

Brusel 28. listopadu 2014
(OR. en)

15732/14

Interinstitucionální spis:
2013/0186 (COD)

AVIATION 217
CODEC 2290

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966
Č. dok. Komise:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588
Předmět:	<i>Zasedání Rady pro <u>dopravu, telekomunikace a energetiku</u> konající se dne 3. prosince 2014</i> Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o provádění jednotného evropského nebe (přepracované znění) – obecný přístup

I. ÚVOD

Dne 12. června 2013 předložila Komise Radě a Evropskému parlamentu výše uvedený návrh. Cílem tohoto návrhu je zvýšit konkurenceschopnost evropského systému letecké dopravy, zejména pak dále rozvinout iniciativu jednotné evropské nebe, a to přepracováním stávajícího legislativního balíčku týkajícího se jednotného evropského nebe a některými změnami nařízení o Evropské agentuře pro bezpečnost letectví, jež bylo přijato v roce 2009. Přesněji řečeno, přepracované znění balíčku týkajícího se jednotného evropského nebe (známé pod zkratkou SES 2+) má za cíl zlepšení dohledu nad pravidly, systému sledování výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru (FABs), zaměření poskytovatelů služeb na zákazníka i celkové výkonnosti.

Balíček SES 2+ kromě toho zjednoduší právní předpisy odstraněním některých překrývajících se oblastí ve stávajících právních předpisech. Klíčové problémy, jimiž se návrh zabývá, jsou nedostatečná účinnost letových navigačních služeb a roztříštěnost systému uspořádání letového provozu (ATM).

II. PRÁCE V RÁMCI ORGÁNŮ RADY

Komise předložila tento návrh a své hodnocení dopadu na zasedání Pracovní skupiny pro leteckou dopravu (dále jen „pracovní skupina“) dne 2. září 2013 během litevského předsednictví; po této prezentaci následovala výměna názorů. Úvodní prezentace návrhu byla základem pro neformální zasedání ministrů dopravy EU nazvané „Single European Sky - Delivering the Future: Vision 20XX“ (Jednotné evropské nebe - realizace budoucnosti: vize 20XX), které se konalo ve dnech 15. a 16. září 2013 ve Vilniusu. Výměna názorů pokračovala během řeckého předsednictví na zasedání pracovní skupiny konaném dne 20. června 2014.

Tento návrh úzce souvisí s dalším návrhem obsaženým ve výše uvedeném legislativním balíčku, tj. s nařízením, kterým se zřizuje Evropská agentura pro bezpečnost letectví (dále jen „nařízení o agentuře EASA“). Pokud spočíval v posouzení pouze těch článků, které mají přímou souvislost s přepracovaným návrhem SES 2+. Toto řešení bylo zvoleno vzhledem k tomu, že se očekává, že Komise předloží zvláštní návrh o celkovém přezkumu nařízení o agentuře EASA v plném rozsahu v průběhu roku 2015.

Postupné posouzení jednotlivých článků přepracovaného návrhu SES 2+ bylo zahájeno během italského předsednictví dne 4. července a usilovně pokračovalo v průběhu měsíců září, říjen a listopad 2014.

Dne 26. listopadu 2014 byl Výboru stálých zástupců (Coreperu) předložen návrh obecného přístupu. Na tomto zasedání několik delegací vyjádřilo obecně podporu kompromisnímu znění předsednictví, zatímco jiné delegace znovu zopakovaly své výhrady k některým otázkám a předložily nové návrhy znění. Předsednictví vzalo na vědomí připomínky delegací a aby vyřešilo některé nedořešené otázky a usnadnilo dosažení obecného přístupu, některé z návrhů předložených delegacemi přijalo.

Jedinou zbývající otázkou, kterou je stále třeba projednat, je používání přepracovaného návrhu SES 2+ na gibraltarské letiště.

Změny v příloze této zprávy oproti příloze zprávy Coreperu jsou vyznačeny **tučně** a znakem [...]. Všechny delegace mají výhradu přezkumu nových změn vložených v návaznosti na zasedání Coreperu.

Komise si navíc plně vyhrazuje postoj k celému kompromisnímu návrhu, dokud neproběhnou jednání s Evropským parlamentem. Další připomínky a výhrady Komise jsou uvedeny v poznámkách pod čarou v příloze této zprávy.

UK má výhradu parlamentního přezkumu.

III. PRÁCE V RÁMCI EVROPSKÉHO PARLAMENTU

Zpravodajem pro tento spis byl Výborem Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch jmenován Marian-Jean MARINESCU (EPP, RO). Evropský parlament hlasoval o tomto návrhu v prvním čtení dne 12. března 2014.

IV. ZÁVĚR

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Rada vyzývá, aby na zasedání dne 3. prosince 2014 znění uvedené v příloze této zprávy přezkoumala, vyřešila poslední přetrvávající otázky a přijala obecný přístup.

2013/0186 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o provádění jednotného evropského nebe¹

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

**KAPITOLA I
OBECNÁ USTANOVENÍ**

Předmět a oblast působnosti

Článek 1

1. Toto nařízení stanoví pravidla pro vytvoření a účinné fungování jednotného evropského nebe s cílem zachovat stávající normy bezpečnosti leteckého provozu, přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy a zlepšit celkovou výkonnost systému uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb (ATM/ANS) pro všeobecný letový provoz v Evropě tak, aby byly splněny požadavky všech uživatelů vzdušného prostoru. Jednotné evropské nebe zahrnuje soudržnou celoevropskou síť tratí, postupně integrovanější vzdušný prostor², systémy uspořádání struktury vzdušného prostoru (dále jen „sítě“) a uspořádání letového provozu, které jsou založeny na bezpečnosti, účinnosti a interoperabilitě, ku prospěchu všech uživatelů vzdušného prostoru.

¹ Pro Úř. věst: „*Toto nařízení se zveřejní společně s nařízením (ES) [č XXXXX] o agentuře EASA. Tím se zajistí, že obě nařízení vstoupí v platnost současně.*“

² Předsednictví navrhuje vysvětlit pojem integrovaného vzdušného prostoru v bodu odůvodnění takto: „*Zatímco v evropském vzdušném prostoru jsou letové provozní služby poskytovány více provozovateli, určenými jedním nebo více členskými státy k výlučnému provozování, kdy každý provozovatel si ponechává odpovědnost za své služby, tyto služby by měly být poskytovány v největším možném rozsahu na základě stejné koncepce provozu a stejných provozních a podpůrných postupů.*“

2. Uplatňováním tohoto nařízení není dotčena svrchovanost členských států nad jejich vzdušným prostorem ani požadavky členských států, které se vztahují k veřejnému pořádku, veřejné bezpečnosti a záležitostem obrany podle článku 35. Toto nařízení se nevztahuje na vojenské operace a výcvik.
3. Uplatňováním tohoto nařízení nejsou dotčena práva a povinnosti členských států vyplývající z chicagské Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 („Chicagská úmluva“). V této souvislosti je účelem toto nařízení napomáhat v oblasti své působnosti členským státům v plnění jejich závazků podle Chicagské úmluvy tím, že stanoví základ pro společný výklad a jednotné provádění ustanovení uvedené úmluvy a že zajišťuje, aby tato ustanovení byla řádně zohledněna v tomto nařízení a v jeho prováděcích pravidlech.
4. Toto nařízení se vztahuje na vzdušný prostor v oblasti ICAO EUR³, ve kterém členské státy zajišťují poskytování letových provozních služeb. Členské státy mohou toto nařízení rovněž uplatňovat na vzdušný prostor spadající pod jejich pravomoc i v rámci jiných oblastí ICAO za podmínky, že o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.
5. [...].^{4 5}

³ Komise je proti vypuštění odkazu na oblast severního Atlantiku (NAT).

⁴ UK není s to přijmout doplnění znění navržené Španělskem v poznámce pod čarou 5, neboť ve SFEU je jasně stanoveno, že letecké předpisy EU se použijí na Gibraltar. Gibraltar je již obsažen ve stávajících předpisech o jednotném evropském nebi a není důvod, proč by měl být vyňat z další účasti na těchto opatřeních.

⁵ ES je proti vypuštění odstavce 5 a navrhuje doplnění odstavce v tomto znění: „*Použitelnost tohoto nařízení pro letiště Gibraltar se pozastavuje, dokud nebude zaveden režim stanovený ve společném prohlášení ministrů zahraničních věcí Španělského království a Spojeného království ze dne 2. prosince 1987. Vlády Španělska a Spojeného království budou Radu o tomto datu zavedení informovat.*“

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

1. „službou řízení letového provozu (ATC)“ se rozumí služba poskytovaná za účelem:
 - a) zabraňování srážkám:
 - mezi letadly a
 - mezi letadly a překážkami na provozní ploše a
 - b) udržování rychlého a spořádaného toku letového provozu;
2. „letištní službou řízení“ se rozumí služba řízení letového provozu pro letištní provoz;
3. „leteckou informační službou“ se rozumí služba zřízená v rámci určené oblasti pokrytí za účelem poskytování leteckých informací a údajů nezbytných pro bezpečnost, pravidelnost a účinnost letového provozu;
4. „letovými navigačními službami (ANS)“ se rozumějí letové provozní služby; spojovací, navigační a přehledové služby (CNS); meteorologické služby pro leteckou navigaci (MET) a letecké informační služby (AIS);
5. „poskytovateli letových navigačních služeb“ se rozumějí veškeré veřejné nebo soukromé subjekty, které poskytují letové navigační služby pro všeobecný letový provoz;

6. „blokem vzdušného prostoru“ se rozumí vzdušný prostor stanovených rozměrů v prostoru a čase, v jehož rámci jsou poskytovány letové navigační služby;
7. „uspořádáním vzdušného prostoru“ se rozumí plánovací funkce nebo služba, jejímž prvořadým cílem je maximalizace využití dostupného vzdušného prostoru dynamickým sdílením času a někdy na základě krátkodobých potřeb rovněž rozdělováním vzdušného prostoru pro různé kategorie uživatelů vzdušného prostoru;
8. „uživateli vzdušného prostoru“ se rozumí provozovatelé letadel provozovaných v rámci všeobecného letového provozu;
9. „uspořádáním toku letového provozu“ se rozumí funkce nebo služba zřízená s cílem přispívat k bezpečnému, spořádanému a rychlému toku letového provozu tím, že zajistí, aby kapacita řízení letového provozu byla využita v maximální možné míře a aby objem provozu byl slučitelný s kapacitami vyhlášenými příslušnými poskytovateli letových provozních služeb;
10. „uspořádáním letového provozu (ATM)“ se rozumí soubor palubních a pozemních funkcí nebo služeb (letových provozních služeb, uspořádání vzdušného prostoru a uspořádání toku letového provozu) vyžadovaných pro zajištění bezpečného a účinného pohybu letadel během všech fází jejich provozu;
11. „letovými provozními službami“ se rozumějí různé letové informační služby, pohotovostní služby, letové poradní služby a služby řízení letového provozu (oblastní, přibližovací a letištní služba řízení);
12. „oblastní službou řízení“ se rozumí služba řízení letového provozu pro řízené lety v bloku vzdušného prostoru;
- 12a. „řízenou oblastí“ se rozumí řízený vzdušný prostor sahající nahoru od stanovené výšky nad zemí;

13. „přibližovací službou řízení“ se rozumí služba řízení letového provozu pro řízené lety přilétávajících nebo odlétávajících letadel;
14. „hlavním plánem ATM“ se rozumí plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES⁶ v souladu s čl. 1 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 219/2007 ze dne 27. února 2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR)⁷;
15. „krizí sítě“ se rozumí stav neschopnosti poskytovat ATM/ANS na požadované úrovni, který vede k zásadní ztrátě kapacity sítě nebo výrazné nerovnováze mezi kapacitou sítě a poptávkou nebo k důležitému selhání toku informací v jedné nebo několika částech sítě po neobvyklé a nepředvídané situaci;
16. „souborem služeb“ se rozumějí dvě nebo více letových navigačních služeb;
17. „osvědčením“ se rozumí doklad vydaný Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA nebo vnitrostátním dozorovým orgánem v jakékoli podobě v souladu s použitelným právem, který potvrzuje, že poskytovatel služby ATM/ANS splňuje požadavky na poskytování určité služby;
18. „spojovacími službami“ se rozumějí letecké pevné a pohyblivé služby, které umožňují spojení země-země, letadlo-země a letadlo-letadlo pro účely řízení letového provozu;
- 18a. „Evropskou síť uspořádání letového provozu“ (EATMN) se rozumí soubor systémů uvedených v příloze Vb nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 ... , který umožňuje poskytování letových navigačních služeb v Unii včetně rozhraní na hranicích s třetími zeměmi;

⁶ Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 41.

⁷ Úř. věst. L 64, 2.3.2007, s. 1., ve znění nařízení Rady (ES) č. 1361/2008 a č. 219/2014 (Úř. věst. L 352, 31.12.2008 a Úř. věst. L 192, 1.7.2014).

19. „složkami“ se rozumějí hmotné věci, např. technické vybavení, a nehmotné věci, např. programové vybavení, na kterých závisí interoperabilita Evropské sítě uspořádání letového provozu (EATMN);
20. „prohlášením“ se pro účely ATM/ANS rozumí prohlášení podle čl. 3 písm. ea) nařízení (ES) 216/2018;
- 20a. „Eurocontrole“ se rozumí Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu, zřízená Mezinárodní úmluvou o spolupráci při zajišťování bezpečnosti letového provozu ze dne 13. prosince 1960;
21. „pružným užíváním vzdušného prostoru“ se rozumí koncepce uspořádání vzdušného prostoru založená na základní zásadě, že vzdušný prostor nemá být označován jako pouze civilní či pouze vojenský vzdušný prostor, ale má být považován za ucelený prostor, v němž je třeba v možné míře uspokojit požadavky všech uživatelů;
22. „letovou informační službou“ se rozumí služba poskytovaná za účelem podávání rad a informací užitečných k bezpečnému a účinnému provádění letů;
23. „pohotovostní službou“ se rozumí služba poskytovaná za účelem vyrozumívání příslušných organizací o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba, a asistence těmto organizacím podle potřeby;
24. „funkčním blokem vzdušného prostoru“ se rozumí blok vzdušného prostoru stanovený na základě provozních požadavků a zřízený bez ohledu na státní hranice, v němž je poskytování služeb ATM/ANS a souvisejících funkcí založeno na výkonnosti a optimalizováno tak, aby v každém funkčním bloku vzdušného prostoru byla zajištěna rozšířená spolupráce mezi poskytovateli služeb ATM/ANS nebo byl případně zajištěn jednotný poskytovatel;

25. „všeobecným letovým provozem“ se rozumí veškerý pohyb civilních letadel, jakož i veškerý pohyb státních letadel (včetně vojenských, celních a policejních letadel), je-li tento pohyb prováděn ve shodě s postupy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), zřízené chicagskou Úmluvou o mezinárodním civilním letectví z roku 1944;
26. „interoperabilitou“ se rozumí soubor funkčních, technických a provozních vlastností, které jsou předepsány pro systémy a složky Evropské sítě uspořádání letového provozu a pro postupy jejího provozování s cílem umožnit její bezpečný, plynulý a účinný provoz. Interoperability je dosaženo zajištěním souladu systémů a složek se základními požadavky;
27. „meteorologickými službami“ se rozumějí zařízení a služby, které poskytují letadlům meteorologické předpovědi, varování, hlášení a pozorování, jakož i další meteorologické informace a údaje, které státy poskytují pro využití v letectví;
28. „navigačními službami“ se rozumějí zařízení a služby, které poskytují letadlům informace k určování polohy a času;
29. „provozními údaji“ se rozumějí informace o všech fázích letu, které jsou nezbytné k přijetí provozních rozhodnutí poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru, provozovatelů letišť a ostatních dotčených subjektů;
30. „uvedením do provozu“ se rozumí první provozní použití po počáteční instalaci nebo modernizaci systému;
31. „sítí leteckých tratí“ se rozumí síť specifických tratí pro usměrňování toku všeobecného letového provozu podle potřeb poskytování služeb řízení letového provozu;
32. „přehledovými službami“ se rozumějí zařízení a služby používané k určení polohy letadel s cílem umožnit jejich bezpečný rozestup;

33. „systémem“ se rozumí soubor palubních a pozemních složek, jakož i zařízení v kosmickém prostoru, který zajišťuje podporu letových navigačních služeb pro všechny fáze letu;
34. „modernizací“ se rozumí každá úprava, která mění provozní vlastnosti systému;
35. „přeshraničními službami“ se rozumí jakákoliv situace, kdy jsou letové navigační služby v jednom členském státě zajišťovány poskytovatelem služeb, který získal osvědčení v jiném členském státě;
36. „vnitrostátním dozorovým orgánem“ se rozumí vnitrostátní orgán nebo orgány pověřené členským státem úkoly podle tohoto nařízení a v souladu s článkem 8b a 8c nařízení (ES) č. 216/2008;
37. „podpůrnými službami“ se rozumějí spojovací, navigační a přehledové služby (CNS), meteorologické služby pro leteckou navigaci (MET)⁸ a letecké informační služby (AIS);
- 37a. „plánem výkonnosti“ se rozumí různé plány zřízené na vnitrostátní úrovni, úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, nebo úrovni sítě za účelem zlepšení výkonnosti poskytovatelů služeb ATM/ANS;
38. „místními výkonnostními cíli“ se rozumějí výkonnostní cíle přijaté členskými státy na místní úrovni, tj. na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, vnitrostátní úrovni, úrovni oblasti zpoplatnění nebo úrovni letiště.

⁸ Předsednictví navrhuje toto upřesnění v bodě odůvodnění: „*V případech, kdy poskytovatelé služeb MET jsou členskými státy určeni v souladu s článkem 9a, měly by být služby MET vyloučeny z podpůrných služeb, které mají být poskytovány centrálně podle čl. 10 odst. 5.*“

KAPITOLA II

VNITROSTÁTNÍ ORGÁNY

Článek 3

Vnitrostátní dozorové orgány

1. Členské státy společně nebo samostatně buď jmenují, nebo zřídí jeden či více orgánů jako svůj vnitrostátní dozorový orgán, který převezme úkoly jemu svěřené podle tohoto nařízení.
- 1a. Vnitrostátní dozorové orgány vykonávají své pravomoci nestranně, nezávisle a transparentně. Zejména jsou organizovány, obsazeny personálem, řízeny a financovány tak, aby tímto způsobem mohly vykonávat své pravomoci. (přesunuto z odstavce 5)
2. Vnitrostátní dozorové orgány jsou nezávislé, a to zejména z organizačního, hierarchického a rozhodovacího hlediska, na jakýchkoliv poskytovatelích letových navigačních služeb. Tato nezávislost nebrání subjektům ve výkonu jejich úkolů v rámci společného rámce civilních služeb.

- 2a. Vnitrostátní dozorové orgány jsou buď právně, nebo funkčně odlišné od poskytovatelů letových navigačních služeb.^{9 10}
- 2b. V případě, že vnitrostátní dozorové orgány nejsou právně odlišné od poskytovatelů letových navigačních služeb, dotčené členské státy informují Komisi o opatřeních, která přijaly k zajištění splnění požadavků odstavce 2, doloží, jak bylo tohoto oddělení dosaženo, a informují o účinnosti nezávislosti orgánů. Za tímto účelem, je-li vnitrostátní dozorový orgán a poskytovatel letových navigačních služeb součástí stejné správy, vnitrostátní dozorový orgán nevyhledává ani nepřijímá pokyny od žádné hierarchické¹¹ úrovně této správy, která má odpovědnost za poskytovatele letových navigačních služeb, pokud jde o jejich úkoly uvedené v článku 4 a související rozhodnutí. Poskytovatel letových navigačních služeb navíc nemá žádnou rozhodovací pravomoc ohledně přidělování rozpočtových prostředků vnitrostátního dozorového orgánu.

⁹ Předsednictví navrhuje vysvětlit výklad tohoto ustanovení v bodu odůvodnění 10: „Aby byl zajištěn stálý a kvalitní dozor nad poskytováním služeb v celé Evropě, měla by být zajištěna dostatečná nezávislost vnitrostátních dozorových orgánů a dostatečné zdroje pro tyto orgány. Aniž je dotčena celková politická kontrola vykonávaná příslušným ministerstvem, mělo by být této nezávislosti dosaženo mimo jiné oddělením vnitrostátních dozorových orgánů od poskytovatelů letových navigačních služeb v [...] rámci hierarchických struktur. Za tímto účelem by tyto subjekty měly své úkoly provádět bez vzájemného zasahování do svých funkcí a rozhodovacích procesů.“

¹⁰ Předsednictví navrhuje za účelem vysvětlení konceptu oddělení vnitrostátních dozorových orgánů, které nejsou dosud právně odlišné od poskytovatelů letových navigačních služeb, tento nový bod odůvodnění: „Je nezbytné, aby vnitrostátní dozorové orgány toto nařízení používaly jednotně, a to i v případě, že nejsou právně odlišnými subjekty. Členské státy by měly zajistit, aby vnitrostátní dozorové orgány byly schopny vykonávat úkoly jim svěřené jakožto funkčně odlišné subjekty, tzn. s patřičnou nezávislostí a samostatností, zejména pokud jde o poskytovatele letových navigačních služeb, čímž se předejde případným střetům zájmů. Za tímto účelem by vnitrostátní dozorové orgány a zaměstnanci jim podléhající měli svou práci odvádět způsobem, který zajistí jejich samostatnost a nezávislost ve vztahu k poskytovatelům letových navigačních služeb prostřednictvím vhodného, jasně vymezeného a účinného oddělení.“

¹¹ Předsednictví navrhuje tento nový bod odůvodnění: „Měly být stanoveny konkrétní podmínky pro zajištění hierarchické nezávislosti mezi vnitrostátním dozorovým orgánem a poskytovatelem letových navigačních služeb, což znamená, že úkoly podle článku 4 a související rozhodnutí vnitrostátního dozorového orgánu nejsou ovlivněny jakoukoli osobou s hierarchickou pravomocí nad dotýčným poskytovatelem letových navigačních služeb.“

3. Aniž je dotčen odstavec 2, lze vnitrostátní dozorové orgány organizačně propojit s jinými regulačními subjekty a/nebo bezpečnostními orgány.
4. [...]
5. [...]
6. Zaměstnanci vnitrostátních dozorových orgánů:
 - a) jsou přijímáni na základě jasných a transparentních procesů, které zaručují jejich nezávislost;
 - b) jsou vybíráni na základě svých příslušných kvalifikací, včetně odpovídající odborné způsobilosti a relevantní praxe nebo s výhradou vhodné odborné přípravy;
 - c) jednají nezávisle, zejména předcházením střetu zájmů mezi poskytováním letové navigační služby a plněním svých úkolů;
- 6a. ¹²Osoby pověřené strategickými rozhodnutími se zdrží veškerých přímých či nepřímých zájmů, které by mohly být považovány za zájmy ohrožující jejich nezávislost a které by mohly ovlivňovat výkon jejich funkcí. Za tímto účelem učiní každoročně prohlášení o závazku a prohlášení o zájmech s uvedením veškerých přímých a nepřímých zájmů.
7. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní dozorové orgány měly k účinnému a včasnému plnění úkolů, které jim toto nařízení přiděluje, potřebné zdroje a schopnosti. Vnitrostátní dozorové orgány řídí své zaměstnance s využitím vlastních prostředků, které se stanoví v přiměřeném poměru k úkolům, jež mají tyto orgány plnit v souladu s článkem 4.

¹² Pro objasnění konceptu osob pověřených strategickými rozhodnutími navrhuje předsednictví doplnit tento bod odůvodnění: „Rozumí se, že koncept osob pověřených strategickými rozhodnutími se vztahuje pouze na velmi omezený počet vysoce postavených zaměstnanců, kteří plní funkci vrcholných vedoucích pracovníků.“

8. 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.
9. *[Vypuštěno. Koncept zohledněn v odkaze k osvědčeným postupům v čl. 5 odst. 1]*

Článek 4

Úkoly vnitrostátních dozorových orgánů

1. Vnitrostátní dozorové orgány uvedené v článku 3 zejména:
 - a) zajišťují 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 pod pravomoc členského státu, jenž tento příslušný orgán jmenoval nebo zřídil;
 - b) udělují osvědčení poskytovatelům letových navigačních služeb v souladu s článkem 8b nařízení (ES) č. 216/2008 a dohlíží na uplatňování podmínek, za kterých byla udělena;
 - c) vydávají průkazy způsobilosti, kvalifikace, doložky a osvědčení řídícím letového provozu v souladu s článkem 8c nařízení (ES) č. 216/2008 a dohlíží na uplatňování podmínek, za kterých byly vydány;
 - d) vypracovávají plány výkonnosti a sledují jejich provádění v souladu s článkem 11;
 - e) sledují provádění systému poplatků v souladu s články 12 a 13;

- f) schvalují podle potřeby podmínky přístupu k provozním údajům v souladu s článkem 22 a
 - g) dohlíží na prohlášení a uvádění systémů do provozu.
 - h) dohlíží na uplatňování podmínek, za kterých byla prohlášena shoda, a dohlíží na trvalé plnění příslušných požadavků.
2. Každý vnitrostátní dozorový orgán provádí řádné inspekce a šetření, aby ověřil soulad s požadavky tohoto nařízení. Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb mu tuto činnost usnadňuje.

Spolupráce vnitrostátních dozorových orgánů

1. Vnitrostátní dozorové orgány si **podle potřeby** vyměňují informace o své činnosti a zásadách rozhodování, osvědčených postupech a řízeních, jakož i o uplatňování tohoto nařízení. Za tímto účelem mohou být vnitrostátní dozorové orgány účastníky sítě, která se schází v pravidelných intervalech, a v rámci této sítě spolupracují. Na činnosti této sítě se účastní i Komise a Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“), které činnost sítě koordinují a podporují a případně síti vydávají doporučení.

S výhradou pravidel o ochraně údajů stanovených v článku 22 tohoto nařízení a v nařízení (ES) č. 45/2001 Komise a EASA podporují výměnu informací uvedených v prvním pododstavci tohoto odstavce mezi členy sítě, pokud možno pomocí elektronických nástrojů, přičemž respektuje důvěrnost obchodně citlivých informací poskytovatelů letových navigačních služeb.

2. Vnitrostátní dozorové orgány spolupracují, je-li to zapotřebí prostřednictvím pracovních ujednání, s cílem poskytovat si vzájemnou pomoc při plnění svých úkolů v oblasti sledování trhu a v oblasti inspekci a šetření. Za tímto účelem vnitrostátní dozorové orgány mohou přispět k vytvoření skupiny odborníků ze strany agentury EASA s cílem vyměňovat si a poskytovat odborné znalosti v souladu s čl. 17 odst. 2 písm. f) nařízení (ES) č. 216/2008.

3. S ohledem na funkční bloky vzdušného prostoru, které přesahují vzdušný prostor spadající pod pravomoc jednoho členského státu, uzavřou dotčené členské státy dohodu o doзору, ježž tento článek stanoví, s ohledem na poskytovatele letových navigačních služeb poskytující služby, jež se k těmto blokům vztahují. Aby dotčené vnitrostátní dozorové orgány uvedly tuto dohodu v platnost, mohou vytvořit plán upřesňující provádění své spolupráce.
4. Vnitrostátní dozorové orgány úzce spolupracují za účelem zajištění dostatečného dozoru nad poskytovateli letových navigačních služeb, kteří jsou držiteli platného osvědčení některého z členských států a kteří rovněž poskytují služby vztahující se ke vzdušnému prostoru spadajícímu pod pravomoc jiného členského státu. Tato spolupráce zahrnuje ujednání o vyřizování případů nesouladu s tímto nařízením a s platnými společnými požadavky přijatými v souladu s čl. 8b odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.
5. V případě poskytování letových navigačních služeb ve vzdušném prostoru spadajícím pod pravomoc jiného členského státu zahrnují ujednání uvedená v odstavcích 2 a 4 dohodu o vzájemném uznávání úkolů v oblasti dozoru stanovených v čl. 4 odst. 1 a 2 a výsledků těchto úkolů. Toto vzájemné uznávání se rovněž uplatňuje, pokud se ujednání o uznávání mezi vnitrostátními dozorovými orgány vztahují na vydávání osvědčení poskytovatelům služeb.
6. Pokud to dovolují vnitrostátní právní předpisy, a s ohledem na regionální spolupráci mohou vnitrostátní dozorové orgány rovněž uzavřít dohody o rozdělení povinností týkajících se úkolů v oblasti dozoru.

Článek 6

Kvalifikované subjekty

1. Vnitrostátní dozorové orgány mohou rozhodnout, aby byly prováděním inspekci a šetření uvedených v čl. 4 odst. 2 úplně nebo částečně pověřeny kvalifikované subjekty, které splňují požadavky stanovené v příloze [...] V nařízení (ES) č. 216/2008. Mohou kromě toho kvalifikovaným subjektům v souladu s článkem 13 uvedeného nařízení [...] přidělit konkrétní úkol týkající se ověření nebo dohledu.
2. Toto pověření udělené vnitrostátním dozorovým orgánem platí v Unii po dobu tří let, přičemž lze tuto dobu obnovit. Vnitrostátní dozorové orgány mohou dát pokyn k provedení inspekci a šetření kterémukoliv z kvalifikovaných subjektů se sídlem v Unii.
3. Členské státy oznámí Komisi, agentuře EASA a ostatním členským státům kvalifikované subjekty, které byly pověřeny úkoly v souladu odstavcem 1, přičemž uvede oblast působnosti každého subjektu a jeho identifikační číslo a veškeré změny, k nimž v tomto ohledu došlo. Komise zveřejní seznam kvalifikovaných subjektů, jejich identifikační čísla a oblasti působnosti v Úředním věstníku Evropské unie a tento seznam průběžně aktualizuje.
4. Pokud kvalifikovaný subjekt přestane splňovat požadavky stanovené v příloze V nařízení (ES) č. 216/2008, členské státy zajistí, že bude pověření zrušeno. Neprodleně o tom uvědomí Komisi, agenturu EASA a ostatní členské státy.
5. Subjekty jmenované před vstupem tohoto nařízení v platnost jako oznámené subjekty v souladu s článkem 8 nařízení (ES) č. 552/2004 se pro účely tohoto článku považují za kvalifikované subjekty.

Konzultace se zúčastněnými stranami

1. Členské státy a vnitrostátní dozorové orgány vytvoří konzultační mechanismy pro vhodné zapojení zúčastněných stran do provádění jednotného evropského nebe, zejména pro výkon úkolů vnitrostátních dozorových orgánů podle čl. 4 odst. 1 písm. d).
2. Zúčastněnými stranami mohou být:
 - poskytovatelé letových navigačních služeb nebo příslušné skupiny zastupující poskytovatele letových navigačních služeb,
 - provozovatelé letišť nebo příslušné skupiny zastupující provozovatele letišť,
 - uživatelé vzdušného prostoru nebo příslušné skupiny zastupující uživatele vzdušného prostoru,
 - armáda,
 - výrobní průmysl,
 - organizace profesního zastoupení zaměstnanců a
 - vnitrostátní koordinátoři letišť.

KAPITOLA III POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB

Článek 8

Vydávání osvědčení poskytovatelům letových navigačních služeb

1. Poskytování všech letových navigačních služeb v Unii podléhá v souladu s článkem 8b nařízení (ES) č. 216/2008 osvědčení, které je vydáváno vnitrostátními dozorovými orgány či agenturou EASA.
2. Při vydávání osvědčení se rovněž zajistí, že žadatelé mohou prokázat dostatečné finanční zajištění a že získali patřičné pojištění odpovědnosti a pojistné krytí, pokud to není zaručeno dotčeným členským státem.
3. Osvědčení stanoví zákaz diskriminace uživatelů vzdušného prostoru v jejich přístupu k službám, přičemž zvláštní ohled se klade na bezpečnost. Vydání osvědčení je vázáno na podmínky stanovené v příloze II.
4. Vydané osvědčení zajišťuje poskytovatelům letových navigačních služeb možnost nabízet své služby členským státům, jiným poskytovatelům letových navigačních služeb, uživatelům vzdušného prostoru a letištím v Unii.

5. ¹³Bez ohledu na odstavec 1 mohou členské státy povolit, aby byly bez uděleného osvědčení letové navigační služby poskytovány v celém vzdušném prostoru, který spadá pod jejich pravomoc, nebo v části tohoto vzdušného prostoru, pokud poskytovatel těchto služeb tyto služby nabízí v 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 a k nabídnutí pokud možno úrovně bezpečnosti, která je alespoň stejně účinná jako úroveň požadovaná podle základních požadavků vymezených v přílohách Va a Vb nařízení (ES) č. 216/2008.
6. Tímto článkem není dotčena možnost prohlášení podle článku 8b nařízení (ES) č. 216/2008.

Článek 9

Určení poskytovatelů letových provozních služeb

1. Členské státy zajistí výlučné poskytování letových provozních služeb v rámci jednotlivých bloků vzdušného prostoru vztahujících se ke vzdušnému prostoru, který spadá pod jejich pravomoc. Za tímto účelem členské státy určí poskytovatele letových provozních služeb, který je držitelem osvědčení nebo prohlášení platného v Unii.

¹³ Budou obnoveny body odůvodnění 15 a 16 nařízení 550/2004, body odůvodnění 6, 14, 16 a 17 nařízení 551/2004, jakož i body odůvodnění 7 a 22 nařízení 549/2004. Doplní se tato změna bodu odůvodnění 17: „*Vojenské činnosti a vojenský výcvik by měly být zajištěny i v případě, že je jejich bezpečné a účinné provádění uplatňováním společných zásad a kritérií omežováno. V těchto případech by neměly být považovány za zdroj neúčinnosti za předpokladu, že je účinným způsobem uplatňován koncept pružného využívání vzdušného prostoru.*“

2. Pokud jde o poskytování přeshraničních služeb, členské státy zajistí, aby dodržování tohoto článku a čl. 18 odst. 3 nebylo v rozporu s jejich vnitrostátním právním systémem vyžadujícím, aby poskytovatelé letových provozních služeb poskytující služby ve vzdušném prostoru spadajícím pod pravomoc daného členského státu splňovali jednu z následujících podmínek:
 - a) byli vlastněni přímo nebo formou většinového podílu drženého tímto členským státem nebo jeho státními příslušníky;
 - b) měli hlavní místo podnikání nebo sídlo na území daného členského státu;
 - c) využívali výhradně zařízení v daném členském státě.
3. Členské státy vymezí práva a povinnosti určených poskytovatelů letových provozních služeb. Tyto povinnosti mohou zahrnovat podmínky včasného poskytnutí relevantních informací umožňujících identifikaci všech pohybů letadel ve vzdušném prostoru spadajícím pod jejich pravomoc. V případě poskytování přeshraničních služeb **společného určení** se členské státy dohodnou na právech a povinnostech, které musí určený poskytovatel služeb splnit, jakož i na příslušných aspektech odpovědnosti a na dozoru.
4. Členské státy mohou volně uvážit, koho vyberou za poskytovatele letových provozních služeb, pokud tento poskytovatel získal osvědčení nebo předložil prohlášení v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008.

5. Ve vztahu k funkčním blokům vzdušného prostoru stanoveným v souladu s článkem 16, 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. Společná určení umožní poskytovatelům letových provozních služeb poskytovat v rámci funkčního bloku vzdušného prostoru přeshraniční služby. *(přesunuto z čl. 16.6.)*
6. Členské státy neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy o všech rozhodnutích přijatých na základě tohoto článku, která se týkají určení poskytovatelů letových provozních služeb v konkrétních vzdušných blocích s ohledem na vzdušný prostor spadající pod jejich pravomoc.

Článek 9bis

Určení poskytovatelů meteorologických služeb¹⁴

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.

¹⁴ Předsednictví navrhuje uvést 15. bod odůvodnění nařízení 550/2004: „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.“

Poskytování podpůrných služeb

1. Členské státy mohou uplatnit konkurenční přístup k poskytování jedné nebo více podpůrných služeb, zejména na základě spravedlivého výběrového řízení a v souladu s právními předpisy Unie.
- 1a. Aniž je dotčena možnost poskytovatelů letových navigačních služeb poskytovat soubor služeb, členské státy, které uplatnily konkurenční přístup podle odstavce 1, přijmou veškerá nezbytná opatření, aby zajistily, že neexistují žádné zákonné či regulační překážky, které by poskytovatelům podpůrných služeb bránily účastnit se hospodářské soutěže na základě spravedlivých a nediskriminačních podmínek.
- 1b. [...] ¹⁵ *(dříve poslední věta odstavce 1)*
2. ¹⁶
3. [...].
4. [...].

¹⁵ Předsednictví navrhuje doplnit tento bod odůvodnění: „Členské státy mohou rozhodnout o uspořádání poskytování jedné nebo více podpůrných služeb za tržních podmínek. V takovém případě by měla být nadále používána vnitrostátní pravidla, včetně možnosti a způsobů omezení přístupu na trh, v souladu s příslušnými zásadami práva Unie.“

¹⁶ Předsednictví navrhuje nahradit tento odstavec následujícím bodem odůvodnění: „Jakákoli úvaha o možné harmonizaci konkurenčního poskytování podpůrných služeb by měla být založena na analýze nákladů a přínosů zahrnující alespoň tyto body: dopad hospodářské soutěže na poskytování služeb, nákladová efektivnost a kvalita poskytování služeb, bezpečnost poskytování služeb, schopnost členských států dostát svým závazkům v rámci ICAO a správní a sociální aspekty.“

5 (a) Komise provede nezávislou studii, v níž posoudí proveditelnost centrálního poskytování podpůrných služeb, pokud se týkají operací Evropské sítě uspořádání letového provozu, a informuje o ní výbor. V uvedené studii se za konzultace členských států a provozních uživatelů¹⁷, zejména dotčených poskytovatelů letových navigačních služeb, zaměří na celkové odhadované náklady a přínosy poskytování dané podpůrné služby nebo její části a informuje o nich výbor. Součástí studie jsou i správní aspekty, dopad na správu majetku, včetně investic, požadavků v oblasti bezpečnosti a obrany a přidané hodnoty pro výkonnost sítě uspořádání letového provozu (ATM) a pro letové navigační služby poskytované na vnitrostátní úrovni.

¹⁷ Předsednictví navrhuje vložit do článku 2 tuto definici provozních uživatelů, převzatou z nařízení (EU) 677/2011: „*provozními uživateli se rozumí civilní a vojenští uživatelé vzdušného prostoru, civilní a vojenští poskytovatelé letových navigačních služeb, provozovatelé letišť, koordinátoři letištních časových intervalů, provozní organizace a všechny další skupiny zúčastněných stran, které se pro jednotlivé funkce a služby považují za důležité*“.

- b) V případě kladného výsledku studie a aniž jsou dotčena ujednání týkající se poskytování společných podpůrných služeb v rámci článku 16a může Komise v souladu s čl. 27 odst. 3 rozhodnout, že jednu nebo více podpůrných služeb nebo jejich částí souvisejících s provozem EATMN může poskytovat centralizovaně manažer struktury vzdušného prostoru nebo skupina poskytovatelů letových navigačních služeb jednajících v zájmu provozních uživatelů, zejména dotčených poskytovatelů letových navigačních služeb¹⁸. Tyto podpůrné služby nebo jejich části nezahrnují meteorologické služby, pokud jsou jejich poskytovatelé určeni podle článku 9a. Poskytováním podpůrných služeb centrálně nevzniká členským státům jakýkoli závazek používat pro poskytování těchto služeb konkurenční přístup a nevyplývá z něj ani ukončení poskytování těchto služeb na místní a vnitrostátní úrovni. Z tohoto případu nevznikne uživatelům vzdušného prostoru dvojí zpoplatnění. Komise konzultuje provozní uživatele, zejména dotčené poskytovatele letových navigačních služeb a [...] své rozhodnutí pokud možno **založí** [...] na jejich vzájemné dohodě a při dodržování požadavků v oblasti bezpečnosti a obrany. Komise rovněž stanoví způsoby provozování daných služeb a výběru poskytovatelů na základě jejich schopnosti poskytovat služby nestranným, **nediskriminačním** a nákladově efektivním způsobem, **aby byl zajištěn rovný přístup všech provozních uživatelů k daným službám**, a tyto poskytovatele jmenuje. Tyto prováděcí akty se přijímají podle čl. 27 odst. 3.

¹⁸ Předsednictví navrhuje doplnit tento bod odůvodnění: „*Poskytování podpůrných služeb skupinou poskytovatelů letových navigačních služeb centralizovaně by mělo být zaměřeno na zeměpisně vyvážené zapojení těchto poskytovatelů.*“

Systém sledování výkonnosti

1. Za účelem zlepšení výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí a služeb sítě v rámci jednotného evropského nebe se zřídí systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí a služeb sítě. Součástí systému jsou:
 - a) výkonnostní cíle na úrovni Unie v klíčových oblastech zahrnujících bezpečnost, životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů;
 - b) plány výkonnosti, včetně výkonnostních cílů, které zajišťují přiměřený příspěvek k výkonnostním cílům na úrovni Unie; a
 - c) pravidelná kontrola, sledování a měření výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí a služeb sítě.
2. Přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3 Komise určí nezávislý, nestranný a odborně způsobilý orgán, který bude působit jako „orgán pro kontrolu výkonnosti“ a vybere a jmenuje předsedu a členy tohoto orgánu. Úkolem orgánu pro kontrolu výkonnosti je pomáhat ve spolupráci s vnitrostátními dozorovými orgány Komisi a na základě žádosti i vnitrostátním dozorovým orgánům v provádění systému sledování výkonnosti uvedeného v odstavci 1 a systému poplatků uvedeného v článku 13. Agentura EASA, Eurocontrol, či jiný příslušný subjekt může orgánu pro kontrolu výkonnosti poskytovat odbornou pomoc.

- 2a. Komise stanoví nezbytné požadavky na odbornost, zkušenost a nezávislost [...] orgánu pro kontrolu výkonnosti. Rovněž stanoví působnost orgánu pro kontrolu výkonnosti a jednací řád, na základě kterého bude tento orgán provádět svou činnost v souladu s tímto článkem. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.
3. Komise stanoví pro síť uspořádání letového provozu výkonnostní cíle na úrovni Unie. V případě, že během referenčního období uvedeného v odst. 7 písm. j) Komise shledá, že původní údaje a předpoklady, na základě kterých byly stanoveny výkonnostní cíle na úrovni Unie, nejsou již nadále platné, a to v důsledku spuštění varovných prahových hodnot, nebo případně zavedením centrálně poskytovaných podpůrných služeb podle čl. 10 odst. 5, může se rozhodnout, že tyto cíle přehodnotí. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.
- 3a. Výkonnostní cíle na úrovni Unie jsou vymezeny na základě analýzy provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti s přihlédnutím k příslušným příspěvkům členských států a vnitrostátních dozorových orgánů na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.
- 3aa. [...] *(přesunuto do odstavce 3)*
- 3b. Před stanovením výkonnostních cílů na úrovni Unie poskytne orgán pro kontrolu výkonnosti vnitrostátním dozorovým orgánům metodiku a postup pro hodnocení plánů výkonnosti.
(přesunuto z odstavce 4)
- 3c. Plány výkonnosti uvedené v odst. 1 písm. b) vypracují vnitrostátní dozorové orgány a přijme členský stát nebo státy. Tyto plány zahrnou závazné místní výkonnostní cíle a systémy pobídek přijaté členským státem nebo členskými státy. Návrhy plánů jsou konzultovány s poskytovateli letových navigačních služeb, zástupci uživatelů vzdušného prostoru a případně také s profesními zástupci zaměstnanců, vojenskými orgány a s provozovateli a koordinátory letišť.

- 3d. Pokud je vnitrostátní plán nebo plán v rámci funkčního bloku vzdušného prostoru společně podpořen zástupci poskytovatelů letových navigačních služeb, uživateli vzdušného prostoru a případně provozovateli a koordinátory letišť, vezme Komise ve svém hodnocení plánů výkonnosti v úvahu písemné potvrzení této podpory.
4. Příspěvek místních výkonnostních cílů k výkonnostním cílům na úrovni Unie posoudí Komise za pomoci orgánu pro kontrolu výkonnosti. Za tímto účelem orgán pro kontrolu výkonnosti dříve, než předloží konečná doporučení Komisi, sdělí svá předběžná zjištění vnitrostátním dozorovým orgánům.
- 4a. V případě, že Komise shledá, že plány výkonnosti nebo místní cíle nepřispívají odpovídajícím způsobem k cílům na úrovni Unie, může od dotčených členských států požadovat, aby přijaly nezbytná nápravná opatření. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.
5. Referenční období pro systém sledování výkonnosti podle odstavce 1 činí nejméně tři roky a nejvýše pět let.
6. Komise pravidelně hodnotí plnění výkonnostních cílů na úrovni Unie i na místní úrovni a o svých nálezech informuje Výbor pro jednotné nebe.
7. Systém sledování výkonnosti uvedený v odstavci 1 se zakládá na:
- a) shromažďování, ověřování, posuzování, hodnocení a šíření relevantních údajů souvisejících s výkonností letových navigačních služeb a funkcí a služeb sítě a pocházejících od všech zúčastněných stran, včetně poskytovatelů služeb ATM/ANS, uživatelů vzdušného prostoru, provozovatelů letišť, vnitrostátních dozorových orgánů, členských států, manažera struktury vzdušného prostoru a Eurocontrolu;

- b) výběru 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 cíle jednotného evropského nebe pro tyto oblasti, a stanovení omezeného počtu klíčových ukazatelů výkonnosti pro měření výkonnosti;
- c) stanovení a revizi výkonnostních cílů na úrovni Unie i na místní úrovni;
- d) kritériích, podle kterých vnitrostátní dozorové orgány stanovují vnitrostátní plány výkonnosti. Tato kritéria zajistí, že plány výkonnosti:
 - i) zohledňují obchodní plány poskytovatelů letových navigačních služeb, jakož i průmyslová partnerství a provozní plány podle čl. 16 odst. 10, jsou-li k dispozici;
 - ii) řeší všechny nákladové položky vnitrostátního nákladového základu nebo nákladového základu funkčních bloků vzdušného prostoru;
 - iii) zahrnují závazné místní výkonnostní cíle, které přiměřeně přispívají k výkonnostním cílům na úrovni Unie;
 - iv) zahrnují vhodné systémy pobídek (*přesunuto níže z úvodní věty pododstavce*);
 - v) zohledňují provázanost mezi požadavky v oblasti bezpečnosti a obrany a užíváním vzdušného prostoru;
 - vi) zohledňují případně dopad centrálně poskytovaných služeb, zejména na místní a vnitrostátní úrovni.
- e) hodnocení a případně revizi místních výkonnostních cílů na základě plánu výkonnosti;
- f) sledování provádění plánů výkonnosti, včetně příslušných varovných mechanismů;

- g) kritériích pro hodnocení, zda místní výkonnostní cíle přiměřeně přispívají k výkonnostním cílům na úrovni Unie v daném referenčním období a k podpoře varovných mechanismů;
- h) obecných zásadách pro vytváření systému pobídek ze strany členských států;
- i) [...];
- j) přiměřených referenčních obdobích a časových intervalech, ve kterých bude prováděno hodnocení plnění výkonnostních cílů a stanovování nových cílů;
- k) nezbytných souvisejících harmonogramech;

Komise stanoví podrobná pravidla pro řádné fungování systému sledování výkonnosti v souladu s body uvedenými v tomto odstavci. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3¹⁹.

- 8. Při vytváření systému sledování výkonnosti je třeba vzít v úvahu, že traťové navigační služby, letištní a přibližovací služby a funkce a služby sítě jsou odlišné, a pro účely měření výkonnosti je nutné k nim také tak přistupovat.
- 9. Do dvou let od vyhlášení tohoto nařízení provede Komise studii o dopadu činností zúčastněných stran jiných než jsou poskytovatelé služeb ATM/ANS na účinné fungování evropské sítě ATM a zveřejní její výsledky. Cílem studie je určit případnou další klíčovou oblast výkonnosti nebo ukazatele, jež by mohly zachytit účinek těchto činností v dalších referenčních obdobích.

¹⁹ Komise je proti vypuštění aktů v přenesené pravomoci.

Článek 12

Obecná ustanovení pro systém poplatků

V souladu s požadavky článků 13 a 14 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 účinnosti letů a zároveň zajišťuje optimální úroveň bezpečnosti. 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.

Článek 13

Zásady pro systém poplatků

1. Systém poplatků je založen na zúčtování nákladů na letové navigační služby vynaložených poskytovateli služeb při jejich činnosti ve prospěch uživatelů vzdušného prostoru. Systém tyto náklady rozděluje mezi kategorie uživatelů.
2. Při určování nákladového základu pro poplatky se použijí zásady stanovené v odstavcích 3 až 8.

3. Náklady, jež mají sdílet uživatelé vzdušného prostoru, tvoří stanovené náklady na poskytování letových navigačních služeb, včetně příslušných úroků z kapitálových investic a odpisů majetku, jakož i nákladů na údržbu, provoz, řízení a správu [...]. Stanovené náklady znamenají náklady stanovené členským státem na úrovni oblasti zpoplatnění nebo na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, a to buď na začátku referenčního období pro každý kalendářní rok referenčního období podle čl. 11 odst. 5, nebo v průběhu referenčního období poté, co byly provedeny příslušné úpravy při uplatnění varovných mechanismů uvedených v článku 11.
4. Náklady, jež je v této souvislosti třeba zohlednit, zahrnují náklady stanovené na zařízení a služby poskytované a uskutečňované podle Evropského oblastního navigačního plánu ICAO. Aby byly splněny požadavky stanovené v čl. 3 odst. 7, zahrnují rovněž náklady nebo jejich části, které vzniknou vnitrostátním dozorovým orgánům nebo kvalifikovaným subjektům, nejsou-li na pokrytí takových nákladů nebo jejich částí použity jiné finanční zdroje. Mohou rovněž zahrnovat jiné náklady, které vznikly příslušnému členskému státu a poskytovateli služeb v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb. Nezahrnují náklady na sankce uložené členskými státy podle článku 33 ani náklady na případná nápravná opatření podle čl. 11 odst. 4a.
5. Členské státy vyvinou v souvislosti s funkčními bloky vzdušného prostoru a v rámci svých příslušných rámcových dohod přiměřené úsilí, aby se dohodly na společných zásadách režimu poplatků.

6. Náklady na různé druhy letových navigačních služeb jsou určovány samostatně, jak je stanoveno v čl. 21 odst. 3.
7. Není povoleno vzájemné dotování mezi traťovými navigačními službami a letištními a přiblížovacími službami. Náklady, které se týkají jak letištních a přiblížovacích služeb, 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. Vzájemné dotování není povoleno mezi letovými navigačními službami a těmi podpůrnými službami, které jsou poskytovány na konkurenčním základě v souladu s článkem 10.
8. Musí být zaručena transparentnost nákladového základu pro poplatky. Přijmou se prováděcí pravidla pro poskytování informací ze strany poskytovatelů služeb, aby bylo možné přezkoumat prognózy, skutečné náklady a příjmy poskytovatele. Vnitrostátní dozorové orgány, poskytovatelé služeb, uživatelé vzdušného prostoru, Komise a Eurocontrol si vzájemně pravidelně vyměňují informace.
9. Členské státy dodržují při stanovení poplatků v souladu s odstavci 3 až 8 tyto zásady:
 - a) poplatky za dostupnost letových navigačních služeb jsou stanoveny v souladu se zásadou zákazu diskriminace; jestliže jsou různým uživatelům vzdušného prostoru ukládány poplatky za užití stejné služby, nesmí být činěn rozdíl s ohledem na státní příslušnost nebo kategorii uživatele;
 - b) pro určité uživatele může být povolena výjimka, zejména pro lehké letouny a státní letadla, za předpokladu, že náklady na tyto výjimky nejsou přeneseny na ostatní uživatele;

- c) poplatky se stanoví za kalendářní rok na základě stanovených nákladů nebo mohou být stanoveny pro celé referenční období na základě stanovených nákladů, což zajistí, že celkové příjmy za dotčené referenční období nepřekročí celkovou částku příjmů v případě, že poplatky jsou stanoveny za kalendářní rok během téhož referenčního období;
- 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 produktivní kapacity 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. Pro účely písmene f) 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.

10. Komise přijme opatření stanovující podrobnosti postupu, podle něhož se mají použít odstavce 1 až 9. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

Přezkum souladu s články 12 a 13

1. Komise zajišťuje průběžný přezkum dodržování zásad a pravidel uvedených v člancích 12 a 13, 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, Eurocontrole a zástupci uživatelů vzdušného prostoru.
2. Komise na žádost jednoho nebo více členských států, které se domnívají, že zásady a pravidla uvedené v člancích 12 a 13 nebyly řádně uplatněny, nebo z vlastní iniciativy vyšetřuje veškerá tvrzení o údajném nedodržení či neuplatnění příslušných zásad nebo pravidel. Aniž je dotčen čl. 32 odst. 1, sdělí Komise výsledky svého šetření členským státům, Eurocontrolu a zástupcům uživatelů vzdušného prostoru. Do dvou měsíců po obdržení žádosti a po vyslyšení dotčených členských států Komise rozhodne, zda bylo dosaženo souladu s články 12 a 13, a opatření se tak může nadále používat. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 27 odst. 2.

Společné projekty

1. Provádění hlavního plánu ATM může být podporováno společnými projekty. Tyto projekty podporují cíle tohoto nařízení, jež spočívají ve zlepšení výkonnosti evropského leteckého systému a ATM/ANS v klíčových oblastech, jako jsou kapacita, účinnost letů a efektivita nákladů a také udržitelnost životního prostředí, a to v rámci vyšších cílů zajištění bezpečnosti.
 - 1a. Komise může vytvořit společné projekty pro provádění zásadních provozních změn určených v hlavním plánu ATM, které mají dopad na celou síť. Společné projekty určí funkce ATM, které jsou vyspělé a připravené k zavádění, společně s časovým rozvrhem a zeměpisným rozsahem zavádění, a které je třeba zavádět včas, koordinovaně a synchronizovaně.
2. Komise může rovněž přijmout opatření, kterými se vytváří řízení společných projektů a určují se pobídky pro jejich zavádění. Těmito opatřeními nejsou dotčeny mechanismy pro zavádění projektů týkajících se funkčních bloků vzdušného prostoru sjednaných stranami příslušných bloků.
3. Společné projekty lze považovat za způsobilé pro poskytnutí finančních prostředků Společenství v rámci víceletého finančního rámce. Za tímto účelem, a aniž jsou dotčeny pravomoci členských států rozhodovat o využití svých finančních zdrojů, provede Komise nezávislou analýzu nákladů a přínosů, vede konzultace s členskými státy a příslušnými zúčastněnými stranami podle článku 28 a přezkoumá všechny vhodné prostředky k financování realizace společných projektů. Způsobilé náklady na realizaci společných projektů jsou propláceny v souladu se zásadami transparentnosti a zákazu diskriminace.
 - 3a. Prováděcí akty uvedené v odstavcích 1a a 2 se přijmou přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

Funkční bloky vzdušného prostoru

1. Členské státy přijmou veškerá opatření nezbytná k tomu, aby zřídily a prováděly funkční bloky vzdušného prostoru s cílem dosáhnout požadované kapacity a účinnosti sítě uspořádání letového provozu v rámci jednotného evropského nebe a postupně soudržnějšího²⁰ poskytování služeb ATM/ANS a udržet vysokou úroveň bezpečnosti a přispět tak k celkové výkonnosti systému letecké dopravy a snížení jejích dopadů na životní prostředí.
2. Funkční bloky vzdušného prostoru se vytvářejí na základě dohod mezi členskými státy a pokud jsou výhodné, za podpory průmyslových partnerství, jak je uvedeno v článku 16a.
3. Členské státy, vnitrostátní dozorové orgány, jakož i poskytovatelé služeb ATM/ANS mezi sebou v co nejvyšší míře spolupracují, aby zajistily soulad s tímto článkem. Případně se na spolupráci mohou podílet vnitrostátní dozorové orgány a poskytovatelé služeb ATM/ANS ze třetích zemí, jež se funkčních bloků vzdušného prostoru účastní.

²⁰ Aby se vysvětlilo postupné začleňování poskytování služeb ATM/ANS, včetně správy vzdušného prostoru se na konci 25. bodu odůvodnění doplňuje tato věta: „*Postupného začleňování poskytování služeb ATM/ANS lze docílit, kromě jiného, pomocí integrovaného poskytovatele služeb nebo případně pomocí pracovních ujednání mezi dvěma či více poskytovateli letových navigačních služeb*“.

4. Pro funkční bloky vzdušného prostoru platí zejména tato kritéria:
- a) jsou zakládány z důvodů bezpečnosti;
 - b) jsou koncipovány tak, aby přispívaly k dosažení výkonnostních cílů stanovených v souladu s článkem 11;
 - c) [...]
 - d) [...]
 - e) jsou odůvodněny svou celkovou přidanou hodnotou, včetně neoptimálnějšího využívání technických a lidských zdrojů²¹ na základě analýzy nákladů a přínosů;
 - f) případně zajišťují hladké a pružné převzetí odpovědnosti za řízení letového provozu mezi stanovišti letových provozních služeb;

²¹ Předsednictví navrhuje v zájmu objasnění tento bod odůvodnění: „Členské státy by měly zajistit, aby funkční blok vzdušného prostoru, jehož se účastní, měl možnost postupně poskytnout veškerou přidanou hodnotu, včetně využívání vzdušného prostoru, jakož i technických a lidských zdrojů. Nejúčinnějšího využívání technických a lidských zdrojů ve funkčním bloku vzdušného prostoru by mělo být dosaženo mimo jiné prostřednictvím:

- společné odborné přípravy a infrastruktury pro odbornou přípravu osob provozujících letové navigační služby,
- synchronizace životních cyklů technických systémů ATM,
- harmonizovaných systémů a nástrojů ATM,
- racionalizovaných kapitálových výdajů, které patřičně zohledňují veškerý nezbytný vývoj pro dlouhodobě udržitelný ATM,
- koordinace investičních plánů poskytovatelů letových navigačních služeb,
- ve vhodných případech zřízení společných kontrolních středisek,
- společného rozvoje infrastruktury spojovacích, navigačních a přehledových služeb (CNS),
- poskytování přeshraničních služeb nebo určení přeshraničního poskytovatele letových navigačních služeb (ANS),
- koordinovaného poskytování leteckých informačních služeb (AIS),
- sjednocování řídicích struktur se zapojením vnitrostátních dozorových orgánů,
- společných nouzových opatření.“

g) [...]

h) splňují podmínky vyplývající z regionálních dohod uzavřených v rámci ICAO;

i) dodržují regionální dohody uzavřené ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost, zejména dohody s evropskými třetími zeměmi.

4a. Funkční bloky vzdušného prostoru řízené v koordinaci s manažerem struktury vzdušného prostoru, jak je upřesněno v článku 17, rovněž splňují tyto požadavky:

- umožní pružné a co nejúčinnější dosažitelné využití vzdušného prostoru s ohledem na požadavky civilních a vojenských uživatelů vzdušného prostoru na letový provoz;
- umožní co nejúčinnější dosažitelné navrhování vzdušného prostoru;
- zajišťují soulad s evropskou sítí leteckých tratí vytvořenou v souladu s článkem 17;
- zajišťují slučitelnost různých uspořádání vzdušného prostoru;

5. Požadavky stanovené v tomto článku mohou být splněny tím, že se členské státy, vnitrostátní dozorové orgány a poskytovatelé služeb ATM/ANS účastní jednoho nebo více funkčních bloků vzdušného prostoru.

6. [...] (*přesunuto do čl. 9 odst. 5*)

7. Členské státy oznámí Komisi zřízení či případnou úpravu funkčních bloků vzdušného prostoru, zejména dohody mezi členskými státy a rozhodnutí o společných určeních. Před oznámením zřízení funkčního bloku vzdušného prostoru Komisi poskytne dotčený členský stát nebo státy Komisi, ostatním členským státům a dalším zainteresovaným stranám odpovídající informace a dá/dají jim možnost k vyjádření svých připomínek.
- 7a. V dohodě, kterou se funkční blok vzdušného prostoru zřizuje, se uvedou nezbytná ustanovení ohledně způsobu, jímž lze blok změnit, a způsobu, jímž může členský stát z bloku vystoupit, včetně přechodných ustanovení.
8. Jestliže mezi dvěma nebo více členskými státy vyvstanou problémy ohledně funkčního bloku vzdušného prostoru, který zasahuje do vzdušného prostoru spadajícího pod jejich pravomoc, mohou dotčené členské státy tuto záležitost společně předložit výboru, který vydá stanovisko. Toto stanovisko je určeno dotyčným členským státům. Aniž je dotčen odstavec 6, členské státy toto stanovisko zohlední při hledání řešení.
9. Poté, co Komise obdrží oznámení členských států uvedených v odstavci 7, posoudí, do jaké míry jednotlivé funkční bloky vzdušného prostoru splňují požadavky stanovené v odstavcích 4 a 4a, a předá svá zjištění členským státům k debatě. Pokud Komise zjistí, že jeden nebo více funkčních bloků vzdušného prostoru požadavky nesplňují, zahájí s dotčenými členskými státy dialog s cílem dosáhnout shody na opatřeních nezbytných k nápravě situace.

10. Provádění funkčního bloku vzdušného prostoru může být založeno na provozním plánu, který popisuje opatření, které musí přijmout poskytovatelé leteckých navigačních služeb, vnitrostátní dozorové orgány a další dotčené zúčastněné strany, aby splnily požadavky odstavce 4 a 4a. Pokud je tento provozní plán vypracován, oznámí se Komisi. Před vypracováním provozního plánu zajistí členské státy, které se účastní funkčního bloku vzdušného prostoru, že zúčastněným stranám jsou poskytnuty příslušné informace a že mají příležitost předložit své připomínky.
11. Komise může přijmout opatření týkající se informací, které mají poskytnout členské státy uvedené v odstavci 7. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.
12. Tímto článkem není dotčena případná dohoda o funkčních blocích vzdušného prostoru mezi členskými státy existující ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost²².

Článek 16a

Průmyslová partnerství

1. Poskytovatelé služeb ATM/ANS budou usilovat o uzavírání průmyslových partnerství na podporu provádění jednotného evropského nebe a na zlepšení výkonnosti evropské sítě ATM. Průmyslová partnerství mohou být uzavírána nezávisle na funkčních blocích vzdušného prostoru nebo v rámci jednoho nebo více bloků nebo jejich částí.

²² Komise navrhuje vložit tato slova: „a vyhovující právním předpisům platným v době jejich zřízení.“

2. Průmyslová partnerství jsou ujednání pro spolupráci zřízená za účelem zlepšení výkonnosti alespoň v jedné z klíčových oblastí výkonnosti v rámci systému sledování výkonnosti uvedeného v článku 11. Průmyslová partnerství jsou zřizována dvěma nebo více partnery, kteří přispívají k poskytování jedné nebo více letových navigačních služeb. Průmyslová partnerství mohou zahrnovat kromě poskytovatelů leteckých navigačních služeb rovněž jiné zúčastněné strany.
3. [...]
4. Poskytovatelé služeb ATM/ANS, kteří uzavřou průmyslová partnerství, pravidelně o svých činnostech informují členské státy, které nad nimi vykonávají dozor.

Navrhování a uspořádání sítě

1. Funkce a služby sítě uspořádání letového provozu (ATM) umožňují optimální využívání vzdušného prostoru a zajišťují, aby uživatelé vzdušného prostoru mohli užívat upřednostňované tratě při současném zajištění co největšího přístupu ke vzdušnému prostoru a letovým navigačním službám. Účelem těchto funkcí a služeb je podpora iniciativ na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a tyto služby by se měly vykonávat tak, aby byla dodržena zásada oddělení regulačních a provozních úkolů²³.
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 úkolů manažerem struktury vzdušného prostoru:
 - a) navrhování evropské sítě leteckých tratí a podpora optimalizace navrhování vzdušného prostoru prostřednictvím spolupráce s poskytovateli letových navigačních služeb, orgánů členských států a funkčních bloků vzdušného prostoru uvedených v článku 16;
 - b) koordinace omezených zdrojů v rámci kmitočtových pásem pro letectví využívaných ve všeobecném letovém provozu, zejména radiových kmitočtů, a koordinace kódů radarových odpovídačů;
 - c) ústřední služba uspořádání toku letového provozu;
 - d) zajištění portálu leteckých informací v souladu s článkem 23;

²³ Předsednictví navrhuje toto upřesnění v bodě odůvodnění: „*Síťové funkce nebo služby by měly být zaměřeny na poskytování přínosů ohledně výkonnosti i úspor nákladů Evropské síti uspořádání letového provozu, aniž by se překrývaly s úlohami a povinnostmi poskytovatelů letových navigačních služeb, společného podniku SESAR, manažera pro realizaci nebo agentury EASA, nebo tyto úlohy a povinnosti zdvojovaly.*“

- e) [...];
- f) centrální funkce pro koordinaci při krizi v síti.
- g) podpůrná služba nebo služby, nebo jejich části, s výhradou požadavků uvedených v čl. 10 odst. 5.

Úkoly uvedené v tomto odstavci nezahrnují přijímání závazných opatření s obecnou působností ani výkon politického rozhodování. Zohledňují návrhy vypracované na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru. Jsou vykonávány ve spolupráci s vojenskými orgány v souladu se schválenými postupy týkajícími se pružného užívání vzdušného prostoru.

Komise může po konzultaci výboru a v souladu s postupem podle odstavce 4 určit Eurocontrol nebo jiný nezávislý a odborně způsobilý subjekt, aby vykonávaly úkoly manažera struktury vzdušného prostoru. Tyto úkoly jsou plněny nestranně a hospodárně a jsou prováděny jménem členských států a zúčastněných stran. Podléhají řádnému řízení, jež uznává oddělení odpovědností za poskytování služeb a regulaci, s přihlédnutím k potřebám celé sítě ATM a za plného zapojení uživatelů vzdušného prostoru, poskytovatelů letových navigačních služeb a provozovatelů letišť.

3. S ohledem na seznam uvedený v odstavci 2 může Komise stanovit úkoly, zejména týkající se podpůrných služeb, jež jsou manažerem struktury vzdušného prostoru poskytovány centrálně v souladu s čl. 10 odst. 5. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

4. Komise přijme podrobná pravidla ohledně:
- a) koordinace a harmonizace procesů a postupů s cílem zlepšit výkonnost správy leteckých kmitočtů včetně stanovení zásad a kritérií;
 - b) centrální funkce pro koordinaci včasné identifikace a řešení potřeb, pokud jde o kmitočty v pásmech přidělených evropskému všeobecnému letovému provozu, s cílem podpořit navrhování a provoz evropské letecké sítě;
 - c) dalších funkcí a služeb sítě definovaných v hlavním plánu ATM;
 - d) podrobných ujednání o rozhodování založeném na spolupráci mezi členskými státy, poskytovateli letových navigačních služeb a manažerem struktury vzdušného prostoru v případě úkolů uvedených v odstavci 2;
 - e) ujednání, aby řízení manažera struktury vzdušného prostoru bylo provozováno jako nezávislý a nákladově efektivní subjekt poskytující síťové funkce a služby zahrnující všechny provozní uživatele;
 - f) ujednání o konzultacích s příslušnými zúčastněnými stranami v rámci rozhodovacího procesu na vnitrostátní i evropské úrovni a

- g) v rámci rádiového spektra, jež bylo všeobecnému letovému provozu přiděleno Mezinárodní telekomunikační unií, rozdělení úkolů a povinností mezi manažerem struktury vzdušného prostoru a správci kmitočtů jednotlivých států, přičemž zajistí, aby funkce vnitrostátní správy kmitočtů i nadále rozdělovaly kmitočty, které nemají žádný dopad na síť. V případech, které mají dopad na síť, spolupracují správci kmitočtů jednotlivých států s manažerem struktury vzdušného prostoru s cílem zajistit optimální využívání kmitočtů.
- h) v rámci podpory navrhování vzdušného prostoru rozdělení úkolů a povinností mezi manažerem struktury vzdušného prostoru, členskými státy a poskytovateli služeb letového provozu; zejména:
- i) manažer struktury vzdušného prostoru pracuje ve spolupráci s členskými státy a poskytovateli služeb leteckého provozu na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru na zjišťování a hodnocení neefektivností v návrzích vzdušného prostoru a nesouladu mezi různými uspořádáními vzdušného prostoru;
 - ii) členské státy a poskytovatelé služeb letového provozu vyvinou v konzultaci s manažerem struktury vzdušného prostoru nápravná opatření zaměřená na odstranění těchto zjištěných neefektivností s cílem v nejvyšší možné míře vyhovět potřebám všech uživatelů vzdušného prostoru a provozovatelů letišť;
 - iii) s výhradou příslušných rozhodnutí příslušných orgánů na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru provedou poskytovatelé služeb letového provozu tato opatření buď jednotlivě nebo společně v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru ve spolupráci s manažerem struktury vzdušného prostoru.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

5. Jiná hlediska navrhování vzdušného prostoru než ta, jež jsou uvedena v odstavci 2 a odst. 4 písm. c) a h), se řeší na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru. Při procesu navrhování se zohledňují požadavky letového provozu, jeho sezónnost a složitost, jakož i plány výkonnosti, a proces zahrnuje plnou konzultaci s příslušnými uživateli vzdušného prostoru či příslušnými skupinami, které je zastupují, a případně s vojenskými orgány.

Článek 18

Vztahy mezi poskytovateli služeb

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb mohou využívat služeb ostatních poskytovatelů služeb, kterým bylo vydáno osvědčení nebo kteří předložili prohlášení v Unii, jakož i poskytovatelů vojenských služeb v souladu s čl. 1 odst. 3 nařízení (ES) 216/2008.
2. Poskytovatelé letových navigačních služeb formalizují své pracovní vztahy písemnými dohodami nebo obdobnými právními ujednáními, ve kterých jsou stanoveny 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 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.

Článek 19

Vztahy se zúčastněnými stranami

Poskytovatelé letových navigačních služeb stanoví mechanismy konzultací s příslušnými skupinami uživatelů vzdušného prostoru a provozovatelů letišť o všech závažných otázkách týkajících se poskytovaných služeb, a to i o významných změnách v uspořádání vzdušného prostoru, nebo o strategických investicích, které mají významný dopad na poskytování služeb ATM/ANS nebo poplatky. Konzultace jsou vedeny přiměřeně k rozsahu poskytovaných služeb.

Článek 20

Vztah k vojenským orgánům

Členské státy přijmou v rámci společné dopravní politiky nezbytná opatření k zajištění toho, aby ohledně uspořádání konkrétních bloků vzdušného prostoru byly mezi příslušnými civilními a vojenskými orgány uzavřeny či obnoveny písemné dohody nebo obdobná právní ujednání.

Transparentnost účetních výkazů

1. Bez ohledu na své vlastnické vztahy nebo právní formu sestavují poskytovatelé letových navigačních služeb své účetní výkazy, předávají je k auditu a zveřejňují. Tyto účetní výkazy musí být v souladu s mezinárodními účetními standardy přijatými v Unii. Jestliže vzhledem k právnímu postavení poskytovatele 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.
3. Jestliže poskytovatelé letových navigačních služeb poskytují soubor služeb, uvádějí a zveřejňují náklady a příjmy spojené s letovými navigačními službami členěné v souladu se systémem poplatků za letové navigační služby podle článků 12 a 13 a případně vedou konsolidované účetnictví o ostatních službách, jež nejsou letovými navigačními službami, jak by je byli povinni vést, kdyby dané služby poskytovaly samostatné podniky.
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 na poskytovatele letových navigačních služeb, kteří spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení použít přechodná ustanovení článku 9 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1606/2002 ze dne 19. července 2002 o uplatňování mezinárodních účetních standardů²⁴.

²⁴ Úř. věst. L 243, 11.9.2002, s. 1.

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 využívány jen pro provozní účely.
2. Přístup k významným provozním údajům je umožněn příslušným orgánům, poskytovatelům letových navigačních služeb, kteří získali osvědčení nebo předložili prohlášení, uživatelům vzdušného prostoru a letišťům v souladu se zásadou zákazu diskriminace, aniž jsou dotčeny bezpečnostní nebo obranné zájmy.
3. Poskytovatelé služeb, kteří získali osvědčení nebo předložili prohlášení, uživatelé vzdušného prostoru a letiště stanoví standardní podmínky přístupu ke svým jiným významným provozním údajům, než které jsou uvedeny v odstavci 1. Tyto standardní podmínky schvalují vnitrostátní dozorové orgány. Komise může stanovit opatření týkající se postupů, jež je třeba dodržovat při výměně údajů, a typů dotčených údajů ve vztahu k těmto podmínkám přístupu a jejich schvalování. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

KAPITOLA IV VZDUŠNÝ PROSTOR A INTEROPERABILITA

Článek 23

Letecké informace v elektronické podobě

1. Aniž je dotčeno zveřejňování leteckých informací členskými státy, Komise způsobem, který tomuto zveřejňování odpovídá, ve spolupráci s manažerem struktury vzdušného prostoru zajistí dostupnost vysoce kvalitních leteckých informací v elektronické podobě, prezentovaných harmonizovaným způsobem a vyhovujících požadavkům všech příslušných uživatelů na jejich kvalitu a včasnost.
2. Pro účely odstavce 1 Komise zajistí vytvoření infrastruktury leteckých informací pro celou Unii v podobě elektronického integrovaného zpravodajského portálu s neomezeným přístupem pro zúčastněné strany. Tato infrastruktura integruje přístup k požadovaným údajům a poskytování těchto údajů, které zahrnují, ale neomezují se na letecké informace, informace ohlašovny letových provozních služeb (ARO), meteorologické informace a informace o uspořádání toku provozu.
3. Komise přijme opatření k vytvoření a zavedení elektronického integrovaného zpravodajského portálu. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

Článek 23a²⁵

Pružné užívání vzdušného prostoru

1. Členské státy zajistí, s ohledem na organizaci vojenských záležitostí ve své pravomoci, jednotné uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru v rámci jednotného evropského nebe, jak tuto koncepci vymezila ICAO a rozvinul Eurocontrol, s cílem usnadnit uspořádání vzdušného prostoru a řízení letového provozu v rámci společné dopravní politiky a v souladu s hlavním plánem ATM.
2. Členské státy každoročně podávají Komisi v rámci společné dopravní politiky zprávu o uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru, pokud jde o vzdušný prostor spadající pod jejich pravomoc.
3. Pokud zejména v návaznosti na zprávy předložené členskými státy nastane potřeba upevnit a harmonizovat uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru v rámci jednotného evropského nebe, Komise přijme opatření v rámci společné dopravní politiky. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

²⁵ Bývalý článek 7 nařízení 551/2004, přizpůsobený SFEU.

Technologický vývoj a interoperabilita uspořádání letového provozu

1. Komise přijme podrobná pravidla ohledně podpory technologického vývoje a interoperability uspořádání letového provozu související s vypracováním a prováděním hlavního plánu ATM. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3 před prováděním hlavního plánu ATM.
2. Na pravidla uvedená v odstavci 1 se použije čl. 17 odst. 2 písm. b) nařízení (ES) č. 216/2008. Kde to bude vhodné, požádá Komise agenturu EASA, aby tato pravidla zahrnula do ročního pracovního programu, na nějž se vztahuje článek 56 uvedeného nařízení.

KAPITOLA V ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 25

Přizpůsobení příloh

Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterými změní²⁶ podmínky spojené s osvědčeními, která se udělují poskytovatelům letových navigačních služeb, uvedené v bodě 2 písm. b), c), d), e), f), g), h) přílohy II, aby se zohlednily zkušenosti, které vnitrostátní dozorové orgány získaly při uplatňování těchto požadavků a podmínek, nebo vývoj systému uspořádání letového provozu, pokud jde o interoperabilitu a integrované poskytování letových navigačních služeb.

²⁶ Příloha I je nyní sloučena s přílohou V nařízení (ES) č. 216/2008.

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Přenesení pravomoci podle článku 25 se Komisi uděluje na dobu pěti let ode *[dne vyhlášení tohoto nařízení]*. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 25 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Je zvláště důležité, aby Komise postupovala v souladu s obvyklou praxí a před přijetím těchto aktů v přenesené pravomoci vedla konzultace s odborníky, včetně odborníků členských států. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

²⁷ Komise má výhradu k článkům 26 a 27 a zejména ke čl. 26 odst. 4.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 25 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 27

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro jednotné nebe (dále jen „výbor“), složený ze dvou zástupců z každého členského státu, kterému předsedá Komise. Výbor náležitě přihlíží k zájmům všech kategorií uživatelů. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.
4. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Konzultace Komise se zúčastněnými stranami

1. Komise vytvoří mechanismus na úrovni Unie, s jehož pomocí bude ve vhodných případech konzultovat záležitosti související s prováděním tohoto nařízení. Konzultace se zúčastní konkrétní výbor pro kolektivní vyjednávání zřízený na základě rozhodnutí Komise 98/500/ES.
2. Zúčastněnými stranami mohou být:
 - poskytovatelé letových navigačních služeb nebo příslušné skupiny zastupující poskytovatele letových navigačních služeb,
 - manažer struktury vzdušného prostoru,
 - provozovatelé letišť nebo příslušné skupiny zastupující provozovatele letišť,
 - uživatelé vzdušného prostoru nebo příslušné skupiny zastupující uživatele vzdušného prostoru,
 - armáda,
 - výrobní průmysl,
 - organizace profesního zastoupení zaměstnanců a
 - vnitrostátní koordinátoři letišť.
3. Komise poskytne členským státům výsledek konzultace.

Článek 29

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 30

Vztahy s třetími zeměmi

Unie a její členské státy se zaměří na rozšíření jednotného evropského nebe na země, které nejsou členy Evropské unie, a toto rozšíření podporují. Za tímto účelem členské státy usilují v rámci dohod uzavřených se sousedními třetími zeměmi o rozšíření jednotného evropského nebe na tyto země. Kromě toho vyvíjejí úsilí o spolupráci s těmito zeměmi v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru, v rámci dohod o síťových funkcích nebo v rámci dohody mezi Evropskou unií a Eurocontrolem, kterou se stanoví obecný rámec pro posílenou spolupráci.

Článek 31

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 EU a Eurocontrolem.

Článek 32

Důvěrnost

1. Vnitrostátní dozorové orgány jednající v souladu s vnitrostátními právními předpisy ani Komise, manažer struktury vzdušného prostoru nebo orgán pro kontrolu výkonnosti nezveřejňují informace důvěrné povahy, zejména informace o poskytovatelích letových navigačních služeb, jejich obchodních vztazích nebo jejich nákladových položkách.
2. Ustanovením odstavce 1 nejsou dotčena práva vnitrostátních dozorových orgánů ani Komise na zveřejňování informací v případech, kdy je to nezbytné k plnění jejich povinností; tehdy musí být zveřejnění informací přiměřené a zohledňovat oprávněné zájmy poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru, letišť a jiných příslušných zúčastněných stran na ochraně jejich obchodně citlivých informací.
3. Informace a údaje poskytované v souladu se systémem poplatků uvedeným v článku 12 se zveřejňují.

Článek 33

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení, jehož se dopustí zejména uživatelé vzdušného prostoru a poskytovatelé služeb. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 34

Přezkum a metody posuzování dopadů

1. Komise pravidelně posuzuje uplatňování tohoto nařízení a na konci každého referenčního období uvedeného v čl. 11 odst. 5 písm. d) podá zprávu Evropskému parlamentu a Radě. Je-li to odůvodněné, může Komise za tímto účelem požádat členské státy o informace ohledně provádění tohoto nařízení.
2. 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, environmentálních, zaměstnaneckých a technologických, jakož i kvality služeb.

Článek 35

Bezpečnostní opatření

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

- a) pro přehled o provozu ve vzdušném prostoru spadajícím pod pravomoc 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 opatření k zajištění bezpečnostních a obranných potřeb;
- b) v případě závažných vnitřních nepokojů, které ohrožují veřejný pořádek;
- c) v případě války nebo závažného mezinárodního napětí, které představuje válečnou hrozbu;
- d) pro plnění mezinárodních závazků členského státu týkajících se zachování míru a mezinárodní bezpečnosti;
- e) pro provádění vojenských operací a výcviku včetně nezbytných možností pro cvičení.

Článek 36

[...]

Článek 37

Zrušení

Nařízení (ES) č. 549/2004, 550/2004 a 551/2004 se zrušují.

Zrušuje se nařízení (ES) 552/2004 s výjimkou

- článků 5 a 6 a příloh III a IV uvedeného nařízení, které jsou i nadále platné pro účely prohlášení, a to až do vstupu v platnost příslušných prováděcích opatření uvedených v čl. 8b odst. 6 nařízení (ES) č. 216/2008;

- článků 4 a 7 uvedeného nařízení, které jsou i nadále platné až do vstupu v platnost příslušných prováděcích opatření uvedených v článku 24 a v článku 8b nařízení (ES) č. 216/2008.

Odkazy na zrušená nařízení se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze III.

Článek 38

Vstup v platnost a použitelnost

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

Článek 3 vstupuje v platnost 18 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost, s výjimkou členských států, které do 6 měsíců od vstupu tohoto nařízení v platnost oznámí Komisi své rozhodnutí zřídit vnitrostátní dozorové orgány jako právně odlišné subjekty, a v tomto případě se článek 3 použije 48 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost.

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

V Štrasburku dne

Za Evropský parlament

předseda

Za Radu

předseda nebo předsedkyně

[vypuštěno a zahrnuto do přílohy V nařízení o agentuře EASA [viz dokument 15472/14)]

PODMÍNKY SPOJENÉ S OSVĚDČENÍM

1. V osvědčení musí být uveden:
 - a) vnitrostátní dozorový orgán vydávající osvědčení;
 - b) žadatel (jméno a adresa);
 - c) služby a případně funkce, pro něž má poskytovatel osvědčení;
 - d) prohlášení, že žadatel dodržuje společné požadavky podle článku 8b nařízení (ES) č. 216/2008;
 - e) den vydání a doba platnosti osvědčení.
2. Dodatečné podmínky připojené k osvědčení se mohou podle potřeby týkat:
 - a) nediskriminujícího přístupu uživatelů vzdušného prostoru k letovým navigačním službám a požadované úrovni výkonnosti těchto služeb včetně úrovně bezpečnosti a interoperability;
 - b) provozních specifikací pro určité služby;
 - c) lhůty, ve které má být služba poskytnuta;
 - d) různého provozního vybavení používaného v rámci určitých služeb;
 - e) oddělení nebo omezení provozování služeb, které se nevztahují k poskytování letových navigačních služeb;
 - f) smluv, dohod nebo jiných ujednání mezi poskytovatelem služeb a třetí osobou, které se týkají poskytnutých služeb;

- g) poskytování informací, které jsou důvodně požadovány pro ověření toho, zda jsou služby v souladu se společnými požadavky, včetně plánů, finančních a provozních údajů a hlavních změn v typu nebo rozsahu poskytovaných letových navigačních služeb;
 - h) veškerých jiných právních podmínek, které nejsou specifické pro letové navigační služby, například podmínek vztahujících se k pozastavení nebo odebrání osvědčení.
-

SROVNÁVACÍ TABULKA

Nařízení č. 549/2004	Nařízení č. 550/2004	Nařízení č. 551/2004	Nařízení č. 552/2004	Toto nařízení
Čl. 1 odst. 1 až 3				Čl. 1 odst. 1 až 3
		Čl. 1 odst. 3		Čl. 1 odst. 4
Čl. 1 odst. 4				Čl. 1 odst. 5
	Článek 1			-----
		Čl. 1 odst. 1, 2 a 4		-----
			Článek 1	-----
Čl. 2 odst. 1 až 35				Čl. 2 odst. 1 až 35
				Čl. 2 odst. 36 až 38
Čl. 2 odst. 17, 18, 23, 24, 32, 35 a 36				-----
Článek 3				-----
Čl. 4 odst. 1 a 2				Čl. 3 odst. 1 a 2

				Čl. 3 odst. 3 a 4
Čl. 4 odst. 3				Čl. 3 odst. 5
				Čl. 3 odst. 6
Čl. 3 odst. 4 až 5				Čl. 3 odst. 7 a 8
				Čl. 3 odst. 9
	Čl. 2 odst. 1			Čl. 4 odst. 1a
				Čl. 4 odst. 1b až 1g
	Čl. 2 odst. 2			Čl. 4 odst. 2
				Čl. 5 odst. 1 a 2
	Čl. 2 odst. 3 až 6			Čl. 5 odst. 3 až 6
	Čl. 3 odst. 1 a 2			Čl. 6 odst. 1 a 2
			Čl. 8 odst. 1 a 3	Čl. 6 odst. 3 a 4
				Čl. 6 odst. 5

			Čl. 8 odst. 2 a 4	-----
	Článek 6			-----
Čl. 10 odst. 1				Čl. 7 odst. 1
				Čl. 7 odst. 2
	Čl. 7 odst. 1			Čl. 8 odst. 1
				Čl. 8 odst. 2
	Čl. 7 odst. 4 a 6			Čl. 8 odst. 3 a 4
	Čl. 7 odst. 2, 3, 5, 7 až 9			-----
	Článek 8			Článek 9
				Článek 10
	Článek 9			-----
Článek 11				Článek 11
	Článek 14			Článek 12
	Článek 15			Článek 13
	Článek 16			Článek 14

	Článek 15a			Článek 15
	Čl. 9a odst. 1			Čl. 16 odst. 1 a 3
				Čl. 16 odst. 2
	Čl. 9a odst. 2 písm. i)			-----
	Čl. 9a odst. 2			Čl. 16 odst. 4
				Čl. 16 odst. 5
	Čl. 9a odst. 3 až 9			Čl. 16 odst. 6 až 12
	Článek 9b			-----
		Čl. 6 odst. 1 až 2b		Čl. 17 odst. 1 a 2b
				Čl. 17 odst. 2c až 2e
		Čl. 6 odst. 3 až 4d		Čl. 17 odst. 3 až 4d
				Čl. 17 odst. 4e
		Čl. 6 odst. 4e až 4f		Čl. 17 odst. 4f a 4g

		Čl. 6 odst. 5 a 7		Čl. 17 odst. 5 a 6
		Čl. 6 odst. 8 a 9		-----
	Článek 10			Článek 18
				Článek 19
	Článek 11			Článek 20
	Článek 12			Článek 21
	Článek 13			Článek 22
		Článek 3		-----
		Článek 3a		Článek 23
		Článek 4		-----
		Článek 7		-----
		Článek 8		-----
			Článek 3	Čl. 24 odst. 1 a 2
			[...]	-----
			Článek 2 [...]	-----
			Čl. [...] 4 až 7	-----
	Čl. 17 odst. 1			Článek 25

				Článek 26
Čl. 5 odst. 1 až 3				Čl. 27 odst. 1 až 3
Čl. 5 odst. 4 a 5				-----
Čl. 10 odst. 2 a 3				Čl. 28 odst. 1 a 2
Článek 6				Článek 29
Článek 7				Článek 30
Článek 8				Článek 31
	Článek 4			-----
			Článek 9	-----
	Článek 18			Článek 32
Článek 9				Článek 33
Čl. 12 odst. 2 až 4				Čl. 34 odst. 1 až 3
Čl. 12 odst. 1				-----
	Článek 18a			-----
		Článek 10		-----
Článek 13				Článek 35
Článek 13a				Článek 36

			Článek 10	-----
			Článek 11	Článek 37
	Čl. 19 odst. 1			Článek 38
	Čl. 19 odst. 2			-----
	Příloha I		Příloha V	[...]
			Příloha I	-----
	Příloha II			Příloha II
			Příloha II	-----
				Příloha III
			Příloha III	-----
			Příloha IV	-----
