

Brusel 4. června 2021
(OR. en)

9490/21

Interinstitucionální spisy:
2020/0264(COD)
2013/0186(COD)

AVIATION 148
CODEC 832
IA 110

VÝSLEDEK JEDNÁNÍ

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Delegace
Č. předchozího dokumentu:	ST 9162/21 + ADD 1-4 + AD1CO1
Č. dok. Komise:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/20 + COR 1, ST 11020/20
Předmět:	Pozměněný návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o provádění jednotného evropského nebe (přepřacované znění) Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) 2018/1139, pokud jde o působení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví jako orgánu pro kontrolu výkonnosti v rámci jednotného evropského nebe – obecný přístup (3. června 2021)

Delegace naleznou v příloze obecný přístup Rady k výše uvedeným návrhům, který Rada přijala na svém 3798. zasedání konaném dne 3. června 2021.

↓ 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 ~~z~~ fungování Evropské unie ~~z~~ založení Evropského společenství,
a zejména na čl. ~~80~~ ~~z~~ 100 ~~z~~ 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 výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

¹ ~~Úř. věst. C 241, 7.10.2002, s. 24.~~ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

² ~~Úř. věst. C 278, 14.11.2002, s. 13.~~ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

↓ nový

(1) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004³, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004⁴ a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004⁵ byla podstatně změněna. Vzhledem k potřebě provést další změny by uvedená nařízení měla být v zájmu přehlednosti přepracována.

↓ 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.~~

³ 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).

⁴ 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).

⁵ 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).

↓ 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 (rámecové 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 Rady⁶ (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. 1070/2009⁷, 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 parlamentu a Rady (EU) 2018/1139⁸, jelikož pravidla nezbytná pro interoperabilitu systémů, složek a postupů ATM byla do uvedeného nařízení zahrnuta. ⇐

⁶ 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).

⁷ **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).**

⁸ 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).

↓ nový

↻ Rada

- (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 , a současně je nutné uvedené nařízení změnit .
-

↓ 550/2004 3. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004 (rámcové nařízení)⁹ 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)¹⁰ stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe.~~

↓ 551/2004 5. bod odůvodnění
(přizpůsobený)
↻ Rada

- (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.

 (4a) Tímto nařízením by neměla být dotčena práva a povinnosti členských států podle Chicagské úmluvy. 

⁹ ~~Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.~~

¹⁰ ~~Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.~~

↓ 1070/2009 1. bod odůvodnění

→ Rada

- (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 → vzdušného prostoru a → kapacity, a který by tak → přispíval k udržitelnosti letectví a → usnadňoval volný pohyb zboží, osob a služeb.
-

↓ 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 ~~uvážovat o zavedení~~ ⇒ zastávat ⇒ zásady „spravedlivého posuzování“ („just culture“). ⇒ Měla by být zohledněna stanoviska a doporučení odborné skupiny na vysoké úrovni pro lidský rozměr¹¹ jednotného evropského nebe. ⇒
-

↓ nový

→ Rada

- (7) Zlepšování environmentální výkonnosti ATM rovněž → [...] → přispívá k plnění cílů obsažených v Pařížské dohodě → → [...] → ve → sdělení Komise o Zelené dohodě pro Evropu, → [...] → , → v závěrech Rady o strategii Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a v Digitální agendě pro Evropu, → zejména prostřednictvím snižování emisí z letecké dopravy.

¹¹ C(2017) 7518 final.

(7a) ➡ 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 ☹.

↓ 549/2004 6. bod odůvodnění
(přizpůsobený)
➡ Rada

(8) ➡ ☒ ➡ (8) ☹ V roce 2004 ☒ ~~členské~~ státy přijaly obecné prohlášení k vojenským otázkám vztahujícím se k jednotnému evropskému nebi ➡ ¹² ☹ ➡ což znovu zopakovaly ☹¹³ ➡ [...] ☹. 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 provozu (Eurocontrol) a se zásadami stanovenými v Chicagské úmluvě o mezinárodním civilním letectví z roku 1944.~~

¹² ➡ Viz Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 9. ☹

¹³ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 9.

↓ 549/2004 5. bod odůvodnění

(přizpůsobený)

⇒ Rada

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

⇒ (9a) Členské státy, případně společně se třetími zeměmi, mohou vytvářet funkční bloky vzdušného prostoru za účelem rozvinutí lepší spolupráce a koordinace s cílem podporovat výkonnost sítě uspořádání letového provozu v rámci jednotného evropského nebe a snížený dopad na životní prostředí. ⌚

↓ 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)¹⁴. 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.~~

↓ 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.~~

¹⁴ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

↓ 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 vykonávána úřadem členského státu pověřeným auditem, je-li tato služba poskytována správními orgány nebo veřejným subjektem, který podléhá doзору 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

⇒ Rada

- (10) ⇒ Členské státy by měly jmenovat vnitrostátní dozorový orgán, který převezme úkoly jemu svěřené tímto nařízením. ◐ 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. ⇒ [...] ◐ ⇒ Financování těchto orgánů by především mělo zaručovat jejich nezávislost a umožnit jim, aby fungovaly v souladu se zásadami spravedlnosti, transparentnosti, nediskriminace a proporcionality. Zaměstnanci vnitrostátních dozorových orgánů by měly jednat nezávisle, zejména předcházením střetu zájmů mezi poskytováním letových navigačních služeb a plněním svých úkolů. 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 ⇒ především ◐ k vnitrostátnímu ⇒ příslušnému orgánu určenému podle nařízení (EU) 2018/1139 nebo vnitrostátnímu ◐ orgánu pro hospodářskou soutěž. ⇐ ⇒ [...] ◐ ~~plnění správních úkolů.~~

⇕ nový

⇒ Rada

- (11) ⇒ [...] ◐

↓ 1070/2009 10. bod odůvodnění

⇒ nový

- (12) Vnitrostátní dozorové orgány mají v provádění jednotného evropského nebe klíčovou úlohu, a Komise by proto ⇒ by ⇐ měly usnadnit jejich vzájemnou spolupráci ⇒ 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 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 úrovni¹⁵.~~

↴ nový
⌚ Rada

(13) ⌚ [...] ⌚

(14) ⌚ [...] ⌚ ⌚ Poskytovateli letových navigačních služeb by mělo být umožněno nabízet služby v Unii za nediskriminačních podmínek, je-li držitelem osvědčení nebo prohlášení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139.

¹⁵ Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27.

(14a) Podle čl. 2 odst. 3 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139 se uvedené nařízení, včetně požadavků na udělení osvědčení stanovených v článku 41 tohoto nařízení, nevztahuje na uspořádání letového provozu (ATM) a letové navigační služby (ANS), které jsou poskytovány či zpřístupňovány vojenskými silami. Členské státy by tak rovněž měly být oprávněny povolit, aby byly bez uděleného osvědčení, nebo při použitelnosti tohoto nařízení v celém nebo částečném rozsahu, letové navigační služby poskytovány v celém vzdušném prostoru, který spadá pod jejich pravomoc, nebo v části tohoto vzdušného prostoru. V takových případech může mít dotčený členský stát zejména možnost určit příslušné poskytovatele vojenských služeb s cílem poskytovat letové provozní služby nebo meteorologické služby v souladu s tímto nařízením. ☐

☑ (14b) Toto nařízení nevyžaduje osvědčení signálů poskytovaných globálními navigačními družicovými systémy (GNSS). ☐

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

(16) ☑ [...] ☐ Letové provozní služby ☑ by měly být ☐ poskytovány na výlučném základě. ☑ Na poskytovatele těchto služeb ☐ by se měly vztahovat požadavky na určení a ☑ [...] ☐ požadavky veřejného zájmu, ☑ zvláště pokud jde o národní bezpečnost a obranu, jakož i o jejich hlavní místo podnikání a jejich vlastnictví. V tomto ohledu je třeba vzít v úvahu skutečnost, že poskytování letových provozních služeb, jak navrhuje toto nařízení, je spojeno s výkonem veřejné moci, která není hospodářské povahy a neopravňuje tak k použití pravidel na ochranu hospodářské soutěže uvedených ve Smlouvě.

(16a) Členské státy by měly zajistit, že jejich vnitrostátní právní předpisy nebrání určení poskytovatele letových provozních služeb především z důvodu, že tento poskytovatel má hlavní místo podnikání v jiném členském státě nebo je vlastněn státními příslušníky tohoto členského státu v případě, že použitelnost takového vnitrostátního právního předpisu představuje neodůvodněné omezení volného pohybu služeb nebo svobody usazování, což by mělo být posuzováno případ od případu s ohledem na všechny relevantní okolnosti.

(16b) Členské státy by na základě své analýzy bezpečnostních otázek měly mít možnost exklusivně určit jednoho nebo více poskytovatelů meteorologických služeb pro celý vzdušný prostor nebo jeho část spadající pod jejich pravomoc, aniž by bylo třeba vyhlašovat nabídkové řízení.

(16c) Spolupráce mezi poskytovateli letových navigačních služeb je důležitým nástrojem pro zlepšení celkové výkonnosti evropského systému ATM a měla by být podporována.☞

(17) ☞ Členské státy mohou na základě své analýzy bezpečnostních otázek poskytovatelům letových provozních služeb, provozovatelům letišť nebo skupině provozovatelů letišť umožnit ☞ zadávat ☞ [...]☞ zakázky na komunikační, navigační a přehledové služby (CNS), letecké informační služby (AIS), služby údajů o letovém provozu (ADS), meteorologické služby (MET), ☞ pokud dotyčný členský stát neurčí jediného poskytovatele meteorologických služeb, ☞nebo letové provozní služby ☞ pro řízení letišť a řízení přiblížení ☞ ☞ [...]☞. ☞ ☞ [...]☞ ☞ Možnost ☞ využít toto zadávání zakázek ☞ může přinést ☞ ☞ [...]☞ větší flexibilitu a podpořit inovace v oblasti služeb, aniž by byly dotčeny ☞ bezpečnost a ☞ zvláštní potřeby ☞ včetně ☞ armády, pokud jde o důvěrnost, interoperabilitu, odolnost systému, přístup k údajům a bezpečnost ATM.

(18) Jsou-li zadávány ☞ meteorologické služby nebo letové provozní služby ☞ ☞ [...]☞ ☞ pro řízení letišť a řízení přiblížení ☞, neměl by se na ně vztahovat systém ☞ sledování výkonnosti ☞ ☞ [...]☞ stanovený v tomto nařízení ☞ [...]☞ .

(19) ☞ [...]☞

(20) Případné zadávání zakázek na letové navigační služby by mělo probíhat v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU¹⁶ a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU¹⁷, ☞ [...]☞ pokud není v tomto nařízení stanoveno jinak, a v souladu se zásadami rovného zacházení, nediskriminace a transparentnosti, jakož i v souladu s platnými ustanoveními Smlouvy, konkrétně s pravidly Smlouvy týkajícími se volného pohybu služeb a svobody usazování.☞

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).

(21) Pro řízení provozu bezpilotních letadel je nezbytná dostupnost společných informačních služeb. Aby se omezily náklady na řízení provozu, ceny za společné informační služby poskytované na výlučném základě by měly vycházet z nákladů a přiměřené ziskové přírážky a podléhat schválení vnitrostátními dozorovými orgány. Poskytovatelé [...] společných informačních služeb by měli mít povolen přístup k příslušným [...] provozním údajům za podmínek, jež budou spravedlivé, přiměřené a nediskriminační [...], aby bylo možné službu poskytovat.

(21a) Pro pružné poskytování služeb údajů o letovém provozu na přeshraničním a celounijním základě je zásadní dostupnost relevantních provozních údajů o všeobecném letovém provozu. Tyto údaje by proto měly být zpřístupněny příslušným zúčastněným stranám za podmínek, jež budou spravedlivé, přiměřené a nediskriminační. Přesnost informací, včetně informací o stavu vzdušného prostoru a o konkrétních situacích v letovém provozu, a včasné předání těchto informací civilním a vojenským řídicím letového provozu má přímý dopad na bezpečnost a účinnost provozu, včetně environmentální účinnosti letů. 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.

(22) [...] Systém [...] sledování výkonnosti a systém [...] poplatků by měly zajistit efektivní, udržitelný a nepřetržitý provoz evropského systému ATM a jejich cílem rovněž 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 [...] neměl [...] vztahovat na služby zadávané v souladu s tímto nařízením. Systém sledování výkonnosti by měl pokrýt veškerou oblast letových navigačních služeb, které určený poskytovatel letových provozních služeb poskytuje nebo pořizuje od jiných poskytovatelů služeb, mimo jiné v případě, že poskytovatel služeb poskytuje letové navigační služby a letové provozní služby [...].

(22a) Může být určen orgán pro kontrolu výkonnosti, který by radil a pomáhal Komisi a vnitrostátním dozorovým orgánům s prováděním systému sledování výkonnosti a systému poplatků.

(23) [...]

(24) [...]

(25) Vzhledem k přeshraničním a síťovým prvkům, které jsou nedílnou součástí poskytování traťových letových navigačních služeb [...] výkonnost měla [..] posuzovat zejména ve vztahu k výkonnostním cílům na úrovni Unie [..] .

(25a) Vzhledem k tomu, že členské státy a jejich vnitrostátní dozorové orgány znají místní podmínky, měly by být pověřeny přípravou a přijetím návrhu plánů výkonnosti a výkonnostních cílů. Tyto plány by měly být založeny zejména na příspěvcích určeného poskytovatele či určených poskytovatelů letových provozních služeb týkajících se všech letových navigačních služeb, které tyto poskytovatele služeb poskytují nebo pořizují. Komise by měla být pověřena hodnocením těchto plánů. Vnitrostátní dozorové orgány by také měly být pověřeny sledováním výkonnosti poskytovatelů letových provozních služeb a případně ukládáním nápravných opatření.

(26) Návrhy plánů výkonnosti [..] by měly obsahovat traťové výkonnostní cíle [..] v souladu s [..] výkonnostními cíli na úrovni Unie, [..] jakož i výkonnostní cíle letištních terminálů v klíčových oblastech životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů při současném zohlednění místních podmínek a vzájemné propojenosti mezi klíčovými oblastmi výkonnosti a bezpečností, a měly by splňovat určitá kvalitativní kritéria, aby bylo v nejvyšší možné míře zajištěno, že stanovené cíle budou skutečně splněny. [..]

(27) Na vykonávání [..] sítě by se s ohledem na její [..] zvláštní povahu měla vztahovat [..] specifická [..] kritéria . Na [..] síť [..] 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 [...] služby, které jim byly poskytnuty nebo z nichž mají užitek [...] a které nejsou pokryty jiným způsobem. Do [...] nákladů vzniklých v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb vnitrostátními orgány členských států, včetně příslušných vnitrostátních orgánů a vnitrostátních dozorových orgánů a EUROCONTROLu, které jsou způsobilé k naúčtování uživatelům vzdušného prostoru, [...] mohou [...] 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 [...] podporovat snižování dopadů [...] letectví na životní prostředí.

(29) [...] Členské státy by měly mít možnost poskytovat [...] 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. [...] Komise by měla vypracovat studii proveditelnosti o dopadu modulace poplatků na leteckou dopravu a na zainteresované strany, jakož i příspěvek této modulace k dosažení cílů jednotného evropského nebe. [...] [...] [...]

(30) [...] [...]

(30a) Je třeba zřídit mechanismy, jako je prodloužení či pozastavení probíhajícího referenčního období nebo úprava výkonnostních cílů za referenční období, s cílem řešit nepředvídatelné a závažné události, které mají podstatný vliv na provádění systému sledování výkonosti a systému poplatků a u nichž lze pozorovat výrazné odchýlení od prognóz týkajících se provozu.

(30b) Aniž je dotčen postup stanovený v článku 258 SFEU, Komise by měla přezkoumat plnění požadavků ze strany členských států stanovených v rámci systému sledování výkonosti a systému poplatků a může případně vydat stanovisko, zda byly tyto požadavky splněny. [...]

(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 [...] by měly přispívat k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy a podporovat plnění výkonnostních cílů na úrovni Unie. Měly by usnadnit [...] 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.

(32a) Řadu funkcí sítě, jako je uspořádání toku letového provozu, musí centrálně koordinovat jednotný orgán v rámci podpory akcí, které provádějí členské státy a příslušní provozní uživatelé. Řadu úkolů přispívajících k výkonu těchto funkcí by proto měl provádět manažer struktury vzdušného prostoru, jehož činnost by měla zahrnovat všechny dotčené zúčastněné strany zapojené do provozu. Zvláštní úkoly manažera struktury vzdušného provozu by měly být stanoveny v tomto nařízení. Manažera struktury vzdušného provozu by měla jmenovat Komise. Komise by měla prováděním těchto úkolů pověřit Eurocontrol, a to s ohledem na rozsáhlé odborné znalosti této organizace v oblasti letectví, nebo jiný nezávislý a kvalifikovaný subjekt.

(33) ➡ [...] ⚙️ Provozní uživatelé, kteří musejí provádět funkce sítě na místní a provozní úrovni, jakož i členské státy by měli být plně zapojeni do provádění těchto funkcí a do rozhodovacího procesu. Manažer struktury vzdušného provozu by tak měl přijmout opatření prostřednictvím rozhodování založeného na spolupráci, zejména na konzultaci provozních uživatelů a členských států a podrobných pracovních ujednání a provozních procesech. V takovém procesu rozhodování založeném na spolupráci by měly v co nejvyšší možné míře převažovat zájmy sítě, aniž by tím byly dotčeny bezpečnostní a obranné zájmy, a mělo by pokud možno vést k vyřešení problémů a nalezení konsensu. Kromě toho pro zajištění vhodného řízení týkajícího se provádění funkcí sítě by měla být zřízena Rada pro uspořádání struktury vzdušného provozu, jež zajistí patřičné zastoupení zájmů všech aktérů zapojených do provádění těchto funkcí. Aniž je dotčena konzultace Rady pro uspořádání struktury vzdušného provozu ohledně regulačních a strategických rozhodnutí, jako je schválení strategického plánu sítě, opatření přijatá prostřednictvím rozhodování založeného na spolupráci a Radou pro uspořádání struktury vzdušného provozu by měla být provozní nebo technické povahy, přičemž je třeba zajistit každodenní provoz sítě v souladu s cíli tohoto nařízení. Je třeba jasně definovat rozhodovací pravomoci manažera struktury vzdušného provozu a Rady pro uspořádání struktury vzdušného provozu, jakož i rozsah rozhodování založeného na spolupráci. Akty přijaté v rámci funkcí sítě by měly v příslušných případech podléhat soudnímu přezkumu v souladu s podmínkami stanovenými ve Smlouvě. ⚙️ .

(34) ➡ [...] ⚙️

↓ 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 uznávána, 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 neoprávněje 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 efektivity.~~

↓ 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 uživateli 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 Eurocontrollem, 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

↻ Rada

(35) ↻ [...] ↻

↓ 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.~~

↓ 550/2004 17. bod odůvodnění

~~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 Eurocontrollem 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

→ Rada

- (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. → [...] → Za účelem → zajištění → jednotného → uplatňování této koncepce → [...] → by → Komise → [...] → měla být zmocněna → přijmout prováděcí akty, a to v mezích společné dopravní politiky a aniž jsou dotčeny odpovědnosti členských států za jejich vzdušný prostor → [...] → .
- (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 Eurocontrole 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 výevik 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 Komisi¹⁸.~~

¹⁸ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

↓ 549/2004 26. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Ustanovení čl. 8 odst. 2 vzorového jednacího řádu pro výbory¹⁹ 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 schůzi 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.~~

¹⁹ ~~Úř. věst. C 38, 6.2.2001, s. 3.~~

↓ 549/2004 14. bod odůvodnění

~~V procesu vytváření jednotného evropského nebe by mělo Společenství, pokud to bude vhodné, rozvíjet na nejvyšší úrovni spolupráci s Eurocontrole, 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 Eurocontrole, na základě pověření uděleného této organizaci a za podmínek, které budou zahrnuty do rámce spolupráce mezi Komisí a Eurocontrole.~~

↓ 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 řídicích letového provozu s cílem zvýšit dostupnost řídicích 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 školicí a výcvikové účely. Mělo by být proto stanovena bezpečnostní doložka, která umožní výkon této pravomoci.~~

↓ nový

→ Rada

(41) → [...] ↻

(42) Aby byly zajištěny jednotné podmínky k provádění tohoto nařízení, zejména pokud jde o → [...] ↻ → určení orgánu pro kontrolu výkonnosti, ↻ uplatňování systému sledování výkonnosti a systému poplatků – → [...] ↻ → včetně ↻ stanovení výkonnostních cílů na úrovni Unie –, kritéria a postupy pro posuzování návrhů plánů výkonnosti a výkonnostních cílů poskytovatelů letových provozních služeb a manažera struktury vzdušného prostoru, → posuzování a schvalování plánů výkonnosti, ↻ 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, → pravidla pro výkon funkcí sítě, ↻ jmenování manažera struktury vzdušného prostoru a podmínky jeho jmenování, úkoly manažera struktury vzdušného prostoru → „Radu pro uspořádání struktury vzdušného provozu, rozhodování založené na spolupráci“ ↻ a mechanismy řízení → sítě ↻, → [...] ↻ požadavky na dostupnost provozních údajů, → [...] ↻ 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. 182/2011²⁰. → Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise by navrhovaný prováděcí akt neměla přijmout. ↻

²⁰ 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).

↓ 1070/2009 11. bod odůvodnění

(přízpůsobený)

⇒ Rada

- (43) Sociální ~~⇒~~ a profesní ~~⇒~~ [...] ~~⇒~~ organizace ~~⇒~~ by ~~⇒~~ měly ~~⇒~~ [...] ~~⇒~~ být ~~⇒~~ případně konzultovány ~~⇒~~ [...] ~~⇒~~ v souvislosti se všemi ~~⇒~~ navrhovanými ~~⇒~~ opatřeními, která mají dalekosáhlé sociální ~~⇒~~ a technologické ~~⇒~~ důsledky ~~⇒~~ , jakož i důsledky týkající se lidské dimenze a výkonnosti ~~⇒~~ . Na úrovni ~~Společenství~~ ~~⇒~~ Unie ~~⇒~~ by měl být konzultován i výbor pro kolektivní vyjednávání zřízený rozhodnutím Komise 98/500/ES ~~⇒~~ a expertní skupina pro lidskou dimenzi ~~⇒~~ ²¹.

↓ 549/2004 20. bod odůvodnění

(přízpůsobený)

⇒ Rada

- (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.

⇒ (44b) Toto nařízení by nemělo bránit členským státům, aby uplatňovaly opatření potřebná pro zajištění základních bezpečnostních nebo obranných zájmů. Kromě toho se toto nařízení nedotýká pravomoci členských států přijmout předpisy, které 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. Měla by být proto stanovena bezpečnostní doložka, která umožní výkon této pravomoci. ~~⇒~~

↓ nový

⇒ Rada

(45) ~~⇒~~ [...] ~~⇒~~

²¹ ~~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).

↓ 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.

PŘIJAL ~~A~~Y TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBEČNÁ USTANOVENÍ

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 1

(přizpůsobený)

⇒ nový

⇒ Rada

Článek 1

~~Čl~~ X Předmět X a oblast působnosti

1. ⇒ Toto nařízení stanoví pravidla pro vytvoření a účinné fungování jednotného evropského nebe
~~⇒ Cílem iniciativy jednotné evropské nebe je zdokonalit~~ X s cílem posílit X ~~⇒ [...]~~ C normy
 bezpečnosti leteckého provozu, přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy a zlepšit
 celkovou výkonnost systemu 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 ~~trati~~, ⇒
 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

(přízpůsobený)

➡ Rada

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~~⁴³. Toto nařízení a ~~opatření podle článku 3~~ se ~~nevztahují~~ ☒ nevztahuje ☒ na vojenské činnosti a výcvik. ➡ Je zajištěna koordinace s vojenskými orgány s cílem zjistit a řešit případný dopad uplatňování tohoto nařízení na vojenské činnosti. ⌚

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 3

(přízpůsobený)

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.

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.~~

KAPITOLA I

OBEČNÁ 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)²².

43. Aniž je dotčen článek 10, vztahuje se toto nařízení se vztahuje na vzdušný prostor v oblastech Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) evropská oblast (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.

²² Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

↓ 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 Gibraltar, 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

→ Rada

→ [...] ←

→ [...] ←

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

Článek 2

Definice

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

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

⇒ nový

⇒ Rada

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

~~12.~~ „letištní službou řízení“ rozumí služba řízení letového provozu (ATC) pro letištní provoz;

~~23.~~ „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;

⇒ 2a. „agenturou“ rozumí Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví zřízená nařízením (EU) 2018/1139 ➡

~~35.~~ „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;

~~44.~~ „letovými navigačními službami ☒ (ANS) ☒“ rozumějí služby letového provozu, komunikační služby, navigační služby a přehledové služby ~~služby pro přehled o provozu~~ ☒ (CNS ➡ [...] ➡ ☒ ➡ [...] ➡ ➡), včetně služeb, které zesilují signály vysílané družicemi tvořícími součást základních konstelací systému GNSS pro účely letové navigace, meteorologické služby pro letovou navigaci ➡ ~~pro letovou navigaci~~ ☒ (MET), ☒ a letecké informační služby ☒ (AIS) ☒ ➡ a služby údajů o letovém provozu (ADS) ➡;

~~54.~~ „službou řízení letového provozu (ATC)“ rozumí služba poskytovaná za účelem:

a) zabránění nehod

i) mezi letadly; ➡

ii) mezi letadly a překážkami v manévrovacích prostorech; ➡

b) urychlení a zajištění řádného toku letového provozu;

↓ nový

↻ Rada

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 ↻ [...] ⚙ ↻ vytvářejících provozní údaje a ⚙ poskytování zpracovaných údajů pro účely řízení letového provozu a uspořádání letového provozu;

↻ [...] ⚙

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

⇒ nový

↻ Rada

89. „uspořádáním toku letového provozu ☒ (ATFM) ☒“ rozumí funkce ⇒ ↻ [...] ⚙ ⇐ 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 dotýcnými poskytovateli letových provozních služeb;

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 2 písm. b)

⇒ nový

↻ Rada

949. „uspořádáním letového provozu (ATM)“ rozumí soubor palubních a pozemních funkcí ⇒ ↻ [...] ⚙ ↻ a ⚙ služeb ⇐ (letových provozních služeb, uspořádání vzdušného prostoru a uspořádání toku letového provozu ↻ , včetně návrhu letových postupů ↻ [...] ⚙ ⚙) vyžadovaných pro zajištění bezpečného a hospodárného pohybu letadel během všech fází provozních činností;

↓ 549/2004

➡ Rada

~~1044.~~ „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);

~~116.~~ „blokem vzdušného prostoru“ rozumí vzdušný prostor stanovených rozměrů v prostoru a čase, ➡ sestavající z jedné nebo několika struktur vzdušného prostoru, ➡ v jehož rámci jsou poskytovány letové navigační služby;

~~127.~~ „uspořádáním vzdušného prostoru“ rozumí plánovací ➡ a sledovací ➡ funkce, jejímž prvořadým cílem je ➡ [...] ➡ ➡ optimalizace ➡ 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

➡ Rada

13. „strukturou vzdušného prostoru“ rozumí specifický objem vzdušného prostoru vymezený za účelem zajištění bezpečného a optimálního provozu ➡ [...] ➡ ➡ uspořádání letového provozu ➡;

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

~~148.~~ „uživatelé vzdušného prostoru“ rozumějí provozovatelé letadel provozovaných v ☒ souladu s pravidly ☒ ~~rámci~~ všeobecného letového provozu;

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 2 písm. g)

~~1523b.~~ „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

~~1613.~~ „přibližovací službou řízení“ rozumí služba řízení letového provozu pro přilétající nebo odlétající řízené lety;

~~1712.~~ „oblastní službou řízení“ rozumí služba řízení letového provozu pro řízené lety v ⇒ řízených oblastech ⇐ ~~bloku vzdušného prostoru;~~

↓ nový

⇒ Rada

18. „základní hodnotou“ rozumí hodnota určená ⇒ [...] ⇐ za účelem stanovení výkonnostních cílů ⇒ [...] ⇐ ⇐ a odhadovaná za využití skutečných ⇐ nákladů nebo ⇒ [...] ⇐ ⇒ skutečných ⇐ 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 ⇒ [...] ⇐ ⇒ jednoho nebo více ⇐ 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)

➡ Rada

➡ [...] ➡

➡ 21. „osvědčením“ rozumí osvědčení podle čl. 3 odst. 12 nařízení (EU) 2018/1139; ➡

↓ nový

➡ Rada

22. „společnou informační službou (CIS)“ rozumí služba spočívající v ➡ [...] ➡

➡ šíření ➡ statických a dynamických dat ➡ [...] ➡ s cílem umožnit poskytování služeb

➡ U-space ➡ pro řízení provozu bezpilotních letadel;

↓ 549/2004

~~2346.~~ „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 koncepci“ rozumějí kritéria pro provozní užívání evropské sítě řízení letového provozu nebo její části;~~

~~2419.~~ „složkami“ rozumějí hmotné věci, např. technické vybavení, a nehmotné věci, např. programové vybavení, na kterých závisí interoperabilita ~~e~~Evropské sítě ~~řízení~~ řazení uspořádání letového provozu (EATMN);

↓ nový

➡ Rada

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 příslušnými orgány členských států [...] , stranami zapojenými do provozu a případně jinými subjekty , a jenž je zaměřen na konsensus .

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 2 písm. j)

⇒ nový

2741. „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

⇒ Rada

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

[...]

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 a jediná jednotková sazba .

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

→ Rada

~~3120.~~ „~~→ [...]~~ ~~→~~ EUROCONTROLEM ~~→~~“ rozumí Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu, zřízená Mezinárodní úmluvou o spolupráci při zajišťování bezpečnosti leteckého provozu ze dne 13. prosince 1960²³;

~~3217.~~ „Evropskou síť ~~uspořádání řízení~~ letového provozu letového provozu (EATMN)“ rozumí soubor systémů uvedených v ~~bodě 3.1 příloze I~~ 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)~~²⁴, 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)

→ Rada

~~3313a.~~ „~~→~~ evropským ~~→~~ hlavním plánem ATM“ rozumí plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES²⁵ ~~→ [...]~~ ~~→~~ ze dne 27. února 2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR)²⁶ a ve znění pozdějších předpisů;

²³ ~~Úmluva upravená protokolem ze dne 12. února 1981 a změněná protokolem ze dne 27. června 1997.~~

²⁴ ~~Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 33.~~

²⁵ Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 41.

²⁶ ~~→ [...]~~ ~~→~~

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 2 písm. f)

⇒ nový

⇒ Rada

~~3422.~~ „pružným užíváním vzdušného prostoru“ rozumí koncepcce uspořádání vzdušného prostoru ⇒ „jak ji popsala ICAO, ☹ ⇒ 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 koncepcce pružného užívání vzdušného prostoru“, kterou vydal Eurocontrol;~~

↓ 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)

⇒ Rada

~~3523a.~~ „letovou informační službou“ rozumí služba poskytovaná za účelem podávání rad a informací užitečných pro bezpečné a hospodárné provádění letů;

⇒ 35b. „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 souvisejících funkcí založeno na výkonnosti a optimalizováno tak, aby v každém funkčním bloku vzdušného prostoru byla zajištěna rozšířená spolupráce mezi poskytovateli letových navigačních služeb nebo byl případně zajištěn jednotný poskytovatel; ☹

⇒ 35c. „návrhem letových postupů“ rozumí všechny úkoly spojené s návrhem postupu letu podle přístrojů; ☹

↓ 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

⇒ Rada

~~3626.~~ „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 ➡ [...] ➡ [...] ➡ ☒ ICAO;

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

~~3728.~~ „interoperabilitou“ rozumí soubor funkčních, technických a provozních vlastností, které jsou předepsané pro systémy a složky Evropské 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“ ➡ pro leteckou navigaci (MET) “☞ rozumějí zařízení a služby, které poskytují ➡ [...] ☞ meteorologické předpovědi, ➡ varování, ➡ hlášení a pozorování ➡ pro účely letové navigace ➡ a další meteorologické informace a údaje, které státy poskytují pro využití v letectví;

↓ nový

☞ Rada

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 ➡ [...] ☞;

↓ 549/2004

☞ Rada

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

↓ nový

☞ Rada

42. „krizí sítě“ rozumí stav neschopnosti zajišťovat uspořádání letového provozu a ➡ nebo ☞ 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 ➡ nebo integrity ☞ v jedné nebo několika částech sítě po neobvyklé ➡ [...] ☞ ➡ nebo ☞ 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;

⇒ 43a „operačním plánem sítě (NOP)“ rozumí plán vypracovaný na základě procesu rozhodování založeném na spolupráci za účelem dosažení cílů funkcí sítě na provozní úrovni a přispění k výkonnostním cílům; ☹

⇒ 43b. „strategickým plánem sítě“ rozumí plán vypracovaný na základě procesu rozhodování založeném na spolupráci, kterým se řídí dlouhodobý rozvoj sítě;

43c. „operačním letovým provozem“ rozumí všechny lety, které nesplňují ustanovení týkající se všeobecného letového provozu a pro něž stanovily pravidla a postupy příslušné vnitrostátní orgány; ☹

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

⇒ nový

⇒ Rada

~~44a. „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;

⇒ 44a. „provozními uživateli“ rozumí civilní i vojenští uživatelé vzdušného prostoru, civilní i vojenští poskytovatelé letových navigačních služeb a provozovatelé letišť; ☹

~~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

⇒ Rada

45. „plánem výkonnosti“ rozumí plán ⇒ [...] ☹, jehož cílem je zlepšit výkonnost letových navigačních služeb a funkcí sítě;

↓ 549/2004

~~4633.~~ „uvedením do provozu“ rozumí první provozní užití po počáteční instalaci nebo zdokonalení systému;

~~4734.~~ „sítě leteckých tratí“ rozumí síť specifických tratí pro usměrňování toku všeobecného letového provozu podle potřeb poskytování služeb řízení letového provozu;

~~35. „směřováním“ 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 fázi 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 fázi 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 fázi 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

~~538.~~ „přehledovými službami pro přehled o provozu“ rozumějí zařízení a služby, které jsou užívány k určení polohy letadel, aby se umožnil jejich bezpečný rozestup;

~~549.~~ „systémem“ rozumí seskupení palubních a pozemních složek a zařízení v kosmickém prostoru, která zajišťují podporu letových navigačních služeb pro všechny fáze letu;

↓ nový

➡ Rada

➡ [...] ➡

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

↓ 549/2004

➡ Rada

~~5740.~~ „zdokonalením“ rozumí každá úprava, která mění provozní vlastnosti systému.³

➡ Článek 2a

Funkční bloky vzdušného prostoru

1. Členské státy mohou vytvořit funkční bloky vzdušného prostoru pro rozvinutí lepší spolupráce a koordinace s cílem posílit výkonnost sítě řízení letového provozu v rámci jednotného evropského nebe. Aniž je dotčen čl. 5 odst. 3 až 5a tohoto nařízení, členské státy mohou společně plnit všechny povinnosti nebo jejich část podle článků 3, 4, 5, 7, 7a, 7b, 8, 10, 13, 13a, 13b a 17 tohoto nařízení a prováděcích pravidel přijatých na jeho základě na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru.

2. Případně se na spolupráci mohou podílet třetí země, jež se funkčních bloků vzdušného prostoru účastní.

4. Funkční bloky vzdušného prostoru se zřídí prostřednictvím mezinárodní dohody uzavřené mezi dotčenými členskými státy a případně dotčenými třetími zeměmi odpovědnými za kteroukoliv část vzdušného prostoru spadající do funkčního bloku vzdušného prostoru. Dohoda a seznam povinností, které mají členské státy v úmyslu společně splnit, se oznámí Komisi. ⌚

↓ 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)²⁷;~~

~~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)²⁸ a~~

~~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)²⁹;~~

~~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 34

⊠ Jmenování a zřízení vnitrostátních dozorových orgánů a požadavky na tyto ⊠

Vnitrostátní dozorové orgány

²⁷ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

²⁸ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

²⁹ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.

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. Tato nezávislost je dosažena alespoň na funkční úrovni dostatečným oddělením vnitrostátních dozorových orgánů od těchto poskytovatelů.~~

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 3

⇒ nový

⇒ Rada

~~32. Vnitrostátní ☒ ☒ dozorový orgán vykonává ☒ [...] ☒ své pravomoci nestranně, nezávisle a transparentně. Toho se dosáhne uplatněním vhodných řídicích 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.~~~~

↓ nový

⇒ Rada

3. ☒ [...] ☒

☒ Vnitrostátní dozorový orgán je nezávislý, a to z organizačního, hierarchického a rozhodovacího hlediska, ☒ ☒ [...] ☒ na veškerých poskytovatelích letových navigačních služeb ☒ , zejména předcházením střetům zájmů s těmito poskytovateli služeb. Tato nezávislost nebrání tomuto orgánu a těmto poskytovatelům služeb být součástí stejné civilní služby, veřejného subjektu nebo správy ☒

4. Členské státy mohou zřídit ➡ [...] ☞ orgány s příslušností ➡ buď ☞ pro několik regulovaných odvětví ➡ [...] ☞ ➡ nebo pro několik oblastí regulace v rámci odvětví dopravy, ☞ ➡ pokud splňují ☞ tyto integrované regulační orgány požadavky na nezávislost podle tohoto článku. Pokud jde o organizační strukturu, může být ➡ [...] ☞ vnitrostátní dozorový orgán ➡ [...] ☞ připojen k ➡ dalším veřejným orgánům, zejména k ☞ vnitrostátnímu orgánu pro hospodářskou soutěž uvedenému v článku 11 nařízení Rady (ES) č. 1/2003³⁰, ➡ vnitrostátnímu příslušnému orgánu, nebo případně vnitrostátnímu orgánu pro dopravu, pokud společný orgán tímto zřízený ☞ ➡ [...] ☞ splňuje požadavky na nezávislost podle tohoto článku.

➡ [...] ☞

➡ [...] ☞

➡ [...] ☞

➡ [...] ☞

➡ [...] ☞

➡ [...] ☞

➡ [...] ☞

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 3

➡ [...] ☞

↓ nový

➡ Rada

➡ [...] ☞

➡ [...] ☞

³⁰ 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

⇒ nový

⇒ Rada

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

⇒ [...] ⇐

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 1

(přizpůsobený)

⇒ Rada

Článek 42

Úkoly vnitrostátních dozorových orgánů

1. Vnitrostátní ⇒ ⇒ dozorový orgán ⇐ [...] ⇐ ⇒ [...] ⇐ ⇒ plní úkoly ⇐ ⇒ jemu svěřené tímto nařízením a prováděcími akty přijatými na jeho základě ⇐ : 4 ~~rámcového nařízení~~ ⇒ , zejména pak tyto: ⇐ ~~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

⇒ Rada

- a) ⇒ [...] ⇐ ⇒ ověřují dodržování a plnění ze strany poskytovatelů služeb požadavků týkajících se vnitrostátní bezpečnosti a obrany uvedených ⇐ v ⇒ [...] ⇐ ⇒ čl. 7 odst. 1a písm. b) ⇐ ⇒ a čl. 8 odst. 4 písm. d) ⇒ [...] ⇐ ⇒ [...] ⇐

c) posuzují a schvalují ceny stanovené za poskytování společných informačních služeb,
v souladu s článkem 9; **e**

➔ d) ➔ ➔ příprava ➔ [...] ➔ návrhu plánu výkonnosti, včetně stanovení ➔ ➔ [...] ➔ ➔ kritérií pro přidělování ➔ [...] ➔ ➔ nákladů a ➔ ➔ se stanovováním cílů ➔ ➔ [...] ➔ ➔ výkonnosti, sledováním výkonnosti a systému ➔ ➔ poplatků, ➔ ➔ jak jsou stanoveny ➔ ➔ [...] ➔ ➔ v člancích 10 až ➔ ➔ 13b, ➔ ➔ 17 a 19 až 22 ➔ ➔ a v jejich mezích ➔ ➔ a v prováděcích aktech uvedených v člancích 18 a 23 ➔ ➔ [...] ➔ ➔ ; ➔ ➔

➔ e) dohled nad uplatňováním nařízení, pokud jde o transparentnost účetnictví ➔ [...] ➔
v souladu s článkem 25 ➔ [...] ➔, audit nebo ověření a schválení finančních údajů
uvedených v čl. 25 odst. 4. ➔

$$\Rightarrow [\dots] \Leftarrow$$

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 1

(přizpůsobený)

⇒ nový

⇒ Rada

32. Za tímto účelem provádí každý vnitrostátní dozorový orgán řádně
provádí ve spolupráci s vnitrostátním příslušným orgánem, jedná-li se odlišný subjekt,
nezbytné činnosti sledování, včetně případně inspekci a
šetření, aby
za účelem zjištění možného nesouladu požadavků
stanovených v tomto nařízení a v prováděcích aktech přijatých na jeho základě ze strany
subjektů, které podle tohoto nařízení podléhají jeho doзору.
ověřil, zda jsou dodržovány
požadavky tohoto nařízení, včetně požadavků týkajících se lidských zdrojů pro poskytování
letových navigačních služeb.
V případě nesouladu rozhodnou vnitrostátní dozorové orgány
o nápravných opatřeních a vymáhají je.

➡ [...] ➡

Dotčení poskytovatelé letových navigačních služeb, provozovatelé letišť a poskytovatelé společných informačních služeb musí dodržovat ➤ veškerá donucovací ➤ opatření přijatá ➤ v této souvislosti ➤ ➤ [...] ➤ vnitrostátními dozorovými orgány. ➤ Pokud jde o přeshraniční služby, dotčený členský stát nebo jeho vnitrostátní dozorový orgán může požádat členský stát, v němž je sídlo nebo hlavní místo podnikání poskytovatele služeb, nebo vnitrostátní dozorový orgán tohoto členského státu, aby mu pomohl překonat jakékoliv obtíže při prosazování. Jak členské státy, tak jejich vnitrostátní dozorové orgány usilují o spolupráci za účelem dosažení tohoto cíle. ➤

↓ nový

➤ Rada

Článek 5

Spolupráce vnitrostátních dozorových orgánů

1. Vnitrostátní dozorové orgány si ➤ podle potřeby ➤ vyměňují informace a spolupracují v rámci sítě ➤ [...] ➤ ➤, zejména informace týkající se jejich práce a procesu rozhodování, osvědčených postupů a procesů, jakož i uplatňování tohoto nařízení. Za tímto účelem se mohou vnitrostátní dozorové orgány podílet na činnosti sítě, spolupracovat v jejím rámci a pravidelně se scházet. ➤

2. Vnitrostátní dozorové orgány spolupracují, ➤ [...] ➤, ➤ zejména v případě poskytování přeshraničních služeb a poskytování leteckých navigačních služeb ve vzdušném prostoru spadajícím pod pravomoc jiného členského státu, ➤ prostřednictvím pracovních ujednání, aby si mohly poskytovat vzájemnou pomoc při plnění svých úkolů v oblasti sledování a dozoru a v oblasti inspekcí a šetření.

⇒ Rada

⇒ [...] ⇐

~~v příloze II.~~~~vnitrostátními dozorovými orgány vztahují na vydávání osvědčení pro poskytovatele služeb.~~

↓ nový

⇒ Rada

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 členských států nebo jejich** **⇒ [...]** **⇒** orgánů. Rovněž upřesní, který vnitrostátní dozorový orgán odpovídá za **⇒ [...]** **⇒** úkoly **⇒** podle **⇒ [...]** **⇒** čl. 4 odst. 1 **⇒**.

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 1

⇒ nový

⇒ Rada

~~65.~~ 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.

⇒ **⇒ [...]** **⇒** ⇐

⇒ 5a. Dohody uvedené v tomto článku se 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 jednají v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy, stanoví konzultační mechanismus pro vhodné zapojení zúčastněných stran, včetně organizací profesního zastoupení zaměstnanců, do realizace jednotného evropského nebo~~

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

KAPITOLA III

~~PRAVIDLA PRO POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB~~

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

➔ Rada

~~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 67

[...] **Poskytování služeb** poskytovateli letových navigačních služeb [...] **~~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

 Rada

 [...] 

 [...]  **2. Aniž jsou dotčeny články 7 a 7a a čl. 8 odst. 4 tohoto nařízení, subjekt, který** 
splňuje požadavky  [...] 

☞ [...] ☞ ☞ stanovené v člancích 40 a ☞ ☞ [...] ☞ ☞ 41 nařízení (EU) 2018/1139 ☞ [...] ☞ ☞
a v ☞ aktech v přenesené pravomoci ☞ [...] ☞ ☞ a prováděcích aktech přijatých na jeho základě,
je oprávněn poskytovat letové navigační služby uživatelům vzdušného prostoru v rámci Unie, a to
za nediskriminačních podmínek ☞.

☞ 2a. V případě, že členské státy udělily poskytovateli letových navigačních služeb výjimku
z povinnosti být držitelem osvědčení podle čl. 41 odst. 6 nařízení (EU) 2018/1139, může takový
členský stát bez ohledu na odstavec 2 tomuto poskytovateli služeb povolit poskytování letových
navigačních služeb v části vzdušného prostoru pod jeho pravomocí, pro kterou byla tato výjimka
udělena, a to za podmínek stanovených v uvedeném článku.

3. Bez ohledu na odstavec 2 mohou členské státy povolit, aby byly letové navigační služby podle čl.
2 odst. 3 písm. c) nařízení 2018/1139 v celém vzdušném prostoru pod jejich pravomocí nebo v jeho
části poskytovány vojenskými silami, aniž by bylo uděleno osvědčení nebo uplatňováno toto
nařízení nebo jeho část. V takových případech informuje dotčený členský stát o svém rozhodnutí
Komisi a ostatní členské státy. Poskytování těchto služeb probíhá v souladu s podmínkami
stanovenými v čl. 2 odst. 5 nařízení 2018/1139 ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

↓ 550/2004

~~3. Vnitrostátní dozоровé 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 odstavce 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 první 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 předkládaných 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

⇒ Rada

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. ⇒ Členské státy mají diskreční pravomoci určit jednoho nebo více poskytovatelů letových provozních služeb, za předpokladu, že tento poskytovatel nebo tyto poskytovatelé letových provozních služeb splňují požadavky stanovené v tomto článku. ☹

⇒ 1a. ☹ Poskytovatelé letových provozních služeb musí splňovat tyto ⇒ kumulativní ☹ podmínky: ⇐

↓ nový

⇒ Rada

a) jsou držiteli ⇒ [...] ☹ osvědčení ⇒ [...] ☹ podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139 ⇒ [...] ☹ ⇒ nebo platného prohlášení podle čl. 41 odst. 5 nařízení (EU) 2018/1139, pokud nejsou osvobozeni od požadavku certifikace podle čl. 2 odst. 3 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139. ☹

b) splňují požadavky týkající se národní bezpečnosti a obrany;

⇒ c) jejich hlavní místo podnikání se nachází na území některého členského státu a

(d) 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.



⇒ [...] ⇐

⇒ Členský stát může odchýlně od písmen c) a d) určit poskytovatele letových provozních služeb, který má hlavní místo podnikání ve třetí zemi nebo nesplňuje podmínku stanovenou v písmenu d), aby poskytoval letové provozní služby v omezené části vzdušného prostoru, za který je uvedený členský stát odpovědný, pokud daná část vzdušného prostoru hraničí se vzdušným prostorem, za nějž je odpovědná uvedená třetí země. ⇐

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 4

(přizpůsobený)

⇒ nový

⇒ Rada

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) byli vlastněni přímo nebo formou většinového podílu drženého ~~úmo~~ 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 ☒,

⇒ pokud uplatnění takových podmínek představuje neopodstatněné omezení svobody poskytovat služby nebo svobody usazování ⇐.

3. Členské státy vymezí ➡ upřesní ➡ práva a povinnosti ➡ [...] ➡ určených poskytovatelů letových provozních služeb ➡, určených ➡ [...] ➡ ➡ v souladu s tímto článkem. ➡ ➡ ➡ [...] ➡

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 4

➡ Rada

~~4. Členské státy mohou volně uvážit, koho vyberou za poskytovatele služeb letového provozu, pokud tento poskytovatel plní požadavky a podmínky uvedené v člancích 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.~~

46. 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.

➡ Článek 7a

Určení poskytovatelů meteorologických služeb

1. Členské státy mohou jednotlivě nebo kolektivně určit poskytovatele meteorologických služeb 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.

Článek 7b

Vztahy mezi poskytovateli letových navigačních služeb

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb mohou využívat služeb ostatních poskytovatelů služeb, kteří jsou držiteli osvědčení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139 nebo platného prohlášení podle čl. 41 odst. 5 nařízení (EU) 2018/1139, pokud se na ně nevztahuje výjimka z požadavku na osvědčení podle čl. 2 odst. 3 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139. Tato spolupráce případně probíhá v souladu s článkem 8.

V případě poskytovatelů letových provozních služeb určených podle článku 7 a poskytovatelů meteorologických služeb určených podle článku 7a tato spolupráce podléhá schválení dotčených členských států.

2. Pro účely odstavce 1 poskytovatelé letových navigačních služeb formalizují své pracovní vztahy písemnými dohodami nebo obdobnými právními ujednáními, ve kterých jsou stanoveny jednotlivé povinnosti, případně včetně finančních vypořádání, a funkce převzaté každým poskytovatelem. Dohody nebo ujednání se oznamují příslušnému vnitrostátnímu dozorovému orgánu nebo příslušným vnitrostátním dozorovým orgánům.

V případě poskytovatelů letových provozních služeb určených podle článku 7 a poskytovatelů meteorologických služeb určených podle článku 7a podmínky těchto dohod podléhají schválení dotčených členských států. ☹

↓ nový

☹ Rada

Článek 8

Podmínky poskytování služeb CNS, AIS, ADS, MET a ☹ [...] ☹ ☹ poskytování ☹ letových provozních služeb ☹ pro řízení přiblížení a řízení letišť ☹

1. ☹ Aniž jsou dotčeny práva a povinnosti vymezené podle čl. 7 odst. 3 státem, který je určil, mohou se určení ☹ poskytovatelé letových provozních služeb rozhodnout, že na služby CNS, AIS ☹ nebo ☹ ADS ☹ [...] ☹ zadají zakázku ☹ [...] ☹ .

➤ 1a. S výjimkou případů, kdy členské státy určily poskytovatele meteorologických služeb podle článku 7a, mohou členské státy poskytovatelům letových provozních služeb povolit zadat zakázku na meteorologické služby. ☹

➤ 1b. ☹ ☹ [...] ☹ Členské státy ➤ mohou ☹ provozovatelům letišť ➤ nebo skupině provozovatelů letišť ☹ povolit zadat zakázku na ➤ [...] ☹ ➤ letové provozní ☹ služby pro řízení letišť ➤ [...] ☹ ➤ [...] ☹ ➤ nebo na letové provozní služby pro řízení přiblížení ☹ ➤ [...] ☹ .

➤ [...] ☹ ➤ V takovém případě ☹ ➤ [...] ☹ ➤ podléhají specifikace pro nabídky, včetně požadavků na kvalitu služeb, schválení členskými státy. Členské státy určí poskytovatele služeb vybraného na základě výsledku ☹ zadávacího řízení ➤ podle tohoto odstavce. ☹

➤ [...] ☹

➤ [...] ☹

4. Poskytovatel služeb CNS, AIS, ADS, MET nebo ➤ [...] ☹ letových provozních služeb ➤ pro řízení letišť nebo pro řízení přiblížení ☹ může být vybrán ➤ a případně určen ☹, aby v členském státě poskytoval služby, ➤ na základě výsledku zadávacího řízení podle odstavců 1, 1a nebo 1b, ☹ pouze ➤ [...] ☹ ➤ za podmínky, že splňuje tyto kumulativní podmínky: ☹

- a) ➤ [...] ☹ ➤ je držitelem osvědčení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139 nebo platného prohlášení podle čl. 41 odst. 5 nařízení (EU) 2018/1139, pokud nebyl osvobozen od požadavku na osvědčení podle čl. 2 odst. 3 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139 ☹ ;
- b) jeho hlavní místo podnikání se 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.

☞ Odchylně od písmen b) a c) může být jakýkoliv poskytovatel globálních družicových služeb, kterému bylo uděleno osvědčení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139 pro poskytování služeb v rámci Unie před přijetím tohoto nařízení, vybrán, aby poskytoval tyto služby v Unii, i pokud nesplňuje podmínky stanovené v písmenech b) a c). ☹

5. Články ☞ [...] ☹ ☞ 13, 13a, 13b a ☹ 17 a ☞ [...] ☹ ☞ prováděcí pravidla týkající se těchto článků přijatá na základě článku 18 ☹ se nepoužijí na ☞ meteorologické služby poskytované ☹ poskytovateli ☞ [...] ☹ ☞ meteorologických služeb, kteří byli vybráni, nebo na poskytovatele letových provozních služeb ☹, kteří byli určeni na základě výsledku zadávacího řízení ☞ provedeného ☹ v souladu s ☞ [...] ☹ ☞ odstavci 1a a 1b ☹. Pro účely monitorování poskytují ☞ [...] ☹ ☞ dotčení ☹ poskytovatelé ☞ [...] ☹ ☞ [...] ☹ letových provozních ☹ služeb vnitrostátnímu dozorovému orgánu a ☞ [...] ☹ ☞ Komisi ☹ ☞ příslušné ☹ údaje o výkonnosti letových navigačních služeb v klíčových oblastech výkonnosti ☞ [...] ☹ ☞ uvedených v čl. 10 odst. 2 písm. a) a v oblasti ☹ bezpečnosti ☞ [...] ☹.

☞ [...] ☹

Článek 9

Poskytování společných informačních služeb

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

2. ☞ [...] ☹ ☞ Poskytovatel společných informačních služeb ☹ ☞ [...] ☹ ☞ splňuje tyto kumulativní požadavky:

a) splňuje požadavky týkající se národní bezpečnosti a obrany;

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

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, již je Unie stranou. ☹

➡ 3. ➡ Náklady, ➡ [...] ➡ ➡ na nichž je založena cena za společné informační služby, ➡ se zaznamenávají na účtu, který je oddělen od účtů pro veškeré jiné činnosti dotčeného provozovatele, a ➡ [...] ➡ ➡ jsou zpřístupněny příslušnému vnitrostátnímu dozorovému orgánu. ➡

➡ [...] ➡ ➡ Pokud jsou společné informační služby poskytovány na výlučném základě, členské státy uloží, že cena za společné informační služby je založena na fixních a variabilních nákladech na poskytování dotčené služby nebo zahrnuje přirážku odrážející přiměřený kompromis mezi rizikem a výnosem. ➡

➡ 4. Cena stanovená ➡ poskytovatelem společných informačních služeb ➡ [...] ➡ podléhá posouzení a schválení příslušným vnitrostátním dozorovým orgánem. ➡ Cena za tyto služby se zveřejní. ➡

➡ [...] ➡ ➡ 5. ➡ Poskytovatelé letových navigačních služeb zpřístupňují ➡ údaje nezbytné pro bezpečný provoz ➡ bezpilotních letadel ➡ [...] ➡ ➡ ve vzdušném prostoru U-space ➡ ➡ [...] ➡ ➡ v souladu se zásadou nediskriminace, aniž jsou dotčeny zájmy národní bezpečnosti, veřejného pořádku a obranné politiky. ➡ Poskytovatelé společných informačních služeb tyto údaje používají pouze k provozním účelům v souvislosti se službami, jež poskytují. ➡ [...] ➡

Ceny za přístup k těmto údajům vycházejí z ➡ [...] ➡ ➡ dodatečných nákladů na zpřístupnění údajů a nákladů na vytvoření údajů, pokud se na tyto náklady na vytvoření údajů nevztahuje článek 20 a pokud členské státy nepoužijí ke krytí těchto nákladů jiné finanční zdroje ➡.

➡ Článek 9a

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 národní bezpečnosti, veřejného pořádku a obranné politiky. Tato dostupnost poslouží poskytovatelům letových navigačních služeb, kteří získali osvědčení nebo předložili prohlášení, vojenským subjektům pověřeným bezpečnostní a obrannou činností, vojenským poskytovatelům letových navigačních služeb, uživatelům vzdušného prostoru a letištím, jakož i manažerovi struktury vzdušného prostoru. Údaje jsou používány pouze pro provozní účely.

3. Přístup k relevantním provozním údajům uvedeným v odstavci 1 je bezplatně poskytován orgánům pověřeným bezpečností, veřejným pořádkem a obranou, vnitrostátním dozorovým orgánům, příslušným vnitrostátním orgánům, manažerovi struktury vzdušného prostoru a agentuře v souladu s nařízením (EU) 2018/1139.

4. Komise v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 37 odst. 3 určí konkrétní provozní údaje, na které se tento článek vztahuje, a stanoví technické aspekty tohoto poskytování údajů.

Článek 9b

Orgán pro kontrolu výkonnosti

1. Komise může v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 37 odst. 3 prostřednictvím prováděcího aktu určit nezávislý a nestranný orgán pro kontrolu výkonnosti (PRB). Orgán pro kontrolu výkonnosti nemá žádnou regulační funkci ani jinou rozhodovací pravomoc. Úloha tohoto orgánu se omezuje na poskytování poradenství a pomoci Komisi a vnitrostátním dozorovým orgánům na základě žádosti, zejména pokud jde o shromažďování, prověřování, uznávání a šíření relevantních údajů, jakož i provádění systému sledování výkonnosti stanoveného v člancích 10 až 18 a systému poplatků stanoveného v člancích 19 až 23. Komise a vnitrostátní dozorové orgány nadále nesou odpovědnost za provádění svých úkolů a povinností podle tohoto nařízení. Komise dohlíží na řádné plnění úkolů orgánu pro kontrolu výkonnosti.

2. V případě, že se Komise rozhodne určit orgán pro kontrolu výkonnosti podle odstavce 1, přijme v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 37 odst. 3 podrobná pravidla týkající se zejména období určení tohoto orgánu, jeho složení, postupu pro výběr a jmenování, jakož i funkčního období členů tohoto orgánu, případně včetně jeho předsedy, příspěvků, výdajů a odměn členů orgánu, úkolů orgánu podle a v mezích tohoto nařízení, jakož i konkrétních způsobů financování činnosti orgánu. 

↓ 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

⇒ Rada

~~Článek 10~~

~~Systém sledování výkonnosti~~

1. Za účelem zlepšení výkonnosti letových navigačních služeb a ~~...~~ řízení sítě v rámci jednotného evropského nebo ~~bude zřízen~~ ⇒ se v souladu s tímto článkem a články 11 až 18 použije ~~...~~ systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a ~~...~~ řízení sítě.

~~Součástí systému jsou:~~

2. Systém sledování výkonnosti se provádí v referenčních obdobích, která činí nejméně ~~...~~ ~~...~~ tři roky a nejvýše pět let. Součástí systému sledování výkonnosti jsou:

a) výkonnostní cíle na úrovni ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒ u ☞ traťových navigačních služeb ☞ na každé referenční období ☞ v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících ~~bezpečnost~~, životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů;

b) ~~vnitrostátní~~ ☒ výkonnostní ☒ plány ~~nebo plány pro fungění bloky vzdušného prostoru~~, včetně ☞ ~~závazných~~ ☞ výkonnostních cílů, ~~zajišťujících soulad s výkonnostními cíli na úrovni Společenství~~ ☞ ☞ a případně systémů pobídek ☞ v klíčových oblastech výkonnosti uvedených v písmeni a) na každé referenční období ☞; ~~a~~

c) pravidelná kontrola, sledování a měření výkonnosti ~~letových navigačních služeb a služeb sítě~~ ☞ v klíčových oblastech výkonnosti ☞ [...] ☞ ☞ uvedených v písmenu a) a s ohledem na příslušné ukazatele v oblasti ☞ bezpečnosti ☞ [...] ☞ ☞ vymezené ve spolupráci s agenturou ☞ ☞.

☞ [...] ☞

~~2. Komise může v souladu s regulačním 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 regulačním 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 uživatele 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 nebo.~~

3. Na systém sledování výkonnosti uvedený v odstavci 1 se vztahují tyto

postupy ☒ ☐ Systém sledování výkonnosti uvedený v odstavcích 1 a ☐ [...] ☐ 2 ☐ [...] ☐ je založen na: ☒

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

↓ nový

→ Rada

- b) klíčových ukazatelích výkonnosti pro účely stanovení cílů v klíčových oblastech výkonnosti uvedených v odst. 2 písm. a) ;
- c) ukazatelích pro sledování výkonnosti v klíčových oblastech výkonnosti uvedených v odst. 2 písm. a) a na příslušných ukazatelích v oblasti bezpečnosti vymezených ve spolupráci s agenturou ;
- cc) metodice pro výpočet rozdělených hodnot;
- d) zásadách upravujících vytváření plánů výkonnosti a výkonnostních cílů pro letové navigační služby a pro uspořádání sítě, jakož i na obsahu těchto plánů ;
- e) posouzení návrhů plánů výkonnosti a cílů pro letové navigační služby a uspořádání 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) případném vhodném referenčním srovnáváním poskytovatelů letových navigačních služeb;

h) motivačních systémech včetně finančních ➤ pozitivních pobídek a ⚬ demotivačních opatření pro případ, že poskytovatel letových provozních služeb během referenčního období ➤ překračuje nebo ⚬ nesplňuje příslušné závazné výkonnostní cíle ➤ pro letové navigační služby ⚬ ➤, ledaže důvody pro toto nesplnění nebo překročení cílů jsou mimo kontrolu poskytovatele letových provozních služeb ⚬ ➤ [...] ⚬ ➤ [...] ⚬ ;

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

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

➤ [...] ⚬

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

➤ 4. Při stanovování výkonnostních cílů včetně plánů výkonnosti, vypracování a posuzování návrhů plánů výkonnosti, včetně rozdělení nákladů mezi služby, a sledování a měření výkonnosti letových navigačních služeb a uspořádání sítě se zohledňují dopady místních okolností, jakož i faktory, které jsou mimo kontrolu poskytovatele letových provozních služeb a manažera struktury vzdušného prostoru. ⚬

Stanovení výkonnostních cílů na úrovni Unie

1. V souladu s [\[...\]](#) [přezkumným](#) postupem podle čl. 37 odst. 3 a s odstavci 2 a 3 tohoto článku přijme Komise na každé referenční období výkonnostní cíle na úrovni Unie pro traťové navigační služby [\[...\]](#) v klíčových oblastech výkonnosti [uvedených v čl. 10 odst. 2 písm. a\)](#) [\[...\]](#) [a stanoví dobu trvání tohoto období](#). Spolu s [těmito](#) výkonnostními cíli na úrovni Unie může Komise definovat doplňkové základní hodnoty, [varovné prahové hodnoty](#), [rozdělené hodnoty](#) [\[...\]](#) [a](#) referenční skupiny, aby bylo možné posuzovat a schvalovat návrhy výkonnostních plánů v souladu s kritérii uvedenými v čl. 13 odst. 3 [a 3a](#) a s článkem 13a.

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

a) ➔ [...] ➔ usilují o ➔ postupné ➔ [...] ➔ zlepšování ➔ environmentální, ➔ provozní a hospodářské výkonnosti letových navigačních služeb;

b) jsou realistické a dosažitelné během příslušného referenčního období a $\supset [\dots] \subset$ umožňují poskytovat letové navigační služby účinným, udržitelným a stabilním způsobem $\supset$, přičemž podporují dlouhodobý technologický rozvoj;

c) zohledňují hospodářské a provozní souvislosti referenčního období, včetně prognózy provozu a provozních údajů, jakož i vzájemnou závislost mezi klíčovými oblastmi výkonnosti uvedenými v čl. 10 odst. 2 písm. a) a potřebu plnění cílů EU v oblasti životního prostředí.

d) **zohledňují ukazatele v oblasti bezpečnosti uvedené v čl. 10 odst. 2 písm. c).**

3. Při přípravě svých rozhodnutí o výkonnostních cílech na úrovni Unie Komise ➡ konzultuje vnitrostátní orgány, EUROCONTROL a provozní zúčastněné strany a ➡ [...] ➡ shromažďuje od nich ➡ veškeré nezbytné informace ➡ [...] ➡ a může si vyžádat stanovisko ➡ [...] ➡ orgánu pro kontrolu výkonnosti (PRB), pokud byl tento orgán v souladu s článkem 9b určen.

Plány výkonnosti a výkonnostní cíle pro [...] letové navigační služby [...]

1.  [...]  členské státy  přijmou na každé referenční období  jednotlivě nebo kolektivně na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru  [...]  návrh plánu výkonnosti  vypracovaného, případně s využitím údajů od jiných vnitrostátních orgánů, vnitrostátním dozorovým orgánem zejména na základě údajů získaných od určeného poskytovatele nebo poskytovatelů letových provozních služeb  pro všechny  [...]  letové navigační služby, které  uvedený poskytovatel poskytuje , případně  [...]  pořizuje  od jiných poskytovatelů.

 [...]  Návrh plánu  výkonnosti se  [...]  přijímá  poté, co byly stanoveny výkonnostní cíle na úrovni Unie.  [...]

 1a. Před začátkem každého referenčního období stanoví každý vnitrostátní dozorový orgán kritéria pro rozdělení nákladů společných pro traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby mezi tyto dvě kategorie služeb, přičemž zohlední zásadu odvození od nákladů. Tyto informace zahrne do návrhu plánu výkonnosti. Vnitrostátní dozorový orgán zajistí, aby nákladové základy poplatků splňovaly tato kritéria a požadavky článku 20.

1b. Pro každé referenční období vnitrostátní dozorový orgán stanoví a zahrne do návrhu plánu výkonnosti, do klíčových oblastí výkonnosti uvedených v čl. 10 odst. 2 písm. a),  výkonnostní cíle pro traťové navigační služby  [...]  v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie  a výkonnostními cíli pro letištní a přibližovací služby . Tyto návrhy plánů výkonnosti zohlední evropský hlavní plán ATM  a vzájemnou závislost mezi klíčovými oblastmi výkonnosti uvedenými v čl. 10 odst. 2 písm. a) a potřebu plnění příslušných bezpečnostních požadavků EU a cílů EU v oblasti životního prostředí .  [...] 

2.  Návrh plánu  [...]  výkonnosti  [...]  uvedený v odstavci 1 zahrnuje příslušné informace , zejména prognózy provozu a provozní údaje,  od  EUROCONTROLu a  manažera struktury vzdušného prostoru  nebo případně místních zdrojů .

➡ [...] ☹ ➡ Vnitrostátní dozorový orgán při vypracování ☹ návrhu ➡ plánu výkonnosti ☹ konzultuje zástupce uživatelů vzdušného prostoru a případně vojenské orgány, provozovatele letišť a koordinátory letišť ➡, jakož i ☹ ➡ [...] ☹ příslušný vnitrostátní orgán ➡ v případě, že vnitrostátní dozorový orgán a příslušný vnitrostátní orgán jsou dva rozdílné subjekty ☹ ➡ [...] ☹. ➡ Ověří se ☹ soulad s nařízením (EU) 2018/1139 a s akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě.

3. ➡ [...] ☹

Zda jsou výkonnostní cíle pro traťové navigační služby ➡, které mají být zahrnuty do návrhu plánu výkonnosti ☹ v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie, se stanoví ➡ s ohledem na místní okolnosti a vzájemnou závislost mezi klíčovými oblastmi výkonnosti uvedenými v čl. 10 odst. 2 písm. a) a na bezpečnost a ☹ podle ➡ všech nebo některých z ☹ těchto kritérií:

a) pokud byly spolu s výkonnostními cíli na úrovni Unie 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 ➡ [...] ☹ ➡ v rámci příslušné ☹ referenční skupiny.

➡ Posouzení souladu výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti nákladové účinnosti se nevztahuje na náklady uvedené v čl. 20 odst. 3 písm. b), d) a e). ☹

➡ 3a. ☹ Kromě toho musí ➡ přijatý ☹ 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 ➡ v době vypracování plánu výkonnosti ☹ přesné, přiměřené a soudržné;

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

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

➤ [...] ➤

➤ 3b. Přijaté návrhy plánů výkonnosti se zveřejní, aniž je dotčena důvěrnost citlivých informací. ➤

5. ➤ [...] ➤ ➤ Přijaté návrhy plánů výkonnosti ➤ se předkládají k posouzení a schválení ➤ [...] ➤
➤ Komisi ➤ ➤ v souladu s článkem 13a ➤ .

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤

➤ Článek 13a

Posouzení výkonnostních cílů a plánů výkonnosti Komisí

1. Komise ➤ posuzuje výkonnostní cíle pro traťové navigační služby a ➤ přijaté návrhy ➤ plánů výkonnosti ➤ uvedené v článku 13 ➤ podle kritérií a podmínek stanovených v ➤ [...] ➤ ➤ čl. 13 odst. 3 a 3a ➤ .

➤ [...] ➤

➤ [...] ➤ ➤ 2. Pokud není možné na základě kritérií stanovených v čl. 13 odst. 3 konstatovat soulad ➤ výkonnostních cílů pro traťové navigační služby ➤ [...] ➤ s výkonnostními cíli na úrovni Unie ➤ [...] ➤ ➤ Komise posoudí, zda je možné odklon od těchto kritérií odůvodnit místními okolnostmi nebo vzájemnou závislostí mezi klíčovými oblastmi výkonnosti uvedenými v čl. 10 odst. 2 písm. a), a to s ohledem na informace poskytnuté v návrzích plánů výkonnosti a na bezpečnostní hlediska. Pokud tomu tak je, má se za to, že výkonnostní cíle pro traťové navigační služby jsou v souladu s cíli na úrovni Unie. ➤

Komise může povolit odchýlení výkonnostních cílů pro traťové navigační služby od výkonnostních cílů na úrovni Unie ve vztahu ke klíčovým oblastem výkonnosti týkajícím se nákladové účinnosti nebo kapacity, pokud je to nezbytné pro zajištění souladu výkonnostních cílů pro tyto služby s výkonnostními cíli na úrovni Unie ve vztahu ke klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí. Kromě toho je odchýlení povoleno pro zajištění souladu s příslušnými bezpečnostními požadavky EU stanovenými v nařízení (EU) 2018/1139 a prováděcích aktech a aktech v přenesené pravomoci přijatých na jeho základě.

3. Shledá-li Komise, že přijatý návrh plánu výkonnosti splňuje kritéria a podmínky stanovené v čl. 13 odst. 3 a 3a ve spojení s odstavcem 2 tohoto článku, schválí ho v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 37 odst. 3.

4. Shledá-li Komise, že existují pochybnosti o souladu návrhu plánu výkonnosti s kritérii a podmínkami stanovenými v čl. 13 odst. 3 a 3a ve spojení s odstavcem 2 tohoto článku, zahájí podrobný přezkum uvedeného návrhu plánu výkonnosti a v případě potřeby si vyžádá od dotčeného členského státu dodatečné informace.

5. Shledá-li Komise po provedení podrobného přezkumu, že návrh plánu výkonnosti splňuje kritéria a podmínky stanovené v čl. 13 odst. 3 a 3a ve spojení s odstavcem 2 tohoto článku, schválí ho v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 37 odst. 3.

Pokud však Komise shledá, že návrh plánu výkonnosti uvedená kritéria a podmínky nesplňuje, přijme rozhodnutí, v němž stanoví nápravná opatření, která má dotčený členský stát nebo dotčené členské státy přijmout, a to v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 37 odst. 3.

Dotčený členský stát nebo dotčené členské státy oznámí Komisi opatření, která přijaly podle tohoto rozhodnutí, a předloží informace prokazující, že tato opatření jsou v souladu s tímto rozhodnutím.

Shledá-li Komise, že tato opatření jsou dostatečná pro zajištění souladu s jejím rozhodnutím, uvědomí o tom dotčený členský stát nebo dotčené členské státy a schválí návrh plánu výkonnosti v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 37 odst. 3.

Shledá-li Komise, že tato opatření nejsou dostatečná pro zajištění souladu s jejím rozhodnutím, uvědomí o tom dotčený členský stát a případně přijme opatření pro řešení tohoto nesouladu, mimo jiné prostřednictvím opatření stanovených v článku 258 Smlouvy o fungování Evropské unie.

↕ nový

➡ Rada

➡ 6. ➡ Návrhy plánů výkonnosti schválené ➡ [...] ➡ Komisí v souladu s tímto článkem ➡ přijmou dotčené ➡ členské státy ➡ [...] ➡ jako konečné a zveřejní je ➡ , aniž je dotčena důvěrnost citlivých informací. ➡

➡ Článek 13b

Sledování výkonnosti

1. Vnitrostátní dozorový orgán ve spolupráci s příslušným vnitrostátním orgánem, pokud jde o jiný subjekt, posuzuje, zda letové navigační služby poskytované ve vzdušném prostoru spadajícím do jeho pravomoci splňují výkonnostní cíle obsažené v plánech výkonnosti schválených v souladu s článkem 13a, zda jsou tyto plány správně prováděny a zda má zavést pozitivní nebo negativní pobídky vyplývající ze systémů uvedených v čl. 10 odst. 3 písm. h). ➡

➡ 2. ➡ Vnitrostátní dozorový orgán ➡ [...] ➡ vydává pravidelné zprávy o sledování výkonnosti ➡ [...] ➡ letových navigačních služeb ➡ [...] ➡ poskytovaných ➡ [...] ➡ určenými poskytovateli ➡ letových provozních služeb a ➡ [...] ➡ výsledky těchto hodnocení ➡ zveřejňuje ➡ , aniž je dotčena důvěrnost citlivých informací. ➡

➡ Určení poskytovatelé ➡ [...] ➡ letových provozních služeb poskytnou informace a údaje nezbytné k ➡ takovému ➡ sledování ➡ [...]. Patří mezi ně rovněž informace a údaje o skutečných nákladech ➡ [...] ➡ poskytovaných služeb a případně, aniž je dotčena důvěrnost citlivých informací a údajů o skutečných nákladech služeb pořizovaných od jiných poskytovatelů služeb.

➡2a. ➡ Neplní-li se výkonnostní cíle ➡ obsažené v plánech výkonnosti ➡ nebo se správně neprovádí plán výkonnosti, vnitrostátní dozorový orgán ➡ [...] ➡ ➡ posoudí, zda je to způsobeno bezpečnostními hledisky nebo vnějšími faktory mimo kontrolu poskytovatele letových provozních služeb. Vnitrostátní dozorový orgán zejména posoudí dopad jakýchkoliv škodlivých účinků opatření přijatých s cílem zlepšit celkové fungování sítě na skutečnou výkonnost poskytovatele letových provozních služeb. V případě, že nedostatečnou výkonnost nelze odůvodnit bezpečnostními hledisky nebo vnějšími faktory, vyzve vnitrostátní dozorový orgán ➡ poskytovatele letových provozních služeb k přijetí nápravných opatření ➡ [...] ➡.

➡➡2b. Motivační a demotivační finanční podněty zohledňují zhoršení služby a jsou přiměřené rozsahu odchylky mezi dosaženou výkonností a výkonnostními cíli stanovenými ve schválených plánech výkonnosti.

Motivační a demotivační finanční podněty lze použít, pouze pokud je možné nadměrnou nebo nedostatečnou výkonnost přičíst dotčenému provozovateli letových provozních služeb. Tyto demotivační podněty by neměly mít dopad na finanční životaschopnost daného provozovatele letových provozních služeb a bezpečnost a kvalitu poskytování služeb.

3. Komise provádí pravidelná hodnocení celkového plnění výkonnostních cílů na úrovni Unie a výsledky předkládá výboru uvedenému v čl. 37 odst. 1. ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

Plán výkonnosti sítě

1. Manažer struktury vzdušného prostoru vypracuje $\Rightarrow$ v souladu s procesem rozhodování založeným na spolupráci podle čl. 27 odst. 7 $\Leftarrow$ na každé referenční období návrh plánu výkonnosti sítě $\Rightarrow$ [...] $\Leftarrow$.

Návrh plánu výkonnosti sítě se sestavuje poté, co byly stanoveny výkonnostní cíle na úrovni Unie a před začátkem dotčeného referenčního období. Obsahuje výkonnostní cíle v klíčových oblastech výkonnosti $\Rightarrow$ uvedených v čl. 10 odst. 2 písm. a) $\Leftarrow \Rightarrow$ [...] $\Leftarrow$.

2. Návrh plánu výkonnosti sítě se předkládá $\Rightarrow$ [...] $\Leftarrow$ Komisi $\Rightarrow$ k posouzení a přijetí $\Leftarrow$.

$\Rightarrow$ [...] $\Leftarrow \Rightarrow$ 2a. $\Leftarrow$ Komise $\Rightarrow$ posoudí $\Leftarrow \Rightarrow$ [...] $\Leftarrow$ návrh plánu výkonnosti sítě na základě těchto základních kritérií:

a) hodnocení zlepšení výkonnosti v průběhu času za referenční období, na které se vztahuje plán výkonnosti, a $\Rightarrow$ [...] $\Leftarrow$ za celé období zahrnující jak předchozí referenční období, tak referenční období, na něž se vztahuje plán výkonnosti, $\Rightarrow$ jakož i příspěvek k plnění cílů na úrovni Unie $\Leftarrow$;

b) úplnost $\Rightarrow$ a konzistentnost $\Leftarrow$ návrhu plánu výkonnosti sítě, pokud jde o údaje a podklady, $\Rightarrow$ včetně použitých klíčových předpokladů a prognóz provozu $\Leftarrow$.

$\Rightarrow$ 2b. $\Leftarrow$ Shledá-li Komise, že návrh plánu výkonnosti sítě je úplný a vykazuje odpovídající zlepšení výkonnosti, přijme jej jako konečný plán. V opačném případě $\Rightarrow$ [...] $\Leftarrow$ Komise $\Rightarrow$ [...] $\Leftarrow \Rightarrow$ požádá $\Leftarrow$ manažera struktury vzdušného prostoru, aby předložil revidovaný návrh plánu výkonnosti sítě.

Revize výkonnostních cílů a plánů výkonnosti v průběhu referenčního období

1. Pokud se výrazně změnily okolnosti  nebo bezpečnostní hlediska  a výkonnostní cíle na úrovni Unie už během referenčního období nejsou odpovídající a je-li nutné a přiměřené  [...]   jeden nebo několik cílů  revidovat, Komise výkonnostní cíle na úrovni Unie reviduje. Na takové rozhodnutí se použije článek 11.  [...] 

 Pokud v návaznosti na tuto revizi nejsou výkonnostní cíle obsažené v plánech výkonnosti přijatých podle čl. 13a odst. 6 nadále v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie, členské státy tyto plány revidují s ohledem na dotčené výkonnostní cíle. Na revizi těchto plánů se použijí články 13 a 13a. Konzultace podle čl. 13 odst. 2 se může pro účely tohoto pododstavce omezit na výkonnostní cíle a části návrhů plánů výkonnosti, jichž se tato revize přímo nebo nepřímo týká.

V návaznosti na revizi podle prvního pododstavce sestaví manažer struktury vzdušného prostoru nový návrh plánu výkonnosti sítě. Pro přijetí tohoto nového plánu se použije článek 16. 

2. Součástí rozhodnutí o revidovaných výkonnostních cílech na úrovni Unie uvedeného v odstavci 1 jsou přechodná ustanovení na období, než se začnou používat konečné  revidované  plány výkonnosti  [...] .  Revidované cíle na úrovni Unie a přechodná ustanovení nemají zpětnou platnost 

 2a. V případě krize sítě, která brání vydání spolehlivých prognóz provozu, mohou přechodná ustanovení uvedená v odstavci 2 zahrnovat pozastavení systému výkonnosti až do doby, kdy budou k dispozici nové spolehlivé prognózy. V takovém případě Komise vymezí související podmínky, včetně nezbytných úprav platných poplatků, v rozhodnutí uvedeném v odstavci 1. 

3.  [...]   Členské státy  mohou během referenčního období revidovat jeden nebo několik výkonnostních cílů,  [...]   pokud  bylo dosaženo varovných prahových hodnot, nebo  [...]   se prokáže , 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.

☞ [...] ☞

☞ V takovém případě členské státy revidují plány výkonnosti s ohledem na dotčené cíle, v souladu s postupy stanovenými v člancích 13 a 13a. Konzultace podle čl. 13 odst. 2 se může pro účely tohoto odstavce omezit na výkonnostní cíle a části plánů výkonnosti, jichž se tato revize přímo nebo nepřímo týká. ☞

Článek 18

Provádění systému sledování výkonnosti

Pro účely provádění systému sledování výkonnosti přijme Komise ☞ prostřednictvím prováděcích aktů přijatých v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 37 odst. 3 ☞ podrobné požadavky a postupy týkající se čl. 10 odst. 3, článků 11, ☞ [...] ☞ 13, ☞ 13a, 13b, ☞ ☞ [...] ☞ 16 ☞ [...] ☞ ☞ a ☞ 17, zejména pokud jde o ☞ [...] ☞ ☞ vypracování, posuzování, schvalování a revizi ☞ ☞ [...] ☞ plánů výkonnosti, stanovení výkonnostních cílů, ☞ [...] ☞ sledování výkonnosti ☞ [...] ☞ ☞, metodiku určování referenčních hodnot, systémy pobídek, ☞ vydávání nápravných opatření a harmonogramy pro veškeré postupy. ☞ [...] ☞

↓ 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;~~

~~e) 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 regulačním 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:

- e) 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 ~~1945~~

Zásady ☒ pro systém poplatků ☒

↓ nový

☒ Rada

1. Aniž by členské státy přišly o možnost financovat poskytování letových ☒ [...] ☒
☒ navігаčních ☒ 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 ☒ v souladu s článkem 15 Chicagské úmluvy a s tímto článkem, jakož
i články 20 až 22 a prováděcími akty přijatými na základě článku 23. Systém poplatků zavedený
podle tohoto článku a článků 20 až 22 musí být v souladu se systémem poplatků za traťovou
navigaci, který stanovil EUROCONTROL, zejména zásadami EUROCONTROLU pro stanovení
nákladového základu pro stanovení poplatků za traťové navigační služby a pro výpočet
jednotkových sazeb. ☒ .

2. Poplatky jsou založeny na nákladech, které poskytovatelům letových ☒ [...] ☒
☒ navігаčních ☒ služeb vznikají ☒ [...] ☒ ☒ v souvislosti s poskytováním ☒ služeb a funkcí
☒ [...] ☒ ☒ zpřístupňovaných ☒ uživatelům vzdušného prostoru ☒ nebo v jejich prospěch ☒
během pevně stanovených referenčních období podle čl. 10 odst. 2. Do těchto nákladů lze zahrnout
přiměřenou návratnost aktiv ☒ [...] ☒ .

3. Poplatky podporují bezpečné, účinné, efektivní a udržitelné poskytování letových navigačních
služeb s ohledem na dosažení vysoké úrovně bezpečnosti a efektivity nákladů ☒ [...] ☒ a snižují
dopady letectví na životní prostředí.

☒ [...] ☒

5. Příjmy ☒ získané poskytovatelem letových navigačních služeb ☒ z poplatků uložených
uživatelům vzdušného prostoru v souladu s tímto článkem se nesmí používat k financování služeb,
jež ☒ [...] ☒ ☒ tento poskytovatel letových navigačních služeb poskytuje ☒ za tržních podmínek
v souladu s článkem 8 ☒ , nebo k financování jakékoliv jiné obchodní činnosti prováděné tímto
poskytovatelem ☒ .

6. Finanční údaje o stanovených [...] a [...] skutečných nákladech [...] určených poskytovatelů letových provozních služeb se oznamují vnitrostátním dozorovým orgánům [...].

Článek 20

Nákladové základy poplatků

1. Nákladové základy poplatků za [...] letové [...] navigační služby [...] sestávají ze stanovených nákladů , jak je stanoveno v plánech výkonnosti přijatých v souladu s čl. 13a odst. 6, [...] souvisejících s poskytováním těchto služeb v dotčené oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb a dotčené oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb [...].

2. Do stanovených nákladů podle odstavce 1 patří náklady na příslušná zařízení a služby, [...] investiční náklady [...] a odpisy majetku, jakož i náklady na údržbu, provoz, řízení a správu [...] a další náklady na zaměstnance [...].

3. Součástí stanovených nákladů podle odstavce 1 jsou rovněž:

[...];

b) náklady [...] související s [...] dozorem [...] vzniklé [...] vnitrostátním dozorovým orgánům, [...] příslušným vnitrostátním orgánům a dalším vnitrostátním orgánům, pokud tak rozhodl členský stát [...];

c) náklady vzniklé poskytovatelům letových [...] navigačních [...] služeb v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb [...] , pokud tak rozhodl členský stát; [...]

[...] d) náklady vzniklé poskytovatelům letových navigačních služeb v souvislosti s [...] funkcemi sítě, [...] zejména v souvislosti se spoluprací s [...] manažerem struktury vzdušného prostoru [...] a dalšími funkcemi popsány v čl. 2 odst. 9 [...] ; [...]

[...] e) náklady vyplývající z Mezinárodní úmluvy o spolupráci při zajišťování bezpečnosti letového provozu organizace EUROCONTROL ze dne 13. prosince 1960 ve znění posledních změn, pokud tak rozhodl členský stát. [...]

4. Do stanovených nákladů nepatří náklady na sankce uložené členskými státy [...] v souladu s článkem [...] 42 [...] .

5. ➡ [...] ☹ Náklady, které se týkají jak traťových navigačních služeb, tak letištních a přibližovacích služeb, se ➡ [...] ☹ rozdělí ➡ v souladu s kritérii stanovenými vnitrostátním dozorovým orgánem podle čl. 13 odst. 1a ☹ ➡ [...] ☹ . ➡ Křížové subvencování ☹ mezi traťovými navigačními službami a letištními a přibližovacími službami ➡ [...] ☹ ➡ není povoleno ☹. V ➡ rámci ☹ obou těchto kategorií 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 ➡ [...] ☹ ➡ vnitrostátnímu dozorovému orgánu ☹ a Komisi. Za tímto účelem se náklady člení ➡ [...] ☹ ➡ tak, že se ☹ rozlišují personální náklady, provozní náklady jiné než personální, odpisy, investiční náklady, náklady ➡ uvedené v čl. 20 odst. 3 ☹ ➡ [...] ☹ a mimořádné náklady.

Článek 21

➡ [...] ☹ ➡ **Oblast zpoplatnění a ☹ jednotkové sazby**

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.

➡ 1a. Aniž je dotčen čl. 20 odst. 5 první pododstavec, členské státy před začátkem referenčního období vymezí oblasti zpoplatnění pro letové navigační služby a určí poskytovatele letových provozních služeb spadající pod jednotlivé oblasti zpoplatnění. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijatých přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3 vymezí podmínky, za kterých členské státy mohou během referenčního období změnit nebo zřídit novou oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb. ☹

2. Jednotkové sazby stanoví ➡ [...] ☹ ➡ členské státy a tyto sazby podléhají ověření ze strany Komise ☹, že jsou v souladu s články 19 a 20 a s tímto článkem. Pokud ➡ [...] ☹ ➡ Komise ☹ shledá, že jednotková sazba tyto požadavky nesplňuje, ➡ [...] ☹ ➡ dotčený členský stát ☹ jednotkovou sazbu odpovídajícím způsobem přezkoumá ➡ a případně pozmění ☹ . ➡ [...] ☹ ☹

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.

3. Poplatek za letištní a přiblížovací služby za daný let v dané oblasti zpoplatnění letištních a přiblížovacích služeb se vypočítá na základě jednotkové sazby stanovené pro tuto oblast zpoplatnění letištních a přiblížovacích služeb a výkonových jednotek letištních a přiblížovacích služeb u daného letu. Pro účely výpočtu poplatku za letištní a přiblížovací služby se přiblížení a odlet letadla považuje za jeden let. ☞ [...] ☛

4. Někteří uživatelé vzdušného prostoru ☞ nebo některé lety ☛ mohou být od poplatků za letové navigační služby osvobozeni, zejména ☞ uživatelé nebo lety používající ☛ 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 mohou modulovat ☛ tak, aby motivovaly poskytovatele letových ☞ [...] ☛ ☞ provozních ☛ služeb ☞ [...] ☛ a uživatele vzdušného prostoru k podpoře zlepšování environmentální výkonnosti nebo kvality služeb, jako je ☞ využívání tras s co nejlepší palivovou účinností, ☛ 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.

➔ 5a. Komise provede na základě konzultace s členskými státy, poskytovateli letových provozních služeb a uživateli vzdušného prostoru studii proveditelnosti ohledně dopadu modulace poplatků na letový provoz a na zúčastněné strany, mimo jiné na dráhy letu, kapacitu, složení letového parku a náklady uživatelů vzdušného prostoru, jakož i na mechanismy k zajištění příjmové neutrality poskytovatelů letových provozních služeb. Tato studie se bude rovněž zabývat přispěním uvedené modulace k dosažení cílů jednotného evropského nebe uvedených v čl. 1 odst. 1 a ve sdělení Komise o Zelené dohodě pro Evropu, při zohlednění aspektů konkurenceschopnosti, stávajících systémů pobídek a dalších známých alternativ. Komise může na základě uvedené studie přijmout pokyny s cílem umožnit členským státům zavést modulaci poplatků na dobrovolné bázi. ☺

Článek 23

Provádění systému poplatků

Pro účely provádění systému poplatků přijme Komise ➔ prostřednictvím prováděcích aktů přijatých přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3 ☺ podrobné požadavky a postupy týkající se článků 19, 20, 21 a 22, zejména pokud jde o nákladové základy a stanovené náklady, stanovení jednotkových sazeb ➔ [...] ☺ a mechanismy sdílení rizik a modulaci poplatků. ➔ [...] ☺

↓ 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;~~

~~e) členské státy vyvinou v souvislosti s funkcemi 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 přiblížovacími službami řízení letů. Náklady, které se týkají jak letištních a přiblížovacích 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 přiblížovací 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;~~

~~e) 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 regulačním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení.~~

~~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 nebo 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

→ Rada

Článek 24

Kontrola souladu se systémem sledování výkonnosti a systémem poplatků

1. Komise pravidelně kontroluje, zda ☐ [...] ☐ členské státy, ☐ a to zejména vnitrostátní dozorové orgány, ☐ dodržují články 10 až 17 a 19 až 22 a prováděcí akty uvedené v člancích 18 a 23.

Komise svůj postup konzultuje s ☐ [...] ☐ ☐ orgánem pro kontrolu výkonnosti, pokud byl tento orgán v souladu s článkem 9b určen, ☐ a s vnitrostátními dozorovými orgány.

2. ☐ [...] ☐ ☐ Zaznamená-li ☐ Komise ☐ [...] ☐ známky nesouladu ☐ [...] ☐ ☐ s ustanoveními uvedenými v odstavci 1 ☐ , může ☐ [...] ☐ zahájit šetření ☐ [...] ☐ . Šetření uzavře do čtyř měsíců ☐ [...] ☐ , jakmile vyslechla členský stát ☐ a ☐ dotčený vnitrostátní dozorový orgán ☐ [...] ☐ .

☐ 3. ☐ Aniž je dotčen čl. 41 odst. 1, sdělí ☐ [...] ☐ ☐ Komise ☐ výsledky šetření ☐ [...] ☐ ☐ dotčenému členskému státu a případně poskytovateli ☐ letových provozních služeb a ☐ [...] ☐ může vydat stanovisko k tomu, zda ☐ uvedené ☐ členské státy ☐ [...] ☐ dodržely ustanovení článků 10 až 17 a 19 až 22 a prováděcích aktů uvedených v člancích 18 a 23. ☐ [...] ☐ Své stanovisko oznámí dotčenému členskému státu ☐ [...] ☐ .

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

⇒ nový

Článek ~~254~~2

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~~ ☒ poskytovatelé letových navigačních služeb zveřejňují výroční zprávu a pravidelně se podrobují nezávislému auditu ☒ účtů uvedených v tomto odstavci ☒.

↓ nový

⇒ Rada

2. Vnitrostátní dozorové orgány ☞ [...] ☒ 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 ☞ [...] ☒ ☞ vnitrostátním ☒ dozorovým orgánům ☞ jiných členských států ☒

↓ 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

⇒ Rada

- 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 ⇒ a ☹ ⇒ [...] ☹ skutečné náklady ⇒ [...] ☹ plynoucí z letových navigačních služeb se člení ⇒ do nákladových kategorií podle čl. 20 odst. 6 ☹ ⇒ [...] ☹ 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 provádí audit nebo ověření finančních údajů o nákladech ⇒ [...] ☹ vykázaných v souladu s čl. 19 odst. 6 a dalších informací, jež jsou relevantní pro výpočet jednotkových sazeb. ⇒ Aniž je dotčena důvěrnost citlivých informací, ☹ 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 standardů³¹ 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;~~

³¹ ~~Úř. věst. L 243, 11.9.2002, s. 1.~~

b) umožňují optimální využití vzdušného prostoru s ohledem na plynulost toků letového provozu;

e) 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.

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

⇒ Rada

KAPITOLA IV

☒ USPOŘÁDÁNÍ SÍTĚ ☒

Článek 266

☒ Funkce sítě ☒ ~~Navrhování a uspořádání sítě~~

1. Funkce sítě uspořádání letového provozu ~~(ATM)~~ ~~umožňují optimální~~ ~~⇒~~ ~~[...]~~ ~~↔~~ ~~↔~~ přispívají k udržitelnému a účinnému ~~↔~~ využívání vzdušného prostoru ~~⇒~~ a omezených zdrojů. ~~↔~~ a ☒ Rovněž ☒ zajišťují, aby uživatelé vzdušného prostoru mohli užívat ~~upřednostňované~~ ~~⇒~~ environmentálně ~~↔~~ ~~↔~~ optimalizované ~~↔~~ ~~[...]~~ ~~↔~~ ~~↔~~ tratě ~~↔~~ a profily ~~↔~~ při současném zajištění ~~↔~~ ~~↔~~ spravedlivého a přiměřeného ~~↔~~ ~~[...]~~ ~~↔~~ přístupu ke vzdušnému prostoru a letovým navigačním službám ~~↔~~ a minimalizace přetížení ~~↔~~ . ~~⇒~~ Tyto funkce sítě, uvedené v odstavci ~~↔~~ ~~i~~ ~~↔~~ ~~[...]~~ ~~↔~~ 2 ~~↔~~ ~~[...]~~ ~~↔~~ , podporují ~~↔~~ bezproblémový přístup uživatelů vzdušného prostoru k letovým navigačním službám, jakož i ~~↔~~ dosažení výkonnostních cílů ~~↔~~ ~~[...]~~ ~~↔~~ , přičemž podporují iniciativy na regionální a místní úrovni ~~↔~~ ~~↔~~ a vycházejí z provozních požadavků ~~↔~~ ~~↔~~ . Není jimi dotčena svrchovanost členských států nad jejich vzdušným prostorem a jejich odpovědnost týkající se veřejného pořádku, bezpečnosti a obrany.

1a. Aniž jsou dotčeny zejména články 44 a 46 nařízení (EU) 2018/1139 a akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty přijaté na jeho základě, členské státy si zachovávají úplnou a výlučnou pravomoc za navrhování a uspořádání svých struktur vzdušného prostoru a svých sítí leteckých tratí. V této souvislosti členské státy zohlední environmentální aspekty, 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. ~~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 ~~↔~~ jsou tyto ~~↔~~ ~~[...]~~ ~~↔~~ : ☒

(a) ➡ navrhování struktury vzdušného provozu, která zajišťuje požadovanou úroveň bezpečnosti, kapacity, pružnosti, schopnosti reagovat, výkonnosti v oblasti životního prostředí a plynulého poskytování pohotových letových navigačních služeb s náležitým ohledem na bezpečnost a potřeby obrany; ⬅ ➡ [...] ⬅ ;

⇒ (b) uspořádání toku letového provozu ➡ (ATFM) ⬅ ; ⇌

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

↓ nový ➡

➡ Rada

➡ [...] ⬅

➡ [...] ⬅ ➡ d ⬅ vytížení kapacity řízení letového provozu v síti ➡ v souladu se závazky stanovenými v operačním ⬅ ➡ [...] ⬅ plánu sítě;

➡ [...] ⬅

e) řízení ➡ krize sítě ➡ [...] ⬅

➡ [...] ⬅

➡ f) přičítání zpoždění z důvodů ATFM; □

g) plánování a prováděcí činnosti při zavádění infrastruktury v evropské síti ATM, v souladu s evropským hlavním plánem ATM.

□ [...] □

3. Členské státy a všichni příslušní provozní uživatelé vykonávají funkce sítě s podporou manažera struktury vzdušného prostoru, který vykonává úkoly uvedené v čl. 27 odst. 4. ⬅ .

↓ 1070/2009 čl. 3 odst. 6

→ Rada

4. → Opatření přijatá za účelem provádění funkcí uvedených → [...] → v ~~prvním pododstavci~~ odstavci → i → [...] → 2 → [...] → jsou čistě provozní a technické povahy a → nezahrnují → [...] → výkon politického rozhodování. → Zohledňují zvláštnosti členských států a návrhy vypracované na místní úrovni. → ~~Zohledňují návrhy vypracované na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.~~ Jsou vykonávány ve spolupráci s → civilními a → vojenskými orgány → , a to především → v souladu se schválenými postupy týkajícími se pružného užívání vzdušného prostoru.

↓ nový

→ [...] →

↓ 1070/2009 čl. 3 odst. 6
(přizpůsobený)

Článek 27

⊠ Manažer struktury vzdušného prostoru ⊠

↓ nový

→ Rada

1. V zájmu dosažení cílů stanovených v → čl. → [...] → 26 → odst. 1 → Komise – → [...] → za podpory agentury → a v souladu s nařízením (EU) 2018/1139 → – zajistí, aby manažer struktury vzdušného prostoru přispíval k výkonu funkcí sítě uvedených v → → čl. → [...] → 26 → [...] → → odst. 2 v souladu s tímto článkem. Komise kontroluje řádné provedení svých úkolů manažerem struktury vzdušného provozu → .

↓ 1070/2009 čl. 3 odst. 6

(přizpůsobený)

⇒ nový

☉ Rada

2. Komise ☉ [...] ☉ ~~po konzultaci s výborem pro jednotné nebo a v souladu s prováděcími pravidly podle odstavce 4~~ ☒ jmen ☉ uje ☉ ☉ [...] ☉ ☒ ~~pověřit Eurocontrol nebo jiný~~ ☉ 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 ☉ a podrobně popisuje zvláštní úkoly manažera struktury vzdušného provozu v souladu s tímto článkem a články 16 a 26 a příslušnými prováděcími akty přijatými na základě článku 18 a čl. 27 odst. 8. a v rámci jejich působnosti. Seznam úkolů manažera struktury vzdušného provozu doplňuje jasná specifikace požadovaných služeb a výkonnosti, na jejímž základě se měří výkonnost manažera struktury vzdušného prostoru, a v případě potřeby příslušné dohody, jež budou uzavřeny mezi Komisí a manažerem struktury vzdušného provozu, jako jsou dohody o úrovni služeb ☉ .

3. ⇒ ☉ [...] ☉ ☉ Manažer ☉ struktury vzdušného prostoru ⇒ ~~Tyto úkoly~~ ☉ [...] ☉ ☉ plní své úkoly ☉ ☉ [...] ☉ nestranně a ~~hospodárně~~ ⇒ nákladově efektivním způsobem ⇒ a ~~jsou prováděny jménem členských států a zúčastněných stran.~~ ☉ [...] ☉ ☉ a podléhá ☉ řádnému řízení ☉ a nezávislosti ☉ ☉ [...] ☉ ⇒ ☉_☉ M ☉ [...] ☉ á-li příslušný orgán ☉_☉ jmenovaný ☉ [...] ☉ jako manažer struktury vzdušného prostoru rovněž regulační funkce ☉ , je zajištěno organizační oddělení těchto funkcí ☉ . Manažer struktury vzdušného prostoru plní své úkoly ⇒ s přihlédnutím k potřebám celé sítě ATM ☉_☉ , přičemž zabezpečuje obranné schopnosti. ☉ [...] ☉

☉ 4. Manažer struktury vzdušného prostoru vykonává následující úkoly za účelem podpory funkcí sítě uvedených v čl. 26 odst. 2. ☉

⌚ Rada

➔ Rada

⌚ Rada

⌚ a) podpora rozvoje struktury vzdušného prostoru, která zajišťuje požadovanou úroveň bezpečnosti, kapacity, pružnosti, schopnosti reagovat, výkonnosti v oblasti životního prostředí a plynulého poskytování pohotových letových navigačních služeb s náležitým ohledem na bezpečnost a potřeby obrany;

b) koordinace ATFM;

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

d) usnadnění pověření poskytováním letových provozních služeb v případě schválení dotyčným členským státem s přihlédnutím k nezbytným dohodám o koordinaci všeobecného a operačního letového provozu a potřeba zachovat odpovídající koordinaci v příslušných strukturách vzdušného prostoru;

da) příprava vnitrostátního strategického plánu a vytvoření operačního plánu sítě;

e) koordinace a podpora vytížení kapacity řízení letového provozu v síti v souladu se závazky provozních uživatelů stanovených v operačním plánu sítě;

f) koordinace a podpora řízení krize sítě;

g) podpora postupů pro přičítání zpoždění z důvodů ATFM včetně procesu následných úprav provozu, jehož se účastní poskytovatelé letových navigačních služeb, letiště a vnitrostátní orgány, s cílem zabývat se záležitostmi, které se týkají měření, klasifikace a přičítání zpoždění z důvodů ATFM;

h) koordinace a podpora plánování a prováděcích činností při zavádění infrastruktury v evropské síti ATM v souladu s evropským hlavním plánem ATM prostřednictvím aktivního zapojení provozních uživatelů do řízení a správy a případně s přihlédnutím k vojenským a provozním potřebám a souvisejícím provozním postupům;

i) sledování fungování infrastruktury evropské sítě ATM. ⌚

↓ nový

→ Rada

4. Manažer struktury → navrhuje podpůrná opatření týkající se provozních záležitostí [...] zaměřených na bezpečné a účinné plánování a bezpečný a účinný provoz sítě za běžných [...] podmínek → i podmínek krize sítě , jakož i opatření zaměřená 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 [...] letiště plně → integrují letiště [...] do sítě.

5. Manažer struktury [...] → navrhuje opatření v případě výkonnostních cílů uvedených [...] v článku 10, → pokud se odpovídajícím způsobem neodrážejí v kapacitě, kterou mají dodávat jednotliví poskytovatelé letových → provozních [...] služeb a na níž se v operačním plánu sítě dohodli manažer struktury vzdušného prostoru a tito poskytovatelé letových → provozních [...] služeb.

6. Manažer struktury vzdušného prostoru [...] →

→ [...]

→ [...] → v koordinaci s příslušnými stranami poskytuje Komisi poradenství [...] , pokud jde o zavádění infrastruktury sítě ATM v souladu s evropským hlavním plánem ATM, zejména s cílem určit investice nezbytné pro síť.

7. → Všechna opatření přijímaná manažerem [...] struktury vzdušného prostoru → při plnění jeho úkolů se přijímají [...] procesem rozhodování založeným na spolupráci. Strany procesu rozhodování založeného na spolupráci konají tak, aby co nejvíce napomohly zlepšit fungování a výkonnost sítě → , zejména pokud jde o dosažení celounijních cílů v klíčové oblasti týkající se životního prostředí s přihlédnutím k zásadním bezpečnostním zájmům a regionálním a místním podmínkám.

7a. Proces rozhodování založený na spolupráci uvedený v odstavci je založen na:

a) vhodné a pravidelné konzultaci provozních uživatelů, koordinátorů letištních časových intervalů, členských států a případně agentury a Komise;

b) podrobných pracovních ujednáních zavedených manažerem struktury vzdušného prostoru, zejména společně s provozními uživateli a členskými státy, jakož i provozních procesů zavedených manažerem struktury vzdušného prostoru s cílem řešit aspekty plánování a provozu týkající se provádění funkcí sítě.

Konzultace uvedená v písm. a) a podrobná pracovní ujednání uvedená v písm. b) zohlední specifické rysy a požadavky jednotlivých funkcí sítě.

Cílem procesu rozhodování založeného na spolupráci je dosažení konsensu. Pokud jde o svrchovanost členských států nad jejich vzdušným prostorem, je vyžadován souhlas dotyčného členského státu či dotyčných členských států.

Jsou-li opatření týkající se plnění úkolů manažera struktury vzdušného provozu zpochybňována jedním nebo několika provozními uživateli, věc je předána k vyřešení Radě pro uspořádání struktury vzdušného provozu.

7b. Rada pro uspořádání struktury vzdušného provozu se zřizuje prostřednictvím prováděcích aktů uvedených v odstavci 8 s cílem zajistit náležitou správu nad výkonem funkcí sítě.

Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru odpovídá za schvalování a potvrzování opatření přijatých nebo navržených manažerem struktury vzdušného prostoru v souladu s podmínkami stanovenými v prováděcích pravidlech uvedených v odstavci 8, za schvalování specifikací týkajících se konzultace a podrobných pracovních ujednání uvedených v čl. 7a písm. a) a b), za schvalování operačního plánu sítě a za potvrzování vnitrostátního strategického plánu před jeho schválením Komisí a členskými státy, za sledování provádění funkcí sítě a za poskytování stanovisek a doporučení ke konkrétním otázkám.

Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru je složena ze zástupců provozních uživatelů, koordinátorů letištních časových intervalů, zástupců Komise, zástupců manažera struktury vzdušného provozu a zástupců EUROCONTROLu.

7c. Členské státy jsou plně zapojeny do rozhodnutí strategického významu ☞ . ☞ [...] ☞

↓ 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

➡ Rada

8. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijatých přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3 stanoví podrobná pravidla pro ➡ provádění článku 26 a tohoto článku, zejména pro ⚡ výkon funkcí sítě, ➡ včetně řešení krizí, pro jmenování manažera struktury vzdušného prostoru a podmínky jeho jmenování a pro podrobné ⚡ úkoly manažera struktury vzdušného prostoru ➡, pokud jde o funkce sítě, pro složení, fungování, rozhodování a podrobné úkoly Rady pro uspořádání struktury vzdušného provozu, mimo jiné pokud jde o řešení krizí, pro postupy rozhodování založené na spolupráci, kritéria a faktory, kterými se musí manažer struktury vzdušného prostoru a Rada pro uspořádání struktury vzdušného provozu řídit při plnění úkolů, které jsou jim svěřeny, a pro mechanismy správy sítě ⚡ ➡ [...] ⚡.

↓ 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 regulačním 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 funkce 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;

e) 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 funkcí 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

↶ [...] ↷

↓ 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 přílehlými oblastmi, aniž je tím dotčena bezpečnost.~~

↓ nový

↻ Rada

Článek 28

Transparentnost účetnictví manažera struktury vzdušného prostoru

1. Manažer struktury vzdušného prostoru sestavuje ↻ [...] ↻ a ↻ každoročně ↻ 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 ↻ o svých činnostech ↻ 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

↻ [...] ↻

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 6

(přizpůsobený)

↻ Rada

Článek ~~3044~~

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 ↻ [...] ↻.

↓ 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 letišťům 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

↻ [...] ↻

↓ 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

⇒ Rada

Článek 32~~3a~~

Letecké informace v elektronické podobě

Aniž je dotčeno zveřejňování leteckých informací členskými státy, manažer struktury vzdušného prostoru Komise ve spolupráci s Eurocontrol ⇒ [...] ⇐ ⇒ EUROCONTROL ⇐ 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. ⇐

⇒ Článek 32a

Pravidla létání a klasifikace vzdušného prostoru

Komise v souladu s přezkumným postupem podle čl. 37. odst. 3:

a) přijme odpovídající ustanovení o pravidlech létání na základě standardů ICAO a doporučených postupů;

b) přijme odpovídající ustanovení k zajištění jednotného provádění klasifikace vzdušného prostoru ICAO s odpovídající úpravou, s cílem zajistit bezproblémové poskytování bezpečných a účinných letových provozních služeb v rámci jednotného evropského nebe. 

~~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 neomezuji se na letecké informace, informace ohlašovací letových provozních služeb (ARO), meteorologické informace a informace o uspořádání toku provozu;~~

~~(b) v úzké spolupráci s Eurocontrol 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

⇒ Rada

Článek ~~33~~

Pružné užívání vzdušného prostoru

1. Členské státy zajistí, s ohledem na ~~⇒~~ charakter a povahu vojenské činnosti v každém z členských států a ~~☹~~ organizaci vojenských záležitostí ve své pravomoci, ~~jednotně~~ uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru v rámcí jednotného evropského nebe, ~~⇒~~ [...] ~~☹~~, s cílem usnadnit uspořádání vzdušného prostoru a řízení letového provozu v rámci společné dopravní politiky ~~⇒~~ ~~⇒~~ [...] ~~☹~~ ~~⇐~~.
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 ~~⇒~~ [...] ~~☹~~ ~~⇒~~ s ohledem na zprávy předané ~~☹~~ členskými státy, že ~~⇒~~ [...] ~~☹~~ ~~⇒~~ jsou nutné ~~☹~~ ~~⇒~~ [...] ~~☹~~ ~~⇒~~ jednotné podmínky pro ~~☹~~ uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru v rámci jednotného evropského nebe, ☒ Komise přijme ~~⇒~~ [...] ~~☹~~ ~~☒~~ ~~přijme~~ ~~se postupem stanoveným v článku 8 rámcového nařízení a~~ v rámci ~~⇒~~ mezi ~~☹~~ společné dopravní politiky ~~⇒~~ a aniž je dotčena odpovědnost členských států za jejich vzdušný prostor ~~☹~~ ~~prováděcí pravidla~~ ☒ ~~⇒~~ [...] ~~☹~~ prováděcí předpisy ~~⇒~~ [...] ~~☹~~ přezkumným postupem stanoveným v čl. 37 odst. 3. ☒

➡ 4. Způsobuje-li uplatňování tohoto článku významné provozní obtíže, mohou členské státy takové uplatňování dočasně pozastavit, pokud o tom neprodleně informují Komisi a jiné členské státy. Po zavedení dočasného pozastavení mohou být pro vzdušný prostor pod pravomocí dotyčného členského státu či členských států vypracovány úpravy pravidel přijatých podle odstavce 3. ©

↓ nový

➡ Rada

Článek 34

Koordinace projektu SESAR

Subjekty pověřené úkoly stanovenými v právu Unie v oblastech koordinace definiční fáze, vývojové fáze, nebo případně zaváděcí fáze SESAR ➡ [...] © ➡ zajistí © účinnou koordinaci mezi těmito třemi fázemi, aby mezi nimi bylo dosaženo plynulého a včasného přechodu, ➡ přičemž se zaměří zejména na fázi industrializace ©.

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

➡ **Komise zavede mechanismy sledování účinnosti koordinace projektu SESAR.** ©

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 10

~~Článek 15a~~

~~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

➡ Rada

Článek 35

Společné projekty

1. Komise může ➡ na základě potřeb synchronizace mezi zúčastněnými stranami ➡ vytvořit společné projekty pro provádění zásadních provozních změn určených v evropském hlavním plánu ATM, které ➡ [...] ➡ dosáhly dostatečné vyspělosti, aby byla umožněna aktivace interoperabilních schopností ve všech členských státech s cílem zlepšit výkonnost jednotného evropského nebe. ➡

2. Komise může rovněž vytvořit mechanismy řízení společných projektů a jejich provádění. ➡ V co nejširším rozsahu se do těchto mechanismů zapojí všechny relevantní civilní a vojenské zúčastněné strany a pokud možno se náležitě ujmou vedoucí úlohy. Ⓒ

3. Společné projekty mohou být způsobilé ➡ v rámci víceletého finančního rámce Ⓒ 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, provede odpovídající konzultace s členskými státy a příslušnými zúčastněnými stranami podle článku ➡ [...] Ⓒ ➡ 38 Ⓒ a přezkoumá ➡ stanovení priorit a Ⓒ 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 dotčeného členského státu nebo dotčených 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

➡ Rada

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

⇒ nový

⇒ Rada

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 uživatelů. ⇒ Výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011. ⇐

⇒ [...] ⇐

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije 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.~~

⇒ 4. Neposkytne-li výbor stanovisko, Komise nepřijme navržený prováděcí akt a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011. ⇐

↓ 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~~40~~

⊠ Konzultace se zúčastněnými stranami ⊠

↓ nový
⇒ Rada

1. Členské státy, vnitrostátní dozorové orgány, agentura ⇒ [...] ☹ ⇒, PRB, pokud byla PRB určena v souladu s článkem 9b, ☹ 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
⇒ Rada

2. Komise vytvoří konzultační mechanismus na úrovni Společenství ⊠ Unie ⊠ ⇒, s jehož pomocí bude ⇒ [...] ☹ konzultovat záležitosti související s prováděním tohoto nařízení ⇒ s příslušnými zúčastněnými stranami ☹ ⇐. 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 ⇒ [...] ☹ ⇒ vnitrostátními ☹ vojenskými ⇒ orgány ☹ ⇒ [...] ☹. ⇐

⇒ [...] ☹

⇒ 3. Pro účely odstavců 1 a 2 jsou případně konzultováni tito provozní i neprovozní uživatelé: ☹

a) poskytovatelé letových navigačních služeb ⇒ nebo ↻ [...] ☒ skupiny zastupující tyto poskytovatele ↻ ↻

↓ nový

b) manažer struktury vzdušného prostoru;

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 5

(přizpůsobený)

⇒ nový

⇒ Rada

c) provozovatelé letišť ⇒ nebo ↻ [...] ☒ skupiny zastupující tyto provozovatele ↻ ↻

d) ~~příslušní~~ uživatelé vzdušného prostoru nebo ↻ [...] ☒ skupiny zastupující ☒ tyto ☒
uživatelé ~~vzdušného prostoru~~ ↻ ↻

↻ [...] ☒

f) výrobci ↻ ↻

g) organizace profesního zastoupení zaměstnanců ↻ ↻

↓ nový

⇒ Rada

↻ [...] ☒ ↻ h) vnitrostátní orgány, včetně příslušných vnitrostátních vojenských orgánů;

i) koordinátoři letištních časových intervalů

j) ☒ nevládní organizace ↻ se zájmem v oblasti letectví a uspořádání letového provozu ☒.

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 5

(přizpůsobený)

➔ Rada

~~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 38a

Vztahy se zúčastněnými stranami

Poskytovatelé letových provozních služeb stanoví mechanismy konzultací s příslušnými uživateli vzdušného prostoru, provozovateli letišť a vojenskými orgány o všech závažných otázkách týkajících se poskytovaných služeb, včetně významných změn v uspořádání vzdušného prostoru, nebo o významných investicích, které mají závažný dopad na zajišťování uspořádání letového provozu a poskytování letových navigačních služeb nebo na poplatky za tyto služby. ©

Vztahy s evropskými třetími zeměmi

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 5

(přizpůsobený)

⇒ nový

⇒ Rada

~~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, ~~bud'~~ v rámci dohod uzavřených se sousedními třetími zeměmi ☞, zejména v oblasti EUROCONTROLu nebo v regionu ICAO EUR, ☹, ~~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 ~~bud'~~ v rámci dohod ☞ o přeshraničním poskytování služeb se třetími zeměmi, o spolupráci na modernizaci uspořádání letového provozu, ☹ o funkcích sítě, nebo v rámci dohody mezi Unií a ☞ [...] ☹ ☞ EUROCONTROLe ☹, kterou se stanoví obecný rámec posílené spolupráci, jež posiluje „celoevropský rozměr“ ATM. ☞

☞ Tímto článkem není dotčeno rozhodnutí členských států o tom, zda by mělo být jednotné evropské nebe rozšířeno na jejich zámořské země a území nebo autonomní území v jiných regionech ICAO. ☹

↓ 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

➡ Rada

Článek 40

Podpora ze strany dalších subjektů

Komise může při plnění svých úkolů podle tohoto nařízení požádat o podporu další subjekty  [...]  včetně EUROCONTROLu v rámci dohody mezi Uníí a EUROCONTROLe, jež poskytuje obecný rámec pro rozšířenou spolupráci. 

↓ 1070/2009 čl. 2 odst. 1

Článek 4

Bezpečnostní požadavky

~~Komise přijme v souladu s regulačním 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

⇒ Rada

Článek 41~~48~~

Důvěrnost

1. Vnitrostátní dozorové orgány jednající v souladu s vnitrostátními právními předpisy, ~~ani~~ příslušné vnitrostátní orgány ~~ani~~ Komise ~~⇒~~ , ani ~~⇒~~ [...] ~~PRB~~ ~~⇒~~ [...] ~~ani~~ , ani manažer struktury vzdušného prostoru ~~⇒~~ nezveřejňují informace důvěrné povahy, zejména informace o poskytovatelích letových navigačních služeb, jejich obchodních vztazích nebo jejich nákladových ~~⇒~~ a příjmových položkách.

2. Ustanovením odstavce 1 nejsou dotčena práva vnitrostátních dozorových orgánů ~~ani~~ ~~⇒~~ [...] ~~ani~~ ~~⇒~~ ~~ani~~ Komise ~~⇒~~ ~~⇒~~ [...] ~~⇒~~ na zveřejňování informací v případech, kdy je to nezbytné k plnění jejich povinností ~~⇒~~ [...] ~~⇒~~ . V takovém případě ~~⇒~~ 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 [...] zpřístupněné v souladu s [...] [...] čl. 13 odst. 3b, čl. 13a odst. [...] 6, čl. 13b odst. 2, [...] čl. 25 odst. 3 a čl. 25 odst. 4 nebo vykazovanné podle čl. 19 odst. 6 , zejména pokud jde o stanovené náklady [...] a skutečné náklady [...] určených poskytovatelů letových provozních služeb, uvedeným ~~v článku 14~~ se zveřejňují , s výhradou ochrany obchodních zájmů fyzických nebo právnických osob, včetně duševního vlastnictví, neexistuje-li převažující veřejný zájem na zveřejnění .

↓ 1070/2009 čl. 1 odst. 5

(přizpůsobený)

nový

Rada

Článek 42~~9~~

Sankce

~~Sankce, které členské státy stanoví~~ pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení a porušení ~~opatření podle článku 3~~ [...] 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 uvedena 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

→ Rada

Článek 43

Hodnocení

1. Komise provede → [...] → 5 až 8 let po vstupu nařízení v platnost → hodnocení s cílem posoudit → [...] → právní, sociální, ekonomické a environmentální dopady → tohoto nařízení → a jeho přidanou hodnotu na vnitrostátní i evropské úrovni → . Je-li to odůvodněné, může Komise za tímto účelem požádat členské státy, → včetně vojenských orgánů →, 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.~~

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.~~

~~Článek 44~~⁴³

~~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:

- 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 potřeb³²;
- b) v případě závažných vnitřních nepokojů, které ohrožují veřejný pořádek³²;
- c) v případě války nebo závažného mezinárodního napětí, které zakládá válečnou hrozbu³²;
- d) pro plnění mezinárodních závazků členského státu týkajících se zachování míru a mezinárodní bezpečnosti³²;
- e) 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 letectví³² 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.~~

³² ~~Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.~~



➞ Rada

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.



550/2004 (přizpůsobený)

Článek ~~46~~49

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

➞ Rada

2. Ustanovení čl. 3 odst. 3 ➞ ➞ [...] ☹ a čl. 25 odst. 3 ☹ se použije ode dne [Úřad pro publikaci: vložte datum ➞ [...] ☹ ➞ 72 ☹ měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].

Články 10 až 24 se použijí ➡ [...] ➡ od doby jednoho roku po jeho přijetí ➡ . 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. ➡ Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/709 ve znění přijatém dne 6. května 2019 se i nadále uplatňuje až do konce čtvrtého referenčního období. ➡

Ustanovení ➡ [...] ➡ čl. 27 odst 4 ➡ a článku 32 se použijí na manažera struktury vzdušného prostoru ode dne použitelnosti rozhodnutí o jmenování přijatého podle čl. 27 odst. 2 ➡ [...] ➡.

➡ Článek 42 se použije ode dne *[Úřad pro publikace: vložte prosím datum vstupu tohoto nařízení v platnost]*. Opatření přijatá členskými státy podle uvedeného článku se použijí od:

– *[Úřad pro publikace: vložte prosím datum – 72 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost]*, pokud jde o porušení čl. 3 odst. 3 a čl. 25 odst. 3;

– po uplynutí jednoho roku od přijetí tohoto nařízení, pokud jde o porušení článků 10 až 24. ➡

↓ 550/2004

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda/předsedkyně

↓ 550/2004

→₁ 1070/2009 čl. 2 bod 13 písm. a)

→₂ 1070/2009 čl. 2 bod 13 písm. b)

PŘÍLOHA I

→₁ POŽADAVKY NA KVALIFIKOVANÉ SUBJEKTY ←

→₂ Kvalifikovaný subjekt. ←

~~musí prokázat rozsáhlou zkušenost v oblasti hodnocení veřejných a soukromých subjektů na úseku letecké dopravy, zejména poskytovatelů letových navigačních služeb, a v jiných souvisejících úsecích z jedné nebo více oblastí, na které se vztahuje toto nařízení,~~

~~musí mít komplexní pravidla a předpisy pro pravidelná šetření o výše uvedených subjektech, která jsou zveřejňována, postupně doplňována a zlepšována na základě výzkumných a vývojových programů,~~

↓ 1070/2009 čl. 2 bod 13 písm. b)

~~nesmí být ovládána poskytovateli letových navigačních služeb, řídicími orgány letiště nebo ostatními subjekty podnikajícími v poskytování letových navigačních služeb nebo ve službách letecké dopravy,~~

~~musí být vybavena dostatečným technickým, řídicím, podpůrným a výzkumným personálem odpovídajícím úkolům, které mají být vykonávány,~~

↓ 552/2004

~~6. Subjekt musí uzavřít pojištění odpovědnosti za škodu, pokud jeho odpovědnost nepřevzal členský stát v souladu s vnitrostátními právními předpisy, nebo pokud za kontroly nenese odpovědnost přímo samotný členský stát.~~

~~7. Pracovníci subjektu jsou povinni zachovat úřední tajemství ohledně všech informací, které získali při plnění svých úkolů podle tohoto nařízení.~~

↓ 1070/2009 čl. 2 bod 13 písm. b)

~~musí být řízena a spravována tak, aby byla zajištěna důvěrnost informací požadovaných
správními orgány,~~

~~musí být připravené poskytnout významné informace příslušnému vnitrostátnímu
dozorovému orgánu,~~

~~musí mít stanoveny a zdokumentovány své zásady, cíle a závazky týkající se kvality
a musí zajistit, aby na všech úrovních organizace byly tyto zásady srozumitelné,
uplatňované a prosazované,~~

~~musí mít vypracovaný, uplatňovat a prosazovat účinný vnitřní systém kvality založený
na mezinárodně uznaných normách kvality a v souladu s EN 45004 (kontrolní orgány)
a s EN 29001 podle požadavků programu IACS pro osvědčování systému kvality,~~

~~musí svůj systém zajišťování kvality nechat osvědčit nezávislým orgánem auditorů
uznaným členským státem v místě usazení organizace.~~

↓ 550/2004

↻ Rada

PŘÍLOHA III

↻ [...] ↻



PŘÍLOHA II

Zrušená nařízení a jejich následná změna

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



PŘÍLOHA III

SROVNÁVACÍ TABULKA

Nařízení (EU) č. 549/2004	Nařízení (EU) č. 550/2004	Nařízení (EU) č. 551/2004	Toto nařízení
Čl. 1 odst. 1 až 3			Čl. 1 odst. 1 až 3
Čl. 1 odst. 4			–
–			Čl. 1 odst. 4
Čl. 2 bod 1 písm. a) a b)			Čl. 2 bod 5 písm. a) a b)
Čl. 2 bod 2			Čl. 2 bod 1
Čl. 2 bod 3			Čl. 2 bod 2
Čl. 2 bod 2a			
Čl. 2 bod 4			Čl. 2 bod 4
–			Čl. 2 bod 6
Čl. 2 bod 5			Čl. 2 bod 3
Čl. 2 bod 6			Čl. 2 bod 11
Čl. 2 bod 7			Čl. 2 bod 12
–			Čl. 2 bod 13
Čl. 2 bod 8			Čl. 2 bod 14
Čl. 2 bod 9			Čl. 2 bod 8
Čl. 2 bod 10			Čl. 2 bod 9

Čl. 2 bod 11			Čl. 2 bod 10
Čl. 2 bod 12			Čl. 2 bod 17
–			Čl. 2 body 18 až 20
Čl. 2 bod 13			Čl. 2 bod 16
Čl. 2 bod 13a			Čl. 2 bod 33
Čl. 2 bod 14			–
–			Čl. 2 bod 21
–			Čl. 2 bod 22
Čl. 2 bod 16			Čl. 2 bod 23
Čl. 2 bod 17			Čl. 2 bod 32
Čl. 2 bod 18			–
Čl. 2 bod 19			Čl. 2 bod 24
–			Čl. 2 body 25 a 26
Čl. 2 bod 20			Čl. 2 bod 31
Čl. 2 bod 22			Čl. 2 bod 34
Čl. 2 bod 23			–
Čl. 2 bod 23a			Čl. 2 bod 35
			Čl. 2 body 35b a 35c
Čl. 2 bod 23b			Čl. 2 bod 15
Čl. 2 body 24 a 25			–

Čl. 2 bod 26			Čl. 2 bod 36
Čl. 2 bod 27			–
Čl. 2 bod 28			Čl. 2 bod 37
Čl. 2 bod 29			Čl. 2 bod 38
–			Čl. 2 body 39 a 40
Čl. 2 bod 30			Čl. 2 bod 41
–			Čl. 2 body 42 a 43
–			Čl. 2 body 43a až 43c
Čl. 2 bod 31			Čl. 2 bod 44
–			Čl. 2 bod 44a
–			Čl. 2 bod 45
Čl. 2 bod 32			–
Čl. 2 bod 33			Čl. 2 bod 46
Čl. 2 bod 34			Čl. 2 bod 47
–			Čl. 2 body 48 až 52
Čl. 2 body 35 a 36			–
Čl. 2 bod 38			Čl. 2 bod 53
Čl. 2 bod 39			Čl. 2 bod 54

–			Čl. 2 bod 56
Čl. 2 bod 40			Čl. 2 bod 57
Čl. 2 bod 41			Čl. 2 bod 27
–			Čl. 2 body 28 až 30
–			Článek 2a
Článek 3			–
Čl. 4 odst. 1			Čl. 3 odst. 1
Čl. 4 odst. 2			Čl. 3 odst. 3
–			Čl. 3 odst. 4
Čl. 4 odst. 3			Čl. 3 odst. 2
Čl. 4 odst. 4			–
Čl. 4 odst. 5			Čl. 3 odst. 9
–			Články 4 až 9
Čl. 5 odst. 1			Čl. 37 odst. 1
Čl. 5 odst. 2			–
Čl. 5 odst. 3			Čl. 37 odst. 3
–			Čl. 37 odst. 4
Čl. 5 odst. 4 a 5 a článek 6			–

Článek 7			Článek 39
Čl. 8 odst. 1			Článek 40
Čl. 8 odst. 2			–
–			Článek 41
Článek 9			Článek 42
Čl. 10 odst. 1			Čl. 38 odst. 1
Čl. 10 odst. 2			Čl. 38 odst. 2
Čl. 10 odst. 3			Čl. 38 odst. 3
–			Článek 38a
Čl. 11 odst. 1 první věta a čl. 11 odst. 3 písm. d) první a třetí věta			Čl. 10 odst. 1
Čl. 11 odst. 1 písm. a) až c)			Čl. 10 odst. 2
Čl. 11 odst. 2			–
Čl. 11 odst. 3 písm. a)			Článek 11
Čl. 11 odst. 3 písm. b) a c)			Čl. 13 odst. 1, 3, 3 ^a a 3b
–			Čl. 13 odst. 1a a 1b
Čl. 11 odst. 3 písm. b)			Čl. 13 odst. 2

Čl. 11 odst. 3, písm. c) první pododstavec			Čl. 13 odst. 5
Čl. 11 odst. 3, písm. c) první pododstavec			Čl. 13a odst. 1
–			Čl. 13a odst. 2
Čl. 11 odst. 3, písm. a)			Čl. 13a odst. 3
Čl. 11 odst. 3, písm. c), pododstavce 2 až 4			Čl. 13a odst. 4 a 5
–			Čl. 13a odst. 6
Čl. 11 odst. 3 písm. d) druhá věta			Čl. 13b odst. 2
–			Čl. 13b odst. 1 a 2a
Čl. 11 odst. 3 písm. e)			Čl. 13b odst. 3
–			Články 16 a 17
Čl. 11 odst. 4 písm. a)			Čl. 10 odst. 3 písm. a)
–			Čl. 10 odst. 3 písm. b) až d)
Čl. 11 odst. 4 písm. b) a c)			–
Čl. 11 odst. 4 písm. d)			Čl. 10 odst. 3 písm. e)

Čl. 11 odst. 4 písm. e)			Čl. 10 odst. 3 písm. f)
–			Čl. 10 odst. 3 písm. g) až k)
Čl. 11 odst. 4 druhý pododstavec			Článek 18
Čl. 11 odst. 5			–
Čl. 11 odst. 6			Článek 18
–			Články 19 až 35
Čl. 12 odst. 1 a čl. 12 odst. 2 až po „v článku 3“			Čl. 43 odst. 1
Čl. 12 odst. 2, část věty začínající „a podá první zprávu Evropskému parlamentu“			Čl. 43 odst. 2
Čl. 12 odst. 3 a 4			–
Článek 13			Článek 44
–			Článek 45
Článek 13a			–
Článek 14			Článek 46
	Článek 1		Čl. 1 odst. 1
	–		Čl. 1 odst. 2 až 4
	–		Články 2 a 3

	Čl. 2 odst. 1		Čl. 4 odst. 1
	–		
	Čl. 2 odst. 2		Čl. 4 odst. 3
	–		Čl. 5 odst. 1
	Čl. 2 odst. 3		Čl. 5 odst. 3
	Čl. 2 odst. 4		Čl. 5 odst. 2
	Čl. 2 odst. 5		Čl. 5 odst. 4
	Čl. 2 odst. 6		Čl. 5 odst. 5
	–		Čl. 5 odst. 5a
	Články 3 až 6		–
	Čl. 7		Čl. 7 odst. 1a písm. a)
	Čl. 7 odst. 2		Čl. 7 odst. 1a písm. c)
	Čl. 7 odst. 3 první věta		–
	Čl. 7 odst. 3 druhá a třetí věta		–
	Čl. 7 odst. 4		Čl. 6 odst. 2a a 3
	Čl. 7 odst. 5 a 6		–
	Čl. 7 odst. 7		Čl. 6 odst. 1 druhý pododstavec a čl. 6 odst. 4 a 5

	Čl. 7 odst. 8 a 9		–
	–		Čl. 6 odst. 6
	Čl. 8 odst. 1		Čl. 7 odst. 1 písm. a)
	–		Čl. 7 odst. 1 písm. b) a čl. 7 odst. 1 druhý pododstavec písm. c) a d)
	Čl. 8 odst. 2		Čl. 7 odst. 2
			Čl. 7 odst. 2 poslední věta
	Čl. 8 odst. 3		Čl. 7 odst. 3
	Čl. 8 odst. 4 a 5		–
	Čl. 8 odst. 6		Čl. 7 odst. 4
	Článek 9		Článek 7a
	Článek 9a		Článek 2a
	Článek 9b		–
	Článek 10		Článek 7b
	–		Články 9b až 18
	Článek 11		Článek 30
	Čl. 12 odst. 1		Čl. 25 odst. 1
	Čl. 12 odst. 2		Čl. 25 odst. 1
	Čl. 12 odst. 3		Čl. 25 odst. 3
	–		Čl. 25 odst. 4

	Čl. 12 odst. 4		Čl. 25 odst. 2
	–		Články 26 až 28
	Čl. 12 odst. 5		–
	Čl.13 odst. 1		Čl. 9a odst. 1
	–		
	Čl. 13 odst. 2		Čl. 9a odst. 3
	Čl. 13 odst. 3		Čl. 9a odst. 4
	–		Články 32a až 34
	Článek 14		Čl. 19 odst. 1
	Čl. 15 odst. 1		Čl. 19 odst. 2
	Čl. 15 odst. 3 písm. f)		Čl. 19 odst. 3
	–		Čl. 19 odst. 5
	Čl. 15 odst. 2 písm. a)		Čl. 20 odst. 1 a 2
	Čl. 15 odst. 2 písm. b) první věta		Čl. 20 odst. 2
	Čl. 15 odst. 2 písm. b) druhá věta		Čl. 20 odst. 3
	Čl. 15 odst. 2 písm. b) třetí věta		Čl. 20 odst. 4
	Čl. 15 odst. 2 písm. c)		–

	Čl. 15 odst. 2 písm. d)		Čl. 20 odst. 6
	Čl. 15 odst. 2 písm. e)		Čl. 20 odst. 5
	Čl. 15 odst. 2 písm. f)		Čl. 19 odst. 6 a článek 23
	Čl. 15 odst. 3 písm. a)		Čl. 22 odst. 1
	–		Čl. 22 odst. 2, 3 a 5a
	Čl. 15 odst. 3 písm. b)		Čl. 22 odst. 4
	Čl. 15 odst. 3 písm. c)		Čl. 21 odst. 1
	–		Čl. 21 odst. 1a a 2
	Čl. 15 odst. 3 písm. d)		Čl. 19 odst. 2
	Čl. 15 odst. 3 písm. e)		Čl. 20 odst. 2 a čl. 22 odst. 1
	Čl. 15 odst. 3 písm. f)		Čl. 22 odst. 5
	Čl. 15 odst. 4		Článek 23
	Čl. 15a odst. 1 a odst. 3 první věta		Čl. 35 odst. 1 a 4
	Čl. 15a odst. 2		Čl. 35 odst. 2 a 4
	Čl. 15a odst. 3 druhá až čtvrtá věta		Čl. 35 odst. 3
	–		Články 37 až 40

	Čl. 15a odst. 3 pátá věta		–
	Čl. 16 odst. 1		Čl. 24 odst. 1
	Čl. 16 odst. 2		Čl. 24 odst. 2 a 3
	Čl. 16 odst. 3		Čl. 24 odst. 3
	Článek 17		–
	Čl. 18 odst. 1		Čl. 41 odst. 1
	Čl. 18 odst. 2		Čl. 41 odst. 2
	Čl. 18 odst. 3		Čl. 41 odst. 3
	–		Články 42 až 45
	Článek 19		Článek 46
	Příloha I		–
	Příloha II		–
		Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1
		Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 1
		–	Čl. 1 odst. 2 a 3
		Čl. 1 odst. 3	Čl. 1 odst. 4
		–	Čl. 1 odst. 5 a 6 a články 2 až 25
		Čl. 1 odst. 4 a 3	–
		Článek 3a	Článek 32
		Články 4 a 5	–

		Čl. 6 odst. 1	Čl. 26 odst. 1
			Čl. 26 odst. 1a
		Čl. 6 odst. 2 první pododstavec	Čl. 26 odst. 2
		–	Čl. 26 odst. 3
		Čl. 6 odst. 2 druhý pododstavec	Čl. 26 odst. 4
		–	Čl. 27 odst. 1
		Čl. 6 odst. 2 třetí pododstavec první věta	Čl. 27 odst. 2
		Čl. 6 odst. 2 třetí pododstavec druhá a třetí věta	Čl. 27 odst. 3
		–	Čl. 27 odst. 4 až 7c
		Čl. 6 odst. 3	–
		Čl. 6 odst. 4	Čl. 27 odst. 8
		Čl. 6 odst. 5	Čl. 26 odst. 1a
		Čl. 6 odst. 6	Čl. 26 odst. 2 písm. b)

		Čl. 6 odst. 7 až 9	Čl. 27 odst. 8
		–	Články 28 až 30
		Čl. 7 odst. 1	Čl. 33 odst. 1
		Čl. 7 odst. 2	Čl. 33 odst. 2
		Čl. 7 odst. 3	Čl. 33 odst. 3
			Čl. 33 odst. 4
		–	Články 34 až 45
		Články 8 a 10	–
		Článek 11	Článek 46

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (EU) 2018/1139, pokud jde o požadavky na uspořádání letového provozu a letové navigační služby

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 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,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) [...]

(2) [...]

(3) [...]

(4) [...]

(5) [...]

(6) [...]

(7) [...]

(8) [...]

(9) [...]

(10) [...]

(11) [...]

(12) [...]

(13) [...]

(14) [...]

(15) [...]

(16) [...]

(17) [...]

(18) [...]

(19) [...]

(20) [...]

- (20a) S cílem optimalizovat uplatňování pravidel týkajících se jednotného evropského nebe byla nařízení (ES) 549/2004³³, 550/2004³⁴ a 551/2004³⁵ nahrazena a zrušena [pozměněným nařízením SES 2+]. Je proto vhodné aktualizovat odkazy učiněné na uvedená tři nařízení v nařízení (EU) 2018/1139³⁶.
- (20b) Do nařízení (EU) 2018/1139 je rovněž vhodné začlenit požadavky související s certifikací poskytovatelů letových navigačních služeb, které byly dříve stanoveny v nařízení č. 550/2004, aby byl umožněn zjednodušený regulační rámec pro certifikaci a jednotný postup vydávání osvědčení. Zejména je vhodné stanovit, že aby poskytovatelé uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb (ATM/ANS) mohli získat osvědčení, měli by prokázat dostatečnou finanční stabilitu a získat odpovídající pojištění odpovědnosti a pojistné krytí, splňovat platné požadavky na vlastnickou a organizační strukturu a řídit bezpečnostní rizika. Rovněž by měly být stanoveny podmínky, které se mohou vztahovat na vydaná osvědčení.
- (20c) Kromě toho by měly být, s ohledem na požadavky vztahující se na služby údajů o letovém provozu, doplněny hlavní požadavky platné pro ATM/ANS a řídicí letového provozu.
- (21) Nařízení (EU) 2018/1139 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

³³ 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).

³⁴ 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).

³⁵ 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).

³⁶ 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).

Článek 1

Nařízení (EU) 2018/1139 se mění takto:

a1) Článek 2³⁷ se mění takto:

(a) odstavec 1 písm. h) se nahrazuje tímto:

„navrhování struktur vzdušného prostoru ve vzdušném prostoru v rámci vzdušného prostoru jednotného evropského nebe, aniž jsou dotčena ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady [pozměněného nařízení SES 2+] a povinnosti členských států s ohledem na vzdušný prostor v rámci jejich jurisdikce.“;

(b) odstavec 5 se nahrazuje tímto:

„5. Aniž jsou dotčeny požadavky týkající se národní bezpečnosti a obrany a čl. [1 odst. 2] [pozměněného nařízení SES 2+], členské státy zajistí, aby:

a) zařízení podle odst. 3 prvního pododstavce písm. b) tohoto článku, která jsou veřejná, a

b) ATM/ANS podle odst. 3 prvního pododstavce písm. c) tohoto článku poskytované letecké dopravě, na niž se vztahuje [pozměněné nařízení SES 2+],

zaručovaly míru bezpečnosti a interoperability s civilními systémy, která je stejně účinná jako úroveň vyplývající z uplatňování hlavních požadavků stanovených v přílohách VII a VIII tohoto nařízení.“.

³⁷ Změny tohoto článku mají aktualizovat odkazy obsažené v nařízení 2018/1139.

1) V článku 3 se body 5, 33 a 34 nahrazují tímto:

„5) ATM/ANS“ uspořádání letového provozu definované v čl. 2 odst. 9 [pozměněného nařízení SES 2+] a letové navigační služby definované v čl. 2 odst. 4 uvedeného nařízení, jakož i síťové funkce uvedené v článku 26 uvedeného nařízení, a služby sestávající z vytváření, zpracování, formátování a poskytování údajů všeobecnému letovému provozu pro účely letové navigace;

33) „vzdušným prostorem jednotného evropského nebe“ vzdušný prostor nad územím, na které se vztahují Smlouvy, jakož i veškerý další vzdušný prostor, kde členské státy uplatňují [pozměněné nařízení SES 2+] v souladu s čl. 1 odst. 4 uvedeného nařízení³⁸;

34) „příslušným vnitrostátním úřadem“ jeden či více subjektů pověřených členským státem a majících potřebné pravomoci a stanovené povinnosti vykonávat úkoly v oblasti osvědčování, dozoru a vynucování v souladu s tímto nařízením a akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě.“;

1a) V článku 40 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Poskytování ATM/ANS uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. g) musí být v souladu s hlavními požadavky stanovenými v příloze VIII a podle okolností v příloze VII.

Poskytovatelé ATM/ANS rovněž musí:

- a) v zájmu zajištění bezpečného a nepřerušného poskytování služeb prokázat dostatečnou finanční stabilitu a získat patřičné pojištění odpovědnosti a pojistné krytí s ohledem na jejich právní postavení a dostupnou úroveň krytí komerčního pojistného;
- b) splňovat platné požadavky na vlastnickou a organizační strukturu s cílem předcházet střetům zájmů, a zajistit tak nediskriminační poskytování služeb, a
- c) řídit bezpečnostní rizika.“.

³⁸ Změny tohoto ustanovení mají aktualizovat odkazy obsažené v nařízení 2018/1139.

1b) Článek 41 se mění takto:

(a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Osvědčení uvedené v odstavci 1 tohoto článku se vydává na základě žádosti, pokud žadatel prokázal, že dodržuje prováděcí akty přijaté podle článku 43 k zajištění souladu s hlavními požadavky uvedenými v čl. 40 odst. 1 prvním pododstavci, jakož i s požadavky uvedenými v čl. 40 odst. 1 druhém pododstavci písm. a), b) a c).“;

(b) vkládá se tento odstavec 3a:

„3a. Osvědčení uvedené v odstavci 1 tohoto článku může podléhat objektivně odůvodněným, nediskriminačním, přiměřeným a transparentním podmínkám. Tyto podmínky 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 pro osvědčení podle článku 41 a

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

c) odstavec 4 se mění takto:

„4. Platnost osvědčení uvedeného v odstavci 1 tohoto článku může být v souladu s prováděcími akty podle čl. 43 odst. 1 prvního pododstavce písm. b) omezena, pozastavena nebo zrušena, pokud držitel již nedodržuje hlavní požadavky uvedené v čl. 40 odst. 1 prvním pododstavci nebo požadavky uvedené v čl. 40 odst. 1 druhém pododstavci písm. a), b) a c) a pravidla a postupy pro vydání a zachování platnosti takového osvědčení.“;

d) odstavec 5 se mění takto:

„5. Odchylně od odstavce 1 tohoto článku se v souladu s prováděcími akty podle článku 43 mohou členské státy rozhodnout, že poskytovatelé letových informačních služeb mohou předkládat prohlášení o své způsobilosti a dostupnosti prostředků pro plnění povinností souvisejících se službami poskytovanými v souladu s hlavními požadavky podle čl. 40 odst. 1 prvního pododstavce a požadavky podle čl. 40 odst. 1 druhého pododstavce písm. a), b) a c).
V takovém případě dotčený členský stát o svém rozhodnutí uvědomí Komisi, agenturu a ostatní členské státy.“

1c) Článek 43 se nahrazuje tímto:

„1. Za účelem zajištění jednotného provádění a plnění hlavních požadavků uvedených v čl. 40 odst. 1 prvním pododstavci a požadavků uvedených v čl. 40 odst. 1 druhém pododstavci písm. a), b) a c) přijme Komise pro poskytování služeb ATM/ANS podle čl. 2 odst. 1 písm. g) na základě zásad stanovených v článku 4 a za účelem dosažení cílů uvedených v článku 1 prováděcí akty, kterými stanoví podrobná ustanovení ohledně:

- a) zvláštních pravidel a postupů pro poskytování služeb ATM/ANS v souladu s hlavními požadavky uvedenými v čl. 40 odst. 1 prvním pododstavci a požadavky uvedenými v čl. 40 odst. 1 druhém pododstavci písm. a), b) a c), včetně stanovení a provádění plánu pro nepředvídané události v souladu s přílohou VIII bodem 5.1 písm. f);
- b) pravidel a postupů pro vydání, zachování, změnu, omezení, pozastavení nebo zrušení platnosti osvědčení uvedených v čl. 41 odst. 1;
- bb) podmínky uvedených v čl. 41 odst. 3a;

- c) pravidel a postupů pro prohlášení poskytovatelů letových informačních služeb uvedených v čl. 41 odst. 5 a pravidel a postupů pro situace, v nichž jsou taková prohlášení povolena;
- d) pravidel a postupů pro vydání, zachování, změnu, omezení, pozastavení nebo zrušení platnosti osvědčení uvedených v čl. 42 odst. 1 písm. b) a pravidel a postupů pro situace, v nichž jsou taková osvědčení vyžadována;
- e) pravidel a postupů pro prohlášení organizací uvedených v čl. 42 odst. 1 písm. a) a pravidel a postupů pro situace, v nichž jsou taková prohlášení vyžadována;
- f) práv a povinností držitelů osvědčení uvedených v čl. 41 odst. 1 a v čl. 42 odst. 1 písm. b) a organizací předkládajících prohlášení v souladu s čl. 41 odst. 5 a čl. 42 odst. 1 písm. a).

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 127 odst. 3.

- 2. Pravidla uvedená v odstavci 1 náležitě zohlední hlavní plán ATM.
- 3. Při přijímání těchto prováděcích aktů Komise zajistí splnění hlavních požadavků uvedených v čl. 40 odst. 1 prvním pododstavci a požadavků uvedených v čl. 40 odst. 1 druhém pododstavci písm. a), b) a c) tohoto nařízení a náležitě zohlední mezinárodní standardy a doporučené postupy, zejména ty, jež jsou uvedeny v přílohách 2 až 4, 10, 11 a 15 Chicagské úmluvy.“

2) Článek 93 se nahrazuje tímto³⁹:

„Článek 93

Provádění jednotného evropského nebe

Agentura, pokud disponuje příslušnou odborností a na žádost Komise, poskytne Komisi technickou podporu při provádění jednotného evropského nebe, zejména:

- a) prováděním technických kontrol, technických šetření a studií;
- b) přispíváním k provádění systému výkonnosti pro letové navigační služby a funkce sítě, a to v záležitostech, na něž se vztahuje toto nařízení, ve spolupráci s orgánem pro kontrolu výkonnosti podle článku [9b] [pozměněného nařízení SES 2+];
- c) přispíváním k provádění hlavního plánu ATM, včetně vývoje a zavádění programu SESAR.“

³⁹ Změny tohoto článku mají aktualizovat odkazy obsažené v nařízení 2018/1139.

- 3) [...]
- 4) [...]
- 5) [...]
- 6) [...]
- 7) [...]
- 8) [...]
- 9) [...]
- 10) [...]
- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) [...]
- 14) [...]
- 15) [...]
- 16) [...]
- 17) [...]
- 18) [...]
- 19) [...]
- 20) [...]

21) Příloha VIII se mění takto:

a) vkládá se nový bod 2.3a, který zní:

„2.3a. Služby údajů o letovém provozu

2.3a.1. Shromážděné údaje o letovém provozu jsou dostatečně kvalitní, úplné, aktuální, pocházejí z legitimního zdroje a musí být poskytovány včas.

2.3a.2. U služeb údajů o letovém provozu je dosažena a udržována dostatečná výkonnost, pokud jde o jejich dostupnost, integritu, kontinuitu a včasnost z pohledu plnění potřeb uživatele.

2.3a.3. Systémy a nástroje poskytující služby údajů o letovém provozu jsou náležitě projektovány, vyrobeny a udržovány, aby byla zajištěna jejich vhodnost k zamýšlenému účelu.

2.3a.4. Šíření těchto údajů probíhá včas a pomocí dostatečně spolehlivých a rychlých komunikačních prostředků chráněných před úmyslným i neúmyslným rušením a poškozením.“;

b) článek 2.8 se nahrazuje tímto⁴⁰:

„2.8. Uspořádání vzdušného prostoru

Vymezování konkrétních částí vzdušného prostoru pro určité využití je sledováno, koordinováno a včas vyhlašováno, aby se za všech okolností omezilo riziko ztráty rozstupu mezi letadly. S ohledem na organizaci vojenských činností a související aspekty spadající pod pravomoc členských států podporuje uspořádání vzdušného prostoru rovněž jednotné uplatňování koncepce pružného využívání vzdušného prostoru, jak ji popsala organizace ICAO a jak je prováděna podle [pozměněného nařízení SES 2+], za účelem usnadnění uspořádání vzdušného prostoru a uspořádání letového provozu v rámci společné dopravní politiky.“.

⁴⁰ Změny v tomto bodě v příloze mají aktualizovat odkazy obsažené v nařízení 2018/1139.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda/předsedkyně
