~~*Článek 9b*~~

~~**Koordinátor pro systém funkčních bloků vzdušného prostoru**~~

~~1. S cílem usnadnit zřízení funkčních bloků vzdušného prostoru může Komise pověřit fyzickou osobu jako koordinátora pro systém funkčních bloků vzdušného prostoru („koordinátor“). Komise jedná v souladu s regulatorním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení.~~

~~2. Aniž je dotčen čl. 9a odst. 5, napomáhá koordinátor na žádost všech dotčených členských států a případně třetích zemí, jež se účastní stejného funkčního bloku vzdušného prostoru, při překonávání těžkostí ve vyjednávání s cílem urychlit zřízení funkčních bloků vzdušného prostoru. Koordinátor vykonává svou činnost na základě mandátu od všech dotčených členských států a případně třetích zemí účastnících se stejného funkčního bloku vzdušného prostoru.~~

~~3. Koordinátor vykonává svou činnost nestranně zejména ve vztahu k členským státům, třetím zemím, Komisi a zúčastněným stranám.~~

~~4. Koordinátor nezveřejní jakékoli informace získané při výkonu své funkce, pokud k tomu nezíská povolení od dotčeného členského státu (členských států) a případně dotčených třetích zemí.~~

~~5. Po svém jmenování podává koordinátor každé tři měsíce zprávy Komisi, výboru pro jednotné nebe a Evropskému parlamentu. Zpráva obsahuje shrnutí jednání a jejich výsledky.~~

~~6. Pravomoc koordinátora zaniká po podepsání poslední dohody o funkčním bloku vzdušného prostoru, ale nejpozději 4. prosince 2012.~~

↓ 1070/2009 čl. 3 odst. 6 (přizpůsobený) ⇨ nový

KAPITOLA IV

⌦ USPOŘÁDÁNÍ SÍTĚ ⌫

Článek 2~~6~~6

⌦ Funkce sítě ⌫ ~~Navrhování a uspořádání sítě~~

1. Funkce sítě uspořádání letového provozu ~~(ATM)~~ ~~umožňují optimální~~ ⇨ zajišťují udržitelné a účinné ⇦ využívání vzdušného prostoru ⇨ a omezených zdrojů. ⇦ ~~a~~ ⌦ Rovněž ⌫ zajišťují, aby uživatelé vzdušného prostoru mohli užívat ~~upřednostňované~~ ⇨ environmentálně optimální ⇦ tratě při současném zajištění co největšího přístupu ke vzdušnému prostoru a letovým navigačním službám. ⇨ Tyto funkce sítě, uvedené v odstavcích 2 a 3, podporují dosažení výkonnostních cílů na úrovni Unie a vycházejí z provozních požadavků ⇦ ~~Účelem těchto funkcí je podpora iniciativ na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a tyto funkce by se měly vykonávat tak, aby byla dodržena zásada oddělení regulatorních a provozních úkolů~~.

2. ~~Za účelem dosažení cílů uvedených v odstavci 1 a aniž jsou dotčeny povinnosti členských států ve vztahu k vnitrostátním tratím a strukturám vzdušného prostoru zajišťuje Komise provádění těchto funkcí:~~ ⌦ Funkce sítě uvedené v odstavci 1 zahrnují:⌫

(a) navrhování ⇨ a uspořádání ⇦ ~~evropské sítě tratí ATS~~ ⇨ evropských struktur vzdušného prostoru⇦;

⇨ (b) uspořádání toku letového provozu; ⇦

(c~~b~~) koordinaci~~e~~ omezených zdrojů v rámci kmitočtových pásem pro letectví využívaných ve všeobecném letovém provozu, zejména radiových kmitočtů, a koordinaci~~e~~ kódů radarových odpovídačů.

⇩ nový

3. Funkce sítě uvedené v odstavci 1 rovněž zahrnují:

a) optimalizaci navrhování vzdušného prostoru pro síť a usnadnění pověření poskytováním letových provozních služeb prostřednictvím spolupráce s poskytovateli letových provozních služeb a orgány členských států;

b) řízení vytížení kapacity řízení letového provozu v síti podle závazného operačního plánu sítě;

c) funkci pro koordinaci a podporu v případě krize sítě;

d) uspořádání toku letového provozu a kapacity;

e) řízení plánování, sledování a koordinaci prováděcích činností při zavádění infrastruktury v evropské síti ATM v souladu s evropským hlavním plánem ATM s přihlédnutím k provozním potřebám a souvisejícím provozním postupům;

f) sledování fungování infrastruktury evropské sítě ATM.

↓ 1070/2009 čl. 3 odst. 6

4. Funkce uvedené v ~~prvním pododstavci~~ odstavcích 2 a 3 nezahrnují přijímání závazných opatření s obecnou působností ani výkon politického rozhodování. ~~Zohledňují návrhy vypracované na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.~~ Jsou vykonávány ve spolupráci s vojenskými orgány v souladu se schválenými postupy týkajícími se pružného užívání vzdušného prostoru.

⇩ nový

5. Komise je oprávněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 36 za účelem změn tohoto nařízení, jimiž na seznam v odstavcích 2 a 3 přidá další funkce, je-li to pro fungování a výkonnost sítě nezbytné.

↓ 1070/2009 čl. 3 odst. 6 (přizpůsobený)

Článek 27

⌦ Manažer struktury vzdušného prostoru ⌫

⇩ nový

1. V zájmu dosažení cílů stanovených v článku 26 Komise – v příslušných případech za podpory agentury – zajistí, aby manažer struktury vzdušného prostoru přispíval k výkonu funkcí sítě uvedených v článku 26 tím, že bude plnit úkoly uvedené v odstavci 4.

↓ 1070/2009 čl. 3 odst. 6 (přizpůsobený) ⇨ nový

2. Komise může ~~po konzultaci s výborem pro jednotné nebe a v souladu s prováděcími pravidly podle odstavce 4~~ ⌦ jmenovat ⌫ ~~pověřit Eurocontrol nebo~~ ~~jiný~~ nezávislý a ~~odborně příslušný~~ kvalifikovaný subjekt ⇨ , aby vykonával ⇦ úkoly ~~, jež jsou nezbytné pro výkon funkcí uvedených v prvním pododstavci~~ ⇨ manažera struktury vzdušného prostoru ⇦. Za tímto účelem přijme Komise prováděcí akt v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 37 odst. 3. Toto rozhodnutí o jmenování zahrnuje podmínky jmenování manažera struktury vzdušného prostoru včetně jeho financování.

3. ⇨ Úkoly manažera struktury vzdušného prostoru ⇦ ~~Tyto úkoly~~ jsou plněny ⇨ nezávisle, ⇦ nestranně a ~~hospodárně~~ ⇨ nákladově efektivním způsobem ⇦ ~~a jsou prováděny jménem členských států a zúčastněných stran~~. Podléhají řádnému řízení, jež ~~uznává~~ ⌦ musí uznávat ⌫ oddělení zodpovědností za poskytování služeb a regulaci, ⇨ má-

li příslušný orgán určený jako manažer struktury vzdušného prostoru rovněž regulační funkce. Manažer struktury vzdušného prostoru plní své úkoly ⇦ s přihlédnutím k potřebám celé sítě ATM a ~~za plného zapojení uživatelů~~ ⇨ plně zapojí uživatele ⇦ vzdušného prostoru, ~~a~~ poskytovatel~~ůc~~e letových navigačních služeb ⇨ , provozovatele letišť a armádu. ⇦

⇩ nový

4. Manažer struktury vzdušného prostoru přispívá k výkonu funkcí sítě prostřednictvím podpůrných opatření zaměřených na bezpečné a účinné plánování a bezpečný a účinný provoz sítě za běžných i krizových podmínek, jakož i opatření zaměřených na trvalé zlepšování provozu sítě v jednotném evropském nebi a celkové výkonnosti sítě, zejména pokud jde o provádění systému sledování výkonnosti. Opatření přijatá manažerem struktury vzdušného prostoru musí brát v úvahu, že je nutné letiště plně integrovat do sítě.

5. Manažer struktury vzdušného prostoru úzce spolupracuje s agenturou působící jako PRB s cílem zajistit, aby se výkonnostní cíle uvedené v článku 10 odpovídajícím způsobem odrážely v kapacitě, kterou mají dodávat jednotliví poskytovatelé letových navigačních služeb a na níž se v operačním plánu sítě dohodli manažer struktury vzdušného prostoru a tito poskytovatelé letových navigačních služeb.

6. Manažer struktury vzdušného prostoru:

a) rozhoduje o jednotlivých opatřeních, jimiž se provádějí funkce sítě a jež mají podpořit účinné provádění závazného operačního plánu sítě a dosažení závazných výkonnostních cílů;

b) poskytuje Komisi poradenství a agentuře působící jako PRB poskytuje důležité informace, pokud jde o zavádění infrastruktury sítě ATM v souladu s evropským hlavním plánem ATM, zejména s cílem určit investice nezbytné pro síť.

7. Manažer struktury vzdušného prostoru přijímá rozhodnutí procesem rozhodování založeným na spolupráci. Strany procesu rozhodování založeného na spolupráci konají tak, aby co nejvíce napomohly zlepšit fungování a výkonnost sítě. Rozhodovací proces založený na spolupráci musí podporovat zájmy sítě.

🡻 1070/2009 čl. 3 odst. 6

~~3. Po řádné konzultaci se zúčastněnými stranami z tohoto odvětví může Komise přidávat na seznam funkcí uvedených v odstavci 2 další funkce. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 5 odst. 4 rámcového nařízení.~~

⇩ nový

8. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijatých přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3 stanoví podrobná pravidla pro výkon funkcí sítě, úkoly manažera struktury vzdušného prostoru a správní mechanismy včetně rozhodovacích procesů a krizového řízení.

🡻 1070/2009 čl. 3 odst. 6

~~4. Prováděcí pravidla k opatřením uvedeným v tomto článku, vyjma pravidel uvedených v odstavcích 6 až 9, se přijímají regulatorním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení. Tato prováděcí pravidla se zaměří zejména na~~

~~a) koordinaci a harmonizaci procesu a postupů s cílem zlepšit výkonnost správy leteckých kmitočtů včetně stanovení zásad a kritérií;~~

~~b) základní funkci pro koordinaci včasné identifikace a řešení potřeb, pokud jde o kmitočty v pásmech přidělených evropskému všeobecnému leteckému provozu, s cílem podpořit organizaci a provoz evropské letecké sítě;~~

~~c) další funkce sítě, jak jsou popsány v hlavním plánu ATM;~~

~~d) postupy pro rozhodování založené na spolupráci mezi členskými státy, poskytovateli letových navigačních služeb a funkcí uspořádání sítě v případě úkolů uvedených v odstavci 2;~~

~~e) opatření pro konzultace s příslušnými zúčastněnými stranami v rámci rozhodovacího procesu na vnitrostátní i evropské úrovni a~~

~~f) v rámci rádiového spektra, jež bylo letovému provozu přiděleno Mezinárodní telekomunikační unií, rozdělení úkolů a povinností mezi funkci uspořádání sítě a správce kmitočtů jednotlivých států, přičemž musí být zajištěno, aby funkce vnitrostátní správy kmitočtů i nadále rozdělovaly kmitočty, které nemají žádný dopad na síť. V záležitostech, které mají dopad na síť, spolupracují správci kmitočtů jednotlivých států se subjekty odpovědnými za funkci uspořádání sítě s cílem zajistit optimální využívání kmitočtů.~~

⇩ nový

9. Jinými aspekty navrhování struktur vzdušného prostoru, než které jsou uvedeny v čl. 26 odst. 2 a 3, se zabývají členské státy. V této souvislosti členské státy zohlední požadavky letového provozu a sezónnost a složitost letového provozu a plánů výkonnosti. Před přijetím rozhodnutí o těchto aspektech konzultují dotčené uživatele vzdušného prostoru nebo skupiny zastupující tyto uživatele a v případě potřeby vojenské orgány.

🡻 1070/2009 čl. 3 odst. 6

~~5. Jiná hlediska navrhování vzdušného prostoru než ta, jež jsou uvedena v odstavci 2, se řeší na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru. Proces navrhování zohlední požadavky provozu a jeho složitost, vnitrostátní plány výkonnosti či plány~~

~~výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru a jeho součástí bude úplná konzultace s příslušnými uživateli vzdušného prostoru či příslušnými skupinami, které je zastupují, a případně s vojenskými orgány.~~

~~6. Členské státy svěří Eurocontrolu či jinému nezávislému a příslušnému orgánu provádění činností souvisejících s uspořádáním toku letového provozu, přičemž tento orgán bude podléhat příslušným opatřením zajišťujícím dohled.~~

~~7. Prováděcí pravidla pro činnosti související s uspořádáním toku letového provozu včetně nezbytných opatření zajišťujících dohled se vypracovávají poradním postupem podle čl. 5 odst. 2 rámcového nařízení a přijímají regulativním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení s cílem optimalizovat dostupné kapacity při užívání vzdušného prostoru a zlepšit činnosti související s uspořádáním toku letového provozu. Tato pravidla jsou založena na transparentnosti a účinnosti a zajišťují, aby kapacita byla poskytována pružným a včasným způsobem odpovídajícím doporučením Evropského oblastního navigačního plánu ICAO.~~

~~8. Prováděcí pravidla pro činnosti související s uspořádáním toku letového provozu jsou podkladem pro provozní rozhodnutí přijímaná poskytovateli letových navigačních služeb, provozovateli letišť a uživateli vzdušného prostoru a upravují tyto oblasti:~~

~~a) plánování letů;~~

~~b) využívání dostupné kapacity vzdušného prostoru během všech fází letu včetně přidělování volných letištních časů a~~

~~c) užívání směrování tratí všeobecným letovým provozem včetně:~~

~~– vytvoření jednotné příručky pro směrování tratí a letového provozu,~~

~~– možnosti k odklonu všeobecného letového provozu od oblastí silného letového provozu a~~

~~– pravidel priorit týkajících se přístupu všeobecného letového provozu do vzdušného prostoru, zejména v době silného letového provozu a krizí.~~

~~9. Při vypracovávání a přijímání prováděcích pravidel Komise případně zohlední soulad mezi letovými plány a letištními časy a nezbytnou koordinaci s přilehlými oblastmi, aniž je tím dotčena bezpečnost.~~

⇩ nový

Článek 28

Transparentnost účetnictví manažera struktury vzdušného prostoru

1. Manažer struktury vzdušného prostoru sestavuje, předkládá a zveřejňuje své účetní výkazy. Tyto účetní výkazy musí být v souladu s mezinárodními účetními standardy přijatými Unií. Jestliže kvůli právnímu postavení manažera struktury vzdušného prostoru není plný soulad s mezinárodními účetními standardy možný, musí manažer struktury vzdušného prostoru dosáhnout tohoto souladu v maximální míře.

2. Manažer struktury vzdušného prostoru zveřejňuje výroční zprávu a pravidelně se podrobuje nezávislému auditu.

↓ 550/2004

~~*Článek 10*~~

~~Vztahy mezi poskytovateli služeb~~

~~1. Poskytovatelé letových navigačních služeb mohou využít služeb ostatních poskytovatelů služeb, kterým bylo vydáno osvědčení ve Společenství.~~

~~2. Poskytovatelé letových navigačních služeb formalizují své pracovní vztahy písemnými dohodami nebo obdobnými právními ujednáními, ve kterých jsou stanovené jednotlivé povinnosti a funkce převzaté každým poskytovatelem a které umožňují výměnu provozních údajů mezi všemi poskytovateli služeb, pokud se jedná o všeobecný letový provoz. Tyto dohody nebo ujednání se oznamují příslušnému vnitrostátnímu dozorovému orgánu nebo příslušným vnitrostátním dozorovým orgánům.~~

~~3. V případech, ve kterých jde o poskytování letových provozních služeb, je vyžadován souhlas dotčených členských států. V případech, ve kterých jde o poskytování meteorologických služeb, je vyžadován souhlas dotčených členských států, jestliže určily poskytovatele na výlučném základě v souladu s čl. 9 odst. 1.~~

⇩ nový

Článek 29

Vztahy se zúčastněnými stranami

Poskytovatelé letových provozních služeb stanoví mechanismy konzultací s příslušnými uživateli vzdušného prostoru a provozovateli letišť o všech závažných otázkách týkajících se poskytovaných služeb, včetně významných změn v uspořádání vzdušného prostoru, nebo o strategických investicích, které mají významný dopad na zajišťování uspořádání letového provozu a poskytování letových navigačních služeb a/nebo na poplatky za tyto služby. Uživatelé vzdušného prostoru se rovněž zapojí do procesu schvalování strategických investičních plánů. Komise přijme opatření podrobně uvádějící způsoby konzultace s uživateli vzdušného prostoru a jejich zapojení do schvalování investičních plánů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3.

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 6 (přizpůsobený) ⇨ nový

Článek 30~~11~~

Vztah k vojenským orgánům

Členské státy ~~přijmou~~ v rámci společné dopravní politiky ~~nezbytná opatření k zajištění toho~~ ⌦ zajistí ⌫ , aby ohledně uspořádání konkrétních bloků vzdušného prostoru byly mezi příslušnými civilními a vojenskými orgány uzavřeny či obnoveny písemné dohody nebo obdobná právní ujednání ⇨ , a uvědomí o nich Komisi ⇦.

🡻 550/2004

~~Článek 13~~

~~**Přístup k údajům a ochrana údajů**~~

~~1. Co se týče všeobecného letového provozu, jsou mezi všemi poskytovateli letových navigačních služeb, uživateli vzdušného prostoru a letišti významné provozní údaje, které usnadňují jejich provozní potřeby, vyměňovány v reálném čase. Údaje smějí být užívány jen pro provozní účely.~~

~~2. Přístup k významným provozním údajům je umožněn příslušným orgánům, poskytovatelům letových navigačních služeb majícím osvědčení, uživatelům vzdušného prostoru a letištím v souladu se zásadou zákazu diskriminace. Poskytovatelé letových navigačních služeb mající osvědčení, uživatelé vzdušného prostoru a letiště stanoví standardní podmínky přístupu k jiným významným provozním údajům, než které jsou uvedeny v odstavci 1. Tyto standardní podmínky schvalují vnitrostátní dozorové orgány. Postupem stanoveným v čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení jsou podle potřeby stanovena podrobná pravidla, která se vztahují k těmto podmínkám.~~

⇩ nový

Článek 31

Dostupnost provozních údajů pro všeobecný letový provoz a přístup k nim

1. Pokud jde o všeobecný letový provoz včetně přeshraniční a celounijní úrovně, všichni poskytovatelé letových navigačních služeb, uživatelé vzdušného prostoru, letiště a manažer struktury vzdušného prostoru zpřístupní v reálném čase relevantní provozní údaje, a to bez diskriminace a aniž jsou dotčeny zájmy bezpečnostní nebo obranné politiky. Tato dostupnost poslouží poskytovatelům letových provozních služeb, kteří získali osvědčení nebo předložili prohlášení, subjektům, jež prokazatelně zvažují poskytování letových navigačních služeb, uživatelům vzdušného prostoru a letišť, jakož i manažerovi struktury vzdušného prostoru. Tyto údaje smějí být využívány jen pro provozní účely.

2. Ceny za službu uvedenou v odstavci 1 vycházejí z mezních nákladů na zpřístupnění údajů.

3. Přístup k relevantním provozním údajům podle odstavce 1 se udělí orgánům, které jsou odpovědné za bezpečnostní dohled, dohled nad výkonností a dohled nad sítí, k nimž patří i agentura.

4. Komise může stanovit podrobné požadavky na zpřístupňování údajů a přístup k nim v souladu s odstavci 1 a 3 a na metodiku stanovení cen uvedenou v odstavci 2. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3.

↓ 551/2004 (přizpůsobený)

KAPITOLA ~~II~~ V

VZDUŠNÝ PROSTOR ~~SKLADBA VZDUŠNÉHO PROSTORU~~ ⌦ , INTEROPERABILITA A TECHNOLOGICKÉ INOVACE ⌫

↓ 1070/2009 čl. 3 odst. 2

~~*Článek 3*~~

~~**Evropská letová informační oblast pro horní vzdušný prostor (EUIR)**~~

~~1. Společenství a jeho členské státy usilují o to, aby ICAO zřídila a uznávala jednotnou evropskou letovou informační oblast pro horní vzdušný prostor (EUIR). Za tímto účelem a s ohledem na záležitosti, které spadají do pravomoci Společenství, předloží Komise doporučení Radě v souladu s článkem 300 Smlouvy, a to nejpozději do 4. prosince 2011.~~

~~2. EUIR je v souladu s čl. 1 odst. 3 vymezena tak, aby obsahovala vzdušný prostor pod pravomocí členských států, a může rovněž obsahovat vzdušný prostor evropských třetích zemí.~~

~~3. Zřízením EUIR není dotčena pravomoc členských států, v souladu s čl. 8 odst. 1 nařízení o poskytování služeb, určovat poskytovatele letových provozních služeb pro vzdušný prostor pod svou pravomocí.~~

~~4. Členské státy jsou vůči ICAO v rámci zeměpisných hranic letových informačních oblastí nadále odpovědné za horní vzdušný prostor a letové informační oblasti, které jim ICAO svěřila ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost.~~

↓ 1070/2009 čl. 3 odst. 3

⇨ nový

Článek 32~~3a~~

Letecké informace v elektronické podobě

Aniž je dotčeno zveřejňování leteckých informací členskými státy, manažer struktury vzdušného prostoru ~~Komise~~ ve spolupráci s ~~Eurocontrolem~~ ⇨ Komisí ⇦ zajistí – způsobem, který tomuto znění odpovídá~~,~~ – dostupnost vysoce kvalitních leteckých informací v elektronické podobě, prezentovaných harmonizovaným způsobem a vyhovujících požadavkům všech příslušných uživatelů na jejich kvalitu a včasnost. ⇨ Takto se zpřístupní pouze letecké informace, které jsou v souladu se základními požadavky stanovenými v bodě 2.1 přílohy VIII nařízení (EU) 2018/1139. ⇦

~~2. Pro účely odstavce 1 Komise~~

~~(a) zajistí vytvoření infrastruktury leteckých informací pro celé Společenství v podobě elektronického integrovaného zpravodajského portálu s neomezeným přístupem pro zúčastněné strany. Tato infrastruktura integruje přístup k požadovaným údajům a poskytování těchto údajů, které zahrnují, ale neomezují se na letecké informace, informace ohlašovny letových provozních služeb (ARO), meteorologické informace a informace o uspořádání toku provozu;~~

~~(b) v úzké spolupráci s Eurocontrolem a ICAO podporuje modernizaci a harmonizaci poskytování leteckých informací v nejširším slova smyslu. Komise přijme k tomuto článku prováděcí pravidla regulatorním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení.~~

↓ 1070/2009 čl. 3 odst. 4

~~Článek 4~~

~~Pravidla létání a klasifikace vzdušného prostoru~~

~~Komise v souladu s regulatorním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení přijme prováděcí pravidla s cílem~~

~~a) přijmout příslušná ustanovení týkající se pravidel létání, jež vycházejí ze standardů a doporučených postupů ICAO;~~

~~b) harmonizovat vhodným způsobem uplatňování klasifikace vzdušného prostoru ICAO s cílem zajistit plynulé poskytování bezpečných a výkonných letových provozních služeb v rámci jednotného evropského nebe.~~

↓ 551/2004 (přizpůsobený)

~~KAPITOLA III~~

~~PRUŽNÉ UŽÍVÁNÍ VZDUŠNÉHO PROSTORU V JEDNOTNÉM EVROPSKÉM NEBI~~

↓ 551/2004 (přizpůsobený)

⇨ nový

Článek 33~~7~~

Pružné užívání vzdušného prostoru

1. Členské státy zajistí, s ohledem na organizaci vojenských záležitostí ve své pravomoci, ~~jednotné~~ uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru v rámci jednotného evropského nebe, vymezené ICAO a rozvinuté Eurocontrolem, s cílem usnadnit uspořádání vzdušného prostoru a řízení letového provozu v rámci společné dopravní politiky ⇨ a v souladu s evropským hlavním plánem ATM ⇦.

2. Členské státy každoročně podávají Komisi v rámci společné dopravní politiky zprávu o uplatňování koncepce pružného vzdušného prostoru, pokud jde o vzdušný prostor pod jejich pravomocí.

3. Ukáže-li se, zejména na základě zpráv předaných členskými státy, že je nezbytné posílit a harmonizovat uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru v rámci jednotného evropského nebe, ⌦ Komise přijme opatření ⌫ ~~přijmou se postupem stanoveným v článku 8 rámcového nařízení a~~ v rámci společné dopravní politiky ~~prováděcí pravidla~~ ⌦ Tyto prováděcí předpisy se přijmou přezkumným postupem stanoveným v čl. 37 odst. 3. ⌫

⇩ nový

Článek 34

Koordinace projektu SESAR

Subjekty pověřené úkoly stanovenými v právu Unie v oblastech koordinace definiční fáze, vývojové fáze, nebo případně zaváděcí fáze SESAR spolupracují s cílem zajistit účinnou koordinaci mezi těmito třemi fázemi, aby mezi nimi bylo dosaženo plynulého a včasného přechodu.

V co nejširším rozsahu se zapojí všechny relevantní civilní a vojenské zúčastněné strany.

🡻 1070/2009 čl. 2 odst. 10

~~*Článek 15 a*~~

~~**Společné projekty**~~

~~1. Společné projekty mohou napomoci úspěšnému provádění hlavního plánu ATM. Tyto projekty podporují cíle tohoto nařízení, jež spočívají ve zlepšení výkonnosti evropského leteckého systému v klíčových oblastech, jako jsou kapacita, hospodárnost letů a efektivita nákladů a také udržitelnost životního prostředí, a to v rámci vyšších cílů zajištění bezpečnosti.~~

~~2. Komise může regulatorním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení vypracovat metodické pokyny týkající se způsobu, jakým mohou tyto projekty podpořit provádění hlavního plánu ATM. Těmito metodickými pokyny nejsou dotčeny mechanismy pro zavádění projektů týkajících se funkčních bloků vzdušného prostoru, jak byly dojednány stranami příslušných bloků.~~

~~3. Komise může rovněž regulatorním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení rozhodnout o vytvoření společných projektů pro funkce spojené se sítěmi, které jsou obzvláště důležité pro zlepšení celkového výkonu uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb v Evropě. Takové společné projekty lze považovat za způsobilé pro poskytnutí finanční prostředků Společenství v rámci víceletého finančního rámce. Za tímto účelem, aniž jsou dotčeny pravomoci členských států rozhodovat o využití svých finančních zdrojů, provede Komise nezávislou analýzu nákladů a výnosů, konzultuje s členskými státy a příslušnými zúčastněnými stranami podle článku 10 rámcového nařízení a přezkoumá všechny vhodné prostředky k financování realizace společných projektů. Způsobilé náklady na realizaci společných projektů jsou propláceny v souladu se zásadami transparentnosti a nediskriminace.~~

⇩ nový

Článek 35

Společné projekty

1. Komise může vytvořit společné projekty pro provádění zásadních provozních změn určených v evropském hlavním plánu ATM, které mají dopad na celou síť.

2. Komise může rovněž vytvořit mechanismy řízení společných projektů a jejich provádění.

3. Společné projekty mohou být způsobilé pro financování z prostředků Unie. Za tímto účelem, a aniž jsou dotčeny pravomoci členských států rozhodovat o využití svých finančních zdrojů, provede Komise nezávislou analýzu nákladů a výnosů, povede odpovídající konzultace s členskými státy a příslušnými zúčastněnými stranami podle článku 10 a přezkoumá všechny vhodné prostředky k financování realizace společných projektů.

4. Komise společné projekty a mechanismy řízení uvedené v odstavcích 1 a 2 zřídí prováděcími akty, které budou přijaty přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3.

🡻 551/2004

~~*Článek 8*~~

~~**Dočasné pozastavení**~~

~~1. V případech, kdy uplatňování článku 7 působí závažné provozní obtíže, mohou členské státy dočasně toto uplatňování pozastavit, pokud o tom neprodleně informují Komisi a ostatní členské státy.~~

~~2. Po zavedení dočasného pozastavení a v souladu s článkem 8 rámcového nařízení mohou být pro vzdušný prostor pod pravomocí dotyčného členského státu nebo dotyčných členských států vypracovány úpravy pravidel přijatých podle čl. 7 odst. 3.~~

KAPITOLA ~~IV~~ VI

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

🡻 1070/2009 čl. 2 odst. 11

~~*Článek 17*~~

~~Změna příloh~~

~~Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky příloh s cílem zohlednit vývoj v technické či provozní oblasti, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 5 odst. 4 rámcového nařízení.~~

~~Ze závažných naléhavých důvodů může Komise použít postup pro naléhavé případy podle čl. 5 odst. 5 rámcového nařízení.~~

⇩ nový

Článek 36

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článcích 6 a 26 je svěřena Komisi na dobu sedmi let ode [dne vyhlášení tohoto nařízení]. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament ani Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článcích 6 a 26 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článků 6 a 26 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

🡻 549/2004 (přizpůsobený)

⇨ nový

Článek 37 ~~5~~

Postup projednávání výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro jednotné nebe (dále jen „výbor“), složený ze dvou zástupců z každého členského státu, kterému předsedá ~~zástupce~~ Komise. Výbor náležitě

přihlíží k zájmům všech kategorií~~í~~ uživatelů. ⇨ Výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011. ⇦

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije~~í~~ se ~~články 3 a 7~~ ⇨ článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011⇦ ~~rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí~~.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije~~í~~ se ⇨ článek ⇦ ~~články~~5 ~~a 7~~ ⇨ nařízení (EU) č. 182/2011 ⇦ ~~rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí~~.

~~Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je jeden měsíc.~~

🡻 1070/2009 čl. 1 odst. 4

~~4. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.~~

~~5. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se čl. 5a odst. 1, 2, 4 a 6 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.~~

🡻 1070/2009 čl. 1 odst. 5 (přizpůsobený)

Článek 38~~10~~

⌦ Konzultace se zúčastněnými stranami ⌫

⇩ nový

1. Členské státy, vnitrostátní dozorové orgány, agentura – bez ohledu na to, zda působí jako PRB – a manažer struktury vzdušného prostoru zavedou konzultační mechanismy pro vhodné zapojení zúčastněných stran, pokud jde o plnění jejich úkolů při provádění tohoto nařízení.

🡻 1070/2009 čl. 1 odst. 5 (přizpůsobený) ⇨ nový

2. Komise vytvoří ~~konzultační~~ mechanismus na úrovni ~~Společenství~~ ⌦ Unie ⌫ ⇨ , s jehož pomocí bude ve vhodných případech konzultovat záležitosti související s prováděním tohoto nařízení ⇦. Konzultace se zúčastní konkrétní výbor pro kolektivní vyjednávání zřízený na základě rozhodnutí ⌦ Komise ⌫ 98/500/ES. ~~3. Konzultace se zúčastněnými stranami se týká zejména vývoje a zavádění nových koncepcí a technologií v rámci EATMN.~~ ⇨ Pro účely odst. 3 písm. e), jsou-li zapotřebí konzultace týkající se vojenských aspektů, konzultuje Komise kromě členských států rovněž s Evropskou obrannou agenturou a dalšími příslušnými vojenskými odborníky, které určí členské státy. ⇦

3. Zúčastněnými stranami mohou být:

a) poskytovatelé letových navigačních služeb ⇨ nebo příslušné skupiny zastupující tyto poskytovatele ⇦;

⇩ nový

b) manažer struktury vzdušného prostoru;

🡻 1070/2009 čl. 1 odst. 5 (přizpůsobený) ⇨ nový

c) provozovatelé letišť ⇨ nebo příslušné skupiny zastupující tyto provozovatele ⇦ ;

d) ~~příslušní~~ uživatelé vzdušného prostoru nebo příslušné skupiny zastupující ⌦ tyto ⌫ uživatele ~~vzdušného prostoru,~~;

e) armáda ~~vojenské orgány,~~;

f) výrobci ~~a~~;

g) organizace profesního zastoupení zaměstnanců~~,~~;

⇩ nový

h) příslušné nevládní organizace.

🡻 1070/2009 čl. 1 odst. 5 (přizpůsobený)

~~*Článek 6*~~

~~Poradní orgán odvětví~~

~~Aniž je dotčena úloha výboru a Eurocontrolu, zřídí Komise „poradní orgán odvětví“, složený z poskytovatelů letových navigačních služeb, sdružení uživatelů vzdušného prostoru, provozovatelů letišť, zástupců výrobců a orgánů profesního zastoupení zaměstnanců. Úlohou tohoto orgánu je pouze poskytovat Komisi poradenství při provádění jednotného evropského nebe.~~

Článek 39~~7~~

Vztahy s ~~evropskými~~ třetími zeměmi

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 5

(přizpůsobený)

⇨ nový

~~Společenství a jeho~~ ⌦ Unie a její ⌫ členské státy se zaměří na rozšíření jednotného evropského nebe na země, které nejsou členy Evropské unie, a bude jej podporovat. Za tímto účelem členské státy usilují~~, buď~~ v rámci dohod uzavřených se sousedními třetími zeměmi~~, nebo v kontextu dohod o funkčních blocích vzdušného prostoru,~~ o rozšíření ~~oblasti působnosti tohoto nařízení i opatření uvedených v článku 3~~ ⌦ jednotného evropského nebe ⌫ i na tyto země. ⇨ Kromě toho usilují o spolupráci s těmito zeměmi buď v rámci dohod o funkcích sítě, nebo v rámci dohody mezi Unií a Eurocontrolem, kterou se stanoví obecný rámec posílené spolupráci, jež posiluje „celoevropský rozměr“ ATM. ⇦

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 5

~~Článek 8~~

~~Prováděcí pravidla~~

~~1. K vytvoření prováděcích pravidel může Komise vydat Eurocontrolu nebo případně jinému orgánu pověření, v němž vymezí úkoly, které je třeba vykonat, a jejich harmonogram s ohledem na příslušné lhůty stanovené v tomto nařízení. Komise jedná v souladu s poradním postupem podle čl. 5 odst. 2.~~

~~2. Pokud Komise zamýšlí vydat pověření podle odstavce 1, snaží se co nejlépe využít stávajících ujednání, jejichž prostřednictvím je zajišťována účast a konzultace všech zainteresovaných stran, pokud tato ujednání odpovídají postupům Komise v oblasti transparentnosti a konzultací a nejsou v rozporu s jejími institucionálními závazky.~~

⇩ nový

Článek 40

Podpora ze strany dalších subjektů

Komise může při plnění svých úkolů podle tohoto nařízení požádat o podporu další subjekty.

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 1

~~Článek 4~~

~~**Bezpečnostní požadavky**~~

~~Komise přijme v souladu s regulatorním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení prováděcí pravidla, jejichž součástí jsou příslušná ustanovení bezpečnostních předpisů~~

~~Eurocontrolu (ESARR) a následné změny těchto předpisů, jež spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, popř. s vhodnými úpravami.~~

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

~~KAPITOLA IV~~

~~ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ~~

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 11 (přizpůsobený) ⇨ nový

Článek 41~~18~~

Důvěrnost

1. Vnitrostátní dozorové orgány jednající v souladu s vnitrostátními právními předpisy, ani Komise ⇨ , ani agentura – bez ohledu na to, zda působí jako PRB –, ani manažer struktury vzdušného prostoru ⇦ nezveřejňují informace důvěrné povahy, zejména informace o poskytovatelích letových navigačních služeb, jejich obchodních vztazích nebo jejich nákladových položkách.

2. Ustanovením odstavce 1 nejsou dotčena práva vnitrostátních dozorových orgánů ~~ani,~~ Komise ⇨ nebo agentury působící jako PRB ⇦ na zveřejňování informací v případech, kdy je to nezbytné k plnění jejich povinností; t~~.~~ Tehdy musí být zveřejnění informací přiměřené a zohledňovat oprávněné zájmy poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru, letišť a jiných zúčastněných stran na ochraně jejich ~~obchodního tajemství~~ ⌦ obchodně citlivých informací ⌫.

3. Informace a údaje poskytované v souladu se systémem poplatků ⇨ stanoveným v článcích 19 až 24, zejména pokud jde o stanovené náklady, skutečné náklady a příjmy určených poskytovatelů letových provozních služeb, ⇦ ~~uvedeným v článku 14~~ se zveřejňují.

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 5 (přizpůsobený) ⇨ nový

Článek 42~~9~~

Sankce

~~Sankce, které~~ ~~č~~Členské státy stanoví ⌦ pravidla pro sankce ⌫ za porušení tohoto nařízení a porušení ~~opatření podle článku 3~~ ⇨ aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých

na jejich základě ⇦ , kterých se dopustí zejména uživatelé vzdušného prostoru ⇨ , provozovatelé letišť ⇦ a poskytovatelé ⌦ letových navigačních ⌫ služeb, ⇨ a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Takto stanovené sankce ⇦ musí být účinné, přiměřené a odrazující.

🡻 549/2004

~~Článek 12~~

~~Dozor, sledování a metody hodnocení účinku~~

~~1. Dozor, sledování a metody hodnocení účinku vycházejí z výročních zpráv, které předkládají členské státy a které se týkají provádění akcí přijatých podle tohoto nařízení a opatření uvedených v článku 3.~~

🡻 1070/2009 čl. 1 odst. 6 písm. a)

~~2. Komise pravidelně posuzuje uplatňování tohoto nařízení a opatření, která jsou uvedená v článku 3, a podá první zprávu Evropskému parlamentu a Radě do 4. června 2011 a následně na konci každého referenčního období uvedeného v čl. 11 odst. 3 písm. d). Je-li to odůvodněné, může Komise za tímto účelem požádat členské státy o informace, které doplňují informace obsažené ve zprávách předaných členskými státy v souladu s odstavcem 1 tohoto článku.~~

🡻 549/2004

~~3. Pro účely sestavování zpráv uvedených v odstavci 2 může Komise požádat výbor o stanovisko.~~

🡻 1070/2009 čl. 1 odst. 6 písm. b)

~~4. S ohledem na původní cíle a budoucí potřeby obsahují zprávy hodnocení výsledků, jichž bylo dosaženo pomocí opatření uskutečněných podle tohoto nařízení, včetně příslušných informací o vývoji odvětví, zejména informací týkajících se hledisek hospodářských a sociálních, hledisek ochrany životního prostředí a hledisek zaměstnaneckých a technologických, jakož i kvality služeb.~~

⇩ nový

Článek 43

Hodnocení

1. Komise provede do roku 2030 hodnocení s cílem posoudit uplatňování tohoto nařízení. Je-li to odůvodněné, může Komise za tímto účelem požádat členské státy o informace relevantní pro provádění tohoto nařízení.

2. Komise předloží své závěry Evropskému parlamentu a Radě. Závěry hodnocení se zveřejní.

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 12 (přizpůsobený)

~~*Článek 18a*~~

~~**Přezkum**~~

~~Komise do 4. prosince 2012 předloží Evropskému parlamentu a Radě studii, v níž vyhodnotí právní, bezpečnostní, průmyslové, hospodářské a sociální dopady použití tržních zásad na poskytování komunikačních, navigačních, přehledových a leteckých informačních služeb ve srovnání se stávajícími či alternativními zásadami organizace a zohlední přitom vývoj funkčních bloků vzdušného prostoru a dostupných technologií.~~

↓ 551/2004 (přizpůsobený)

~~KAPITOLA IV~~

~~ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ~~

~~*Článek 10*~~

~~**Přezkum**~~

~~V rámci pravidelného přezkumu podle čl. 12 odst. 2 rámcového nařízení dokončí Komise výhledovou studii o podmínkách budoucího uplatnění koncepcí uvedených v článcích 3, 5 a 6 na spodní vzdušný prostor.~~

~~Na základě závěrů studie a s ohledem na dosažený pokrok předá Komise nejpozději do 31. prosince 2006 Evropskému parlamentu a Radě zprávu, ke které případně přiloží návrh, aby tyto koncepce byly rozšířeny na spodní vzdušný prostor, nebo aby byla určena jiná opatření. Bude-li toto rozšíření vzato v úvahu, měly by být odpovídající rozhodnutí přijata přednostně před 31. prosincem 2009.~~

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

Článek ~~44~~*13*

Bezpečnostní opatření

Toto nařízení nebrání členskému státu, aby uplatňoval opatření do té míry, ~~do které~~ ⌦ v níž ⌫ jsou potřebná pro zajištění základních bezpečnostních nebo obranných zájmů. Jde zejména o opatření, která jsou nezbytná:

(e) pro přehled o provozu ve vzdušném prostoru pod pravomocí dotčeného členského státu podle dohod ICAO o oblastní letové navigaci včetně možnosti zjištění, identifikace a vyhodnocení všech letadel, která užívají tento vzdušný prostor, s ohledem na zajištění bezpečnosti letů a přijetí akce k zajištění bezpečnostních a obranných potřeb~~.~~;

(f) v případě závažných vnitřních nepokojů, které ohrožují veřejný pořádek~~.~~;

(g) v případě války nebo závažného mezinárodního napětí, které zakládá válečnou hrozbu~~.~~;

(h) pro plnění mezinárodních závazků členského státu týkajících se zachování míru a mezinárodní bezpečnosti~~.~~;

(i) pro provádění vojenských činností a výcviku včetně nezbytných možností pro cvičení.

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 7

~~*Článek 13a*~~

~~**Evropská agentura pro bezpečnost letectví**~~

~~Při provádění tohoto nařízení a nařízení (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004, (ES) č. 552/2004 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví[53] členské státy a Komise v souladu se svými úkoly stanovenými v tomto nařízení vhodným způsobem koordinují činnost s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví, čímž zajistí řádné zohlednění všech bezpečnostních aspektů.~~

↓

Článek 45

Zrušení

Nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004 a (ES) č. 551/2004 se zrušují.

Odkazy na zrušená nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou v příloze III.

~~[53] Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.~~

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

Článek ~~46~~19

Vstup v platnost ⌦ a použitelnost ⌫

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

~~2. Články 7 a 8 však vstupují v platnost jeden rok po zveřejnění společných požadavků, tak jak je uvedeno v článku 6 v *Úředním věstníku Evropské unie*.~~

⇩ nový

2. Ustanovení čl. 3 odst. 3 se použije ode dne *[Úřad pro publikace: vložte datum 48 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost]*.

Články 10 až 24 se použijí ode dne 1. července 2023. Článek 11 nařízení (ES) č. 549/2004 a článek 15 nařízení (ES) č. 550/2004 a prováděcí akty přijaté na jejich základě se nicméně nadále použijí pro účely uplatňování systému sledování výkonnosti a systému poplatků za třetí referenční období.

Ustanovení čl. 26 odst. 3 a článku 32 se použijí na manažera struktury vzdušného prostoru ode dne použitelnosti rozhodnutí o jmenování přijatého podle čl. 27 odst. 2 po vstupu tohoto nařízení v platnost, jež uvedená ustanovení zahrnuje.

↓ 550/2004

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda/předsedkyně*