

V Bruseli 28. novembra 2014
(OR. en)

15732/14

Medziinštitucionálny spis:
2013/0186 (COD)

AVIATION 217
CODEC 2290

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966
Č. dok. Kom.:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588
Predmet:	<i>Zasadnutie Rady (<u>doprava</u>, telekomunikácie a energetika), ktoré sa bude konať 3. decembra 2014</i> Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie) – všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

Komisia 12. júna 2013 zaslala Rade a Európskemu parlamentu uvedený návrh. Účelom tohto návrhu je zvýšiť konkurencieschopnosť európskeho systému leteckej dopravy, a najmä ďalej rozvíjať iniciatívu Jednotné európske nebo (SES) prostredníctvom prepracovania existujúceho legislatívneho balíka týkajúceho sa SES a niekoľkých zmien nariadenia o EASA prijatého v roku 2009. Konkrétnejšie, cieľom prepracovania iniciatívy Jednotné európske nebo (známe pod skratkou SES 2+) je zaviesť zlepšenia, pokiaľ ide o dohľad nad pravidlami, systém výkonnosti, funkčné bloky vzdušného priestoru (FAB), orientáciu poskytovateľov služieb na zákazníkov a celkovú výkonnosť.

Balíkom ustanovení SES 2+ sa okrem toho zjednoduší legislatíva, a to odstránením niektorých prekryvajúcich sa ustanovení v súčasných právnych predpisoch. Kľúčovými problémami, ktoré sa riešia v návrhu, sú nedostatočná efektívnosť leteckých navigačných služieb a fragmentácia systému manažmentu letovej prevádzky (ATM).

II. PRÁCA V ORGÁNOCH RADY

Komisia predložila tento návrh a posúdenie jeho vplyvu pracovnej skupine pre leteckú dopravu (ďalej len „pracovná skupina“) 2. septembra 2013 počas litovského predsedníctva a nasledovala výmena názorov. Tento prvý predložený návrh sa stal východiskom neformálneho zasadnutia ministrov dopravy EÚ s názvom Jednotné európske nebo – realizácia budúcnosti: vízia 20XX“ (Vilnius 15. – 16. septembra 2013). Výmena názorov pokračovala na zasadnutí pracovnej skupiny 20. júna 2014 počas gréckeho predsedníctva.

Tento návrh je úzko prepojený s druhým návrhom uvedeného legislatívneho balíka, nariadením, ktorým sa zriaďuje Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (ďalej len „EASA“). V rámci nariadenia o EASA spočíva prístup predsedníctva v preskúmaní len tých článkov, ktoré priamo súvisia so návrhom prepracovaného znenia nariadenia o SES 2 +. Pri voľbe tohto riešenia sa zoberala do úvahy skutočnosť, že od Komisie sa očakáva, že úplný samostatný návrh na celkovú revíziu nariadenia o agentúre EASA predloží v priebehu roka 2015.

Preskúmanie návrhu prepracovaného znenia nariadenia o SES 2 + po jednotlivých článkoch začala pracovná skupina počas talianskeho predsedníctva 4. júla a intenzívne v ňom pokračovala počas septembra, októbra a novembra 2014.

Návrh všeobecného smerovania sa 26. novembra 2014 predložil Výboru stálych predstaviteľov (Coreper). Počas tohto zasadnutia vyjadrilo niekoľko delegácií vo všeobecnosti podporu kompromisnému zneniu predsedníctva, zatiaľ čo iné zopakovali svoje pripomienky v súvislosti s niektorými otázkami a predložili nové návrhy. Predsedníctvo vzalo pripomienky delegácií na vedomie a v záujme toho, aby sa vyriešili niektoré otvorené otázky a umožnilo sa dosiahnutie všeobecného smerovania, akceptovalo niektoré návrhy, ktoré predložili delegácie.

Posledná nevyriešená otázka, ktorú je ešte potrebné prerokovať, sa týka uplatňovania ustanovení návrhu prepracovaného znenia nariadenia o SES 2+ na gibraltárske letisko.

Zmeny v prílohe k tejto správe sú v porovnaní s prílohou k správe pre Coreper vyznačené **tučným písmom** a symbolom [...]. Všetky delegácie vzniesli výhradu preskúmania k novým zmenám vykonaným po zasadnutí Coreperu.

Komisia si okrem toho v plnej miere vyhradzuje pozíciu k celému kompromisnému zneniu až do ukončenia rokovaní s Európskym parlamentom. Ďalšie obavy a výhrady Komisie sa uvádzajú v poznámkach pod čiarou v prílohe k tejto správe.

Delegácia UK má výhradu parlamentného preskúmania.

III. PRÁCA V EURÓPSKOM PARLAMENTE

Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch vymenoval Mariana-Jeana MARINESCA (EPP, RO) za spravodajcu pre tento spis. Európsky parlament hlasoval o tomto návrhu v prvom čítaní 12. marca 2014.

IV. ZÁVER

Rada sa vzhľadom na uvedené vyzýva, aby na zasadnutí 3. decembra 2014 preskúmala znenie uvedené v prílohe k tejto správe, vyriešila posledné otvorené otázky a prijala všeobecné smerovanie.

2013/0186 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o implementácii jednotného európskeho neba¹

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

KAPITOLA I
VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

Článok 1

1. Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá pre vytvorenie a riadne fungovanie jednotného európskeho neba s cieľom zabezpečiť súčasné bezpečnostné normy v letovej prevádzke, prispieť k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy a zlepšiť celkovú výkonnosť systému manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb (ATM/ANS) pre všeobecnú letovú prevádzku v Európe s cieľom splniť požiadavky všetkých používateľov vzdušného priestoru. Jednotné európske nebo zahŕňa súvislú celoeurópsku sieť tratí, postupne integrovanejší vzdušný priestor², systémy riadenia siete a manažmentu letovej prevádzky, ktoré sú založené na bezpečnosti, efektívnosti a interoperabilite v prospech všetkých používateľov vzdušného priestoru.

¹ Pre Ú. v.: „*Toto nariadenie sa uverejní spolu s nariadením o EASA (ES) [č. XXXX]. Zabezpečí sa tak, aby oba predpisy nadobudli účinnosť v rovnakom čase.*“

² Predsedníctvo navrhuje spresniť pojem integrovaného vzdušného priestoru v odôvodnení takto: „*I keď v rámci európskeho vzdušného priestoru poskytujú letové prevádzkové služby viacerí poskytovatelia, poverení jedným alebo viacerými členskými štátmi na to, aby pôsobili na exkluzívnom základe, pričom každý z nich si ponecháva svoju vlastnú zodpovednosť za svoje služby, tieto služby by sa mali poskytovať v čo najväčšej možnej miere na základe tých istých koncepcií prevádzky a rovnakých prevádzkových a podporných postupov.*“

2. Uplatňovanie tohto nariadenia nemá vplyv na suverenitu členských štátov nad ich vzdušným priestorom a na požiadavky členských štátov, ktoré sa týkajú verejného poriadku, verejnej bezpečnostnej ochrany a záležitostí obrany, ako je stanovené v článku 35. Toto nariadenie sa nevzťahuje na vojenské operácie a výcvik.
3. Uplatňovaním tohto nariadenia nie sú dotknuté práva a povinnosti členských štátov podľa Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (ďalej len „Chicagský dohovor“). V tomto kontexte je cieľom tohto nariadenia pomáhať v oblastiach svojej pôsobnosti členským štátom pri plnení ich záväzkov vyplývajúcich z Chicagského dohovoru tým, že sa vytvorí základ pre spoločný výklad a jednotné vykonávanie jeho ustanovení a zabezpečiť sa, aby sa tieto ustanovenia náležite zohľadnili v tomto nariadení a v jeho vykonávacích predpisoch.
4. Toto nariadenie sa vzťahuje na vzdušný priestor v oblasti ICAO EUR³, v ktorom sú členské štáty zodpovedné za poskytovanie letových prevádzkových služieb. Členské štáty môžu toto nariadenie uplatňovať aj na vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné v iných oblastiach ICAO pod podmienkou, že o tom informujú Komisiu a ostatné členské štáty.
5. [...] ^{4 5}

³ Komisia je proti vypusteniu odkazu na oblasť NAT.

⁴ Delegácia UK nemôže akceptovať vloženie textu, ktorý navrhlo Španielsko v poznámke pod čiarou č. 5, pretože zo ZFEÚ je jasné, že právne predpisy EÚ sa vzťahujú na Gibraltár. Gibraltár je už zahrnutý do existujúcich právnych predpisov týkajúcich sa jednotného európskeho neba a nie je dôvod, aby sa vylúčil z ďalšej účasti na týchto opatreniach.

⁵ Delegácia ES je proti vypusteniu odseku 5 a navrhuje doplniť tento odsek: „*Uplatňovanie tohto nariadenia na gibraltárske letisko sa pozastaví do doby, kým nenadobudnú účinnosť dojednania uvedené v Spoločnom vyhlásení ministrov zahraničných vecí Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva z 2. decembra 1987. Vlády Španielska a Spojeného kráľovstva budú informovať Radu o tomto dátume nadobudnutia účinnosti.*“

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „služba riadenia letovej prevádzky (ATC)“ je služba poskytovaná na účely:
 - a) zabránenia zrážke:
 - medzi lietadlami a
 - na prevádzkovej ploche medzi lietadlom a prekážkami a
 - b) urýchlenia a zachovania riadneho toku letovej prevádzky;
2. „letisková služba riadenia“ je služba ATC pre letiskovú prevádzku;
3. „letecká informačná služba“ je služba zriadená v určenej oblasti pokrytia, zodpovedná za poskytovanie leteckých informácií a údajov potrebných pre bezpečnosť, pravidelnosť a efektívnosť leteckej navigácie;
4. „letecké navigačné služby (ANS)“ sú letové prevádzkové služby, spojovacie, navigačné a prehľadové služby (CNS), meteorologické služby pre leteckú navigáciu (MET) a letecké informačné služby (AIS);
5. „poskytovatelia leteckých navigačných služieb“ sú akýkoľvek verejný alebo súkromný subjekt poskytujúci letecké navigačné služby pre všeobecnú letovú prevádzku;

6. „blok vzdušného priestoru“ je vzdušný priestor stanovených rozmerov v priestore a čase, v ktorom sú poskytované letecké navigačné služby;
7. „riadenie vzdušného priestoru“ je plánovacia funkcia alebo služba s primárnym cieľom maximalizácie využitia dostupného vzdušného priestoru dynamickým pridelovaním času a v určitom čase rozdelenie vzdušného priestoru medzi rôzne kategórie používateľov vzdušného priestoru na základe krátkodobých potrieb;
8. „používatelia vzdušného priestoru“ sú prevádzkovatelia lietadiel prevádzkovaných vo všeobecnej letovej prevádzke;
9. „manažment toku letovej prevádzky“ je funkcia alebo služba zriadená s cieľom prispieť k bezpečnému, usporiadanému a rýchlemu toku letovej prevádzky tým, že sa zabezpečí využitie kapacity ATC na maximálne možnú mieru, a že objem prepravy bude zodpovedať kapacitám vyhláseným príslušnými poskytovateľmi služieb letovej prevádzky;
10. „manažment letovej prevádzky (ATM)“ je zoskupenie vzdušných a pozemných funkcií alebo služieb (letové prevádzkové služby, riadenie vzdušného priestoru a manažment toku letovej prevádzky) požadovaných na zaručenie bezpečného a efektívneho pohybu lietadla počas všetkých fáz prevádzky;
11. „letové prevádzkové služby“ sú rôzne letové informačné služby, pohotovostné služby, letové poradenské služby a služby ATC (oblastná, približovacia a letisková služba riadenia);
12. „oblastná služba riadenia“ je služba ATC pre riadené lety v riadených oblastiach;
- 12a. „riadená oblasť“ je riadený vzdušný priestor siahajúci nahor od stanovenej výšky nad zemou;

13. „približovacia služba riadenia“ je služba ATC pre riadené lety prilietavajúcich a odlietavajúcich lietadiel;
14. „základný plán ATM“ je plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES⁶ v súlade s článkom 1 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 219/2007 z 27. februára 2007 o založení spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR)⁷;
15. „krízová situácia v sieti“ je stav neschopnosti poskytovať ATM/ANS na požadovanej úrovni, ktorého výsledkom je výrazná strata sieťovej kapacity, veľká nerovnováha medzi kapacitou siete a dopytom alebo vážna porucha v informačnom toku v jednej alebo viacerých častiach siete v dôsledku neobyčajnej a nepredvídanej udalosti;
16. „balík služieb“ sú dve alebo viac leteckých navigačných služieb;
17. „osvedčenie“ je dokument vydaný Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (EASA) alebo národným dozorným orgánom v akejkoľvek forme zodpovedajúcej uplatniteľnému právu, ktorý potvrdzuje, že poskytovateľ služby ATM/ANS spĺňa požiadavky na poskytovanie špecifickej služby;
18. „spojovacie služby“ sú letecké pevné a mobilné služby umožňujúce spojenie zem-zem, vzduch-zem, a vzduch-vzduch na účely ATC;
- 18a. „európska sieť manažmentu letovej prevádzky“ (EATMN) je súbor systémov uvedených v prílohe Vb k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 ..., ktoré umožňujú poskytovanie leteckých navigačných služieb v Únii, vrátane rozhraní na hraniciach s tretími krajinami;

⁶ Ú. v. EÚ L 95, 9.4.2009, s. 41.

⁷ Ú. v. EÚ L 64, 2.3.2007, s. 1., zmenené nariadeniami Rady (ES) č. 1361/2008 a č. 219/2014 (Ú. v. EÚ L 352, 31.12.2008 a Ú. v. EÚ L 192, 1.7.2014).

19. „komponenty“ sú hmotné objekty ako napr. hardvér a nehmotné objekty ako napr. softvér, od ktorých závisí interoperabilita európskej siete manažmentu letovej prevádzky (EATMN);
20. „vyhlásenie“ je na účely ATM/ANS vyhlásenie vymedzené v článku 3 bode ea) nariadenia (ES) č. 216/2008;
- 20a. „Eurocontrol“ je Európska organizácia pre bezpečnosť leteckej prevádzky založená Medzinárodným dohovorom týkajúcim sa spolupráce v záujme bezpečnosti letovej prevádzky z 13. decembra 1960;
21. „pružné využívanie vzdušného priestoru“ je koncepcia manažmentu vzdušného priestoru na základe základnej zásady, že vzdušný priestor by sa nemal označovať ako výhradne civilný alebo vojenský vzdušný priestor, ale skôr považovať za kontinuum, v ktorom sa musia požiadavky všetkých používateľov uspokojiť v čo najväčšom rozsahu;
22. „letová informačná služba“ je služba poskytovaná na odovzdávanie rád a informácií užitočných na bezpečné a efektívne vykonanie letov;
23. „pohotovostná služba“ je služba slúžiaca na informovanie príslušných organizácií o lietadle, v prípade ktorého treba použiť pátracie a záchranné prostriedky, a podľa potreby aj na zabezpečenie pomoci takýmto organizáciám;
24. „funkčný blok vzdušného priestoru“ je blok vzdušného priestoru založený na prevádzkových požiadavkách a vytvorený bez ohľadu na štátne hranice, kde je poskytovanie ATM/ANS a príslušných funkcií určené na základe výkonnosti a optimalizované s cieľom zaviesť v každom funkčnom bloku vzdušného priestoru posilnenú spoluprácu medzi poskytovateľmi ATM/ANS, alebo v prípade potreby zriadiť integrovaného poskytovateľa;

25. „všeobecná letová prevádzka“ sú všetky pohyby civilných lietadiel, ako aj všetky pohyby štátnych lietadiel (vrátane vojenských, colných a policajných lietadiel), keď sa tieto pohyby uskutočňujú v súlade s postupmi Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) zriadenej Chicagským dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944;
26. „interoperabilita“ je súhrn požadovaných funkčných, technických a prevádzkových vlastností systémov a komponentov EATMN a postupov pre ich prevádzku s cieľom umožniť ich bezpečnú, plynulú a efektívnu prevádzku. Interoperabilita sa dosiahne tým, že systémy a komponenty budú spĺňať základné požiadavky;
27. „meteorologické služby“ sú tie zariadenia a služby, ktoré poskytujú lietadlu predpovede počasia, varovania, hlásenia a pozorovania týkajúce sa počasia, ako aj iné meteorologické informácie a údaje poskytované štátmi na letecké účely;
28. „navigačné služby“ sú tie zariadenia a služby, ktoré poskytujú lietadlu informácie o polohe a čase;
29. „prevádzkové údaje“ sú informácie týkajúce sa všetkých letových fáz, ktoré sú potrebné na prijatie prevádzkových rozhodnutí poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, používateľmi vzdušného priestoru, prevádzkovateľmi letísk a inými zainteresovanými účastníkmi;
30. „uviedenie do prevádzky“ je prvé prevádzkové použitie po prvej inštalácii alebo modernizácii systému;
31. „sieť tratí“ je sieť určených tratí na smerovanie toku všeobecnej letovej prevádzky, ktorá je potrebná pre poskytovanie služieb ATC;
32. „prehľadové služby“ sú tie zariadenia a služby, ktoré sa používajú na stanovenie príslušných polôh lietadiel, aby umožnili ich bezpečné rozstupy;

33. „systém“ je súbor palubných a pozemných komponentov, ako aj kozmické zariadenia, ktoré poskytujú podporu leteckým navigačným službám vo všetkých fázach letu;
34. „modernizácia“ je každá úprava, ktorá mení prevádzkové charakteristiky systému;
35. „cezhraničné služby“ je každá situácia, keď letecké navigačné služby v jednom členskom štáte poskytuje poskytovateľ služieb, ktorému bolo udelené osvedčenie v inom členskom štáte;
36. „národný dozorný orgán“ znamená vnútroštátny subjekt alebo subjekty, ktoré členský štát poveril úlohami podľa tohto nariadenia a v súlade s článkami 8b a 8c nariadenia (ES) č. 216/2008;
37. „podporné služby“ sú služby CNS (spojovacie, navigačné a prehľadové služby), MET (meteorologické služby)⁸ a AIS (letecké informačné služby);
- 37a. „plán výkonnosti“ sú rôzne plány vypracované na vnútroštátnej úrovni, na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru alebo na úrovni siete na zlepšenie výkonnosti poskytovateľov ATM/ANS;
38. „miestne výkonnostné ciele“ sú ciele výkonnosti prijaté členskými štátmi na miestnej úrovni, teda na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, vnútroštátnej úrovni, na úrovni zóny spoplatňovania alebo na úrovni letiska.

⁸ Predsedníctvo navrhuje v odôvodnení toto objasnenie: „V prípadoch, keď sú poskytovatelia služieb MET určené členskými štátmi v súlade s článkom 9a, služby MET by sa mali vylúčiť z podporných služieb, ktoré sa majú poskytovať centralizovaným spôsobom a ktoré sú uvedené v článku 10 ods. 5.“

KAPITOLA II

NÁRODNÉ ORGÁNY

Článok 3

Národné dozorné orgány

1. Členské štáty spoločne alebo jednotlivo buď vymenujú, alebo ustanovia orgán alebo orgány za svoj národný dozorný orgán, ktorý prevezme úlohy pridelené takémuto orgánu podľa tohto nariadenia.
- 1a. Národné dozorné orgány vykonávajú svoje právomoci nestranne, nezávisle a transparentne. Predovšetkým ich organizácia, personálne vybavenie, riadenie a financovanie im musia umožňovať vykonávanie právomocí týmto spôsobom. *(presunuté z odseku 5)*
2. Národné dozorné orgány sú nezávislé od každého poskytovateľa leteckých navigačných služieb, a to najmä z organizačného, hierarchického a rozhodovacieho hľadiska. Táto nezávislosť nebráni tomu, aby tieto subjekty vykonávali svoje úlohy v rámci spoločného rámca štátnej služby.

- 2a. Národné dozorné orgány sú právne alebo funkčne oddelené od poskytovateľov leteckých navigačných služieb^{9 10}.
- 2b. Ak národné dozorné orgány nie sú právne oddelené od poskytovateľov leteckých navigačných služieb, dotknuté členské štáty informujú Komisiu o opatreniach, ktoré prijali, aby zaručili, že splňajú požiadavky odseku 2, a preukážu, ako takéto oddelenie dosiahli a že nezávislosť orgánov je skutočná. Ak národný dozorný orgán a poskytovateľ leteckých navigačných služieb sú súčasťou rovnakého správneho orgánu, národný dozorný orgán na tieto účely nežiada ani neprijíma pokyny z hierarchickej¹¹ úrovne takéhoto správneho orgánu, ktorá má právomoc nad poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, pokiaľ ide o ich povinnosti uvedené v článku 4 a súvisiace rozhodnutia. Navyše, poskytovateľ leteckých navigačných služieb nemá žiadne rozhodovacie právomoci týkajúce sa pridelovania rozpočtových prostriedkov národnému dozornému orgánu.

⁹ Predsedníctvo navrhuje objasniť výklad tohto ustanovenia v odôvodnení č. 10:
„Aby sa zaistil konzistentný a dôkladný dohľad nad poskytovaním služieb v celej Európe, národné dozorné orgány by mali mať zaručenú dostatočnú nezávislosť a zdroje. Bez ohľadu na celkovú politickú kontrolu zo strany príslušného ministerstva by sa táto nezávislosť mala dosiahnuť okrem iného prostredníctvom oddelenia hierarchických štruktúry národných dozorných orgánov a poskytovateľov leteckých navigačných služieb. Na tento účel by tieto subjekty mali vykonávať svoje povinnosti bez toho, aby si vzájomne zasahovali do funkcií a rozhodovacích procesov.“

¹⁰ Predsedníctvo navrhuje toto nové odôvodnenie, v ktorom sa vysvetlí pojem oddelenia pre tie národné dozorné orgány, ktoré nie sú právne oddelené od poskytovateľov leteckých navigačných služieb: *„Je nevyhnutné, aby národné dozorné orgány uplatňovali toto nariadenie jednotným spôsobom, aj keď nie sú právne samostatnými subjektmi. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby národné dozorné orgány boli schopné vykonávať úlohy, ktoré im boli zverené, ako funkčne samostatné orgány, t. j. s vhodným stupňom nezávislosti a samostatnosti, najmä voči poskytovateľom leteckých navigačných služieb, aby sa zabránilo akémukoľvek konfliktu záujmov. Na tento účel by národné dozorné orgány a personál pod ich kontrolu mali vykonávať svoju prácu tak, aby bola zaručená ich samostatnosť a nezávislosť voči poskytovateľom leteckých navigačných služieb prostredníctvom vhodného, konkrétneho a účinného oddelenia sa.“*

¹¹ Predsedníctvo navrhuje toto nové odôvodnenie: *„Mali by sa mali stanoviť osobitné podmienky tak, aby sa zaručila hierarchická nezávislosť medzi národným dozorným orgánom a poskytovateľom leteckých navigačných služieb, čo znamená, že úlohy uvedené v článku 4 a súvisiace rozhodnutia národného dozorného orgánu nie sú ovplyvnené nikým, komu hierarchicky podlieha dotknutý poskytovateľ leteckých navigačných služieb.“*

3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, národné dozorné orgány môžu byť z organizačného hľadiska spojené s inými regulačnými orgánmi a/alebo bezpečnostnými orgánmi.
4. [...]
5. [...]
6. Zamestnanci národných dozorných orgánov:
 - a) musia byť prijímaní podľa jasných a transparentných postupov, ktoré zaručujú ich nezávislosť;
 - b) musia byť vyberaní na základe ich konkrétnych kvalifikácií vrátane primeranej spôsobilosti a príslušných skúseností, alebo ak absolvovali primeranú odbornú prípravu;
 - c) konať nezávisle, najmä tým, že sa budú vyhýbať konfliktom záujmov medzi poskytovaním leteckých navigačných služieb a vykonávaním svojich úloh;
- 6a. ¹²Osoby zodpovedné za strategické rozhodnutia sa vyhýbajú všetkým priamym alebo nepriamym záujmom, ktoré sa môžu považovať za záujmy ovplyvňujúce ich nezávislosť a ktoré môžu ovplyvniť vykonávanie ich funkcií. Na tento účel musia každý rok podávať vyhlásenie o záväzkoch a vyhlásenie o záujmoch s uvedením všetkých priamych alebo nepriamych záujmov.
7. Členské štáty zabezpečia, aby národné dozorné orgány mali potrebné zdroje a schopnosti na efektívne a včasné plnenie úloh, ktoré sú im pridelené na základe tohto nariadenia. Národné dozorné orgány riadi svojich zamestnancov na základe vlastných rozpočtových prostriedkov stanovených v pomere k úlohám, ktoré má plniť orgán v súlade s článkom 4.

¹² Predsedníctvo navrhuje vložiť toto odôvodnenie s cieľom objasniť pojem osôb zodpovedných za strategické rozhodnutia: „Je zrejmé, že pojem „osoby zodpovedné za strategické rozhodnutia“ sa vzťahuje len na veľmi obmedzený počet vysokopostavených zamestnancov, ktorí konajú ako výkonné vedenie.“

8. Členské štáty oznámia Komisii názvy a adresy národných dozorných orgánov, ako aj zmeny týchto údajov a opatrenia prijaté na zabezpečenie zhody s týmto článkom.
9. *[Vypúšťa sa. Koncepcia sa odzrkadľuje v odkaze na najlepšie postupy v článku 5 ods. 1.]*

Článok 4

Úlohy národných dozorných orgánov

1. Národné dozorné orgány uvedené v článku 3 najmä:
 - a) zabezpečujú dozor nad uplatňovaním tohto nariadenia, najmä z hľadiska bezpečnej a efektívnej prevádzky poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktorí poskytujú služby vzťahujúce sa na vzdušný priestor, za ktorý je zodpovedný členský štát, ktorý menoval alebo ustanovil príslušný orgán;
 - b) udeľujú osvedčenia poskytovateľom leteckých navigačných služieb v súlade s článkom 8b nariadenia (ES) č. 216/2008 a dohliadajú na uplatňovanie podmienok, za ktorých boli udelené;
 - c) vydávajú preukazy spôsobilosti, kvalifikačných kategórií, doložiek a osvedčení riadiacim letovej prevádzky v súlade s článkom 8c nariadenia (ES) č. 216/2008 a dohliadajú nad uplatňovaním podmienok, za ktorých boli vydané;
 - d) vypracúvajú plány výkonnosti a monitorujú ich plnenie v súlade s článkom 11;
 - e) monitorujú vykonávanie systému spoplatňovania v súlade s článkami 12 a 13;

- f) schvaľujú podľa potreby podmienky prístupu k prevádzkovým údajom v súlade s článkom 22;
 - g) vykonávajú dozor nad vyhláseniami a uvádzaním systémov do prevádzky;
 - h) dohliadajú na uplatňovanie podmienok, za ktorých sa vydávajú vyhlásenia o súlade, a dohliadajú na zachovávanie súladu s uplatniteľnými požiadavkami.
2. Každý národný dozorný orgán organizuje náležité kontroly a preskúmavanie s cieľom overiť súlad s požiadavkami tohto nariadenia. Príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb uľahčí túto prácu.

Spolupráca medzi národnými dozornými orgánmi

1. Národné dozorné orgány **si podľa vhodnosti** vymieňajú informácie o svojej činnosti, zásadách rozhodovania, najlepších praktikách a postupoch, ako aj informácie v súvislosti s uplatňovaním tohto nariadenia. Národné dozorné orgány sa na tento účel môžu zúčastňovať na spolupráci v rámci siete, ktorej zasadnutia sa konajú v pravidelných intervaloch. Komisia a Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (ďalej len „EASA“) sa zúčastňujú na práci tejto siete, koordinujú a podporujú ju a v prípade potreby poskytujú sieti odporúčania.

Za dodržiavania predpisov o ochrane údajov uvedených v článku 22 tohto nariadenia a v nariadení (ES) č. 45/2001 Komisia a EASA podporujú výmenu informácií uvedených v prvom pododseku tohto odseku medzi členmi siete, pokiaľ možno elektronickými prostriedkami, pri zachovávaní dôvernosti citlivých obchodných informácií poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

2. Na účely vzájomnej pomoci národné dozorné orgány spolupracujú na úlohách monitorovania a pri vykonávaní vyšetrovania a preskúmavania, prípadne aj prostredníctvom pracovných dojednaní. Na tento účel sa môžu národné dozorné orgány podieľať na zoskupeniach expertov, ktoré zriadi EASA na účely výmeny a poskytovania odborných znalostí v súlade s článkom 17 ods. 2 písm. f) nariadenia (ES) č. 216/2008.

3. V prípade funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré presahujú vzdušný priestor, za ktorý je zodpovedný viac ako jeden členský štát, príslušné členské štáty uzavrujú dohodu o dozore uvedenom v tomto článku vzhľadom na poskytovateľov leteckých navigačných služieb poskytujúcich služby v týchto blokoch. Príslušné národné dozorné orgány môžu vypracovať plán s konkrétnym postupom spolupráce s cieľom uviesť danú dohodu do účinnosti.
4. Národné dozorné orgány úzko spolupracujú s cieľom zabezpečiť primeraný dozor nad poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, ktorí sú držiteľmi platného osvedčenia jedného členského štátu a ktorí poskytujú aj služby týkajúce sa vzdušného priestoru, za ktorý je zodpovedný iný členský štát. Táto spolupráca zahŕňa dojednania o postupe v prípadoch neplnenia tohto nariadenia a platných spoločných požiadaviek prijatých v súlade s článkom 8b ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008.
5. V prípade poskytovania leteckých navigačných služieb vo vzdušnom priestore, za ktorý je zodpovedný iný členský štát, zahŕňajú dojednania uvedené v odsekoch 2 a 4 dohodu o vzájomnom uznávaní dozorných úloh stanovených v článku 4 ods. 1 a 2 a výsledkov týchto úloh. Takéto vzájomné uznávanie sa uplatňuje aj pri pravidlách vzájomného uznávania vytvorených pre postup osvedčovania poskytovateľov služieb národnými dozornými orgánmi.
6. Ak to umožňuje vnútroštátne právo a so zreteľom na regionálnu spoluprácu, môžu národné dozorné orgány uzatvárať aj dohody o rozdelení zodpovednosti pri dozorných úlohách.

Článok 6

Oprávnené subjekty

1. Národné dozorné orgány môžu rozhodnúť o tom, že poveria oprávnené subjekty, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v prílohe V k nariadeniu (ES) č. 216/2008, úplným alebo čiastočným vykonaním kontrol a preskúvania uvedených v článku 4 ods. 2. Okrem toho môžu oprávneným subjektom prideliť konkrétne úlohy týkajúce sa osvedčovania alebo dohľadu v súlade s článkom 13 uvedeného nariadenia.
2. Takéto poverenie udelené národným dozorným orgánom je platné v rámci Únie na obdobie troch rokov, ktoré sa môže opätovne predĺžiť. Národné dozorné orgány môžu dať oprávneným subjektom so sídlom v Únii pokyn na vykonanie týchto kontrol a preskúvania.
3. Členské štáty oznámia Komisii, EASA a ostatným členským štátom oprávnené subjekty, ktoré boli poverené úlohami v súlade s odsekom 1, vrátane oblasti zodpovednosti každého subjektu a jeho identifikačného čísla, ako aj všetky zmeny v tejto súvislosti. Komisia uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* zoznam oprávnených subjektov, ich identifikačné čísla a oblasti zodpovednosti a tento zoznam aktualizuje.
4. Členské štáty zabezpečia, aby sa poverenie oprávneného subjektu, ktorý už viac nespĺňa požiadavky stanovené v prílohe V k nariadeniu (ES) č. 216/2008, zrušilo. Bezodkladne o tom informujú Komisiu, EASA a ostatné členské štáty.
5. Orgány menované pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia za notifikované orgány v súlade s článkom 8 nariadenia (ES) č. 552/2004 sa považujú za oprávnené subjekty na účely tohto článku.

Konzultácia so zainteresovanými stranami

1. Členské štáty a národné dozorné orgány zavedú konzultačné mechanizmy na vhodné zapojenie zainteresovaných strán do implementácie jednotného európskeho neba, najmä pokiaľ ide vykonávanie úloh národných dozorných orgánov uvedených v článku 4 ods. 1 písm. d).
2. K zainteresovaným stranám môžu patriť:
 - poskytovateľ leteckých navigačných služieb alebo príslušné skupiny, ktoré ich zastupujú,
 - prevádzkovatelia letísk alebo príslušné skupiny, ktoré ich zastupujú,
 - používatelia vzdušného priestoru alebo príslušné skupiny, ktoré ich zastupujú,
 - armáda,
 - výrobný priemysel,
 - zastupiteľské orgány odborného personálu a
 - národní koordinátori letísk.

KAPITOLA III POSKYTOVANIE SLUŽIEB

Článok 8

Osvedčovanie poskytovateľov leteckých navigačných služieb

1. Poskytovanie všetkých leteckých navigačných služieb v Únii podlieha osvedčovaniu národnými dozornými orgánmi alebo EASA v súlade s článkom 8b nariadenia (ES) č. 216/2008.
2. Procesom osvedčovania sa musí takisto zabezpečiť, aby žiadatelia preukázali dostatočnú finančnú stabilitu, primerané krytie zodpovednosti a poistné krytie v prípade, že za to neručí príslušný členský štát.
3. Osvedčenia zabezpečujú nediskriminačný prístup používateľov vzdušného priestoru k službám, s osobitným zreteľom na bezpečnosť. Osvedčenia musia podliehať podmienkam stanoveným v prílohe II.
4. Vydanie osvedčení otvára poskytovateľom leteckých navigačných služieb možnosť ponúkať svoje služby členským štátom, iným poskytovateľom leteckých navigačných služieb, používateľom vzdušného priestoru a letiskám v Únii.

5. ¹³Bez ohľadu na odsek 1 môžu členské štáty povoliť poskytovanie leteckých navigačných služieb bez osvedčenia v celom vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné, alebo v jeho časti v prípadoch, ak ich poskytovateľ týchto služieb ponúka predovšetkým pre pohyby lietadiel iných ako všeobecná letová prevádzka. V týchto prípadoch dotknutý členský štát informuje Komisiu a ostatné členské štáty o svojom rozhodnutí a o opatreniach prijatých na zaručenie maximálneho plnenia spoločných požiadaviek a, pokiaľ je to možné, úrovne bezpečnosti, ktorá je aspoň taká účinná ako úroveň stanovená v základných požiadavkách vymedzených v prílohách Va a Vb k nariadeniu (ES) č. 216/2008.
6. Týmto článkom nie je dotknutá možnosť vyhlásenia v súlade s článkom 8b nariadenia (ES) č. 216/2008.

Článok 9

Poverenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb

1. Členské štáty zabezpečia poskytovanie letových prevádzkových služieb výlučne v rámci špecifických blokov vzdušného priestoru vzťahujúcich sa na vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné. Na tento účel členské štáty poveria poskytovateľa letových prevádzkových služieb, ktorý je držiteľom platného osvedčenia alebo vyhlásenia v Únii.

¹³ Pôvodné odôvodnenia č. 15 a 16 nariadenia 550/2004, odôvodnenia č. 6, 14, 16 a 17 nariadenia 551/2004, ako aj odôvodnenia č. 7 a 22 nariadenia č. 549/2004 sa obnovia. Doplní sa táto zmena odôvodnenia č. 17: „*Vojenské operácie a výcvik by mali byť chránené vždy, keď sa uplatňovaním spoločných zásad a kritérií ohrozuje ich bezpečné a efektívne vykonávanie. V takýchto prípadoch by sa nemali považovať za zdroj neefektívnosti, a to za predpokladu, že koncepcia pružného využívania vzdušného priestoru sa uplatňuje efektívne.*“

2. Na účely poskytovania cezhraničných služieb členské štáty zabezpečia, aby plneniu tohto článku a článku 18 ods. 3 nebránili ich vnútroštátne právne systémy, ktoré vyžadujú, aby poskytovatelia letových prevádzkových služieb poskytujúci služby vo vzdušnom priestore, za ktoré je zodpovedný daný členský štát, spĺňali jednu z týchto podmienok:
 - a) byť vo vlastníctve priamo alebo formou väčšinového podielu členského štátu alebo jeho štátnych príslušníkov;
 - b) mať hlavné miesto prevádzky alebo registrované sídlo na území daného členského štátu;
 - c) využívať výlučne zariadenia v danom členskom štáte.
3. Členské štáty stanovujú práva a povinnosti, ktoré musia poverení poskytovatelia letových prevádzkových služieb spĺňať. Povinnosti môžu zahŕňať podmienky včasného dodávania príslušných informácií umožňujúcich identifikáciu všetkých pohybov lietadiel vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné. V prípade poskytovania cezhraničných služieb **v rámci spoločného poverenia** sa členské štáty dohodnú na právach a povinnostiach, ktoré musia splniť poverení poskytovatelia služieb, ako aj na príslušných aspektoch zodpovednosti a dohľadu.
4. Členské štáty majú možnosť vybrať si podľa uváženia poskytovateľa letových prevádzkových služieb za podmienky, že získal osvedčenie alebo podal vyhlásenie v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008.

5. Vo vzťahu k funkčným blokom vzdušného priestoru stanoveným v súlade s článkom 16, ktoré zasahujú do vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné viaceré členské štáty, príslušné členské štáty spoločne poveria v súlade s odsekom 1 tohto článku jedného alebo niekoľkých poskytovateľov letových prevádzkových služieb najmenej jeden mesiac pred implementáciou bloku vzdušného priestoru. Spoločné poverenie umožňuje poskytovateľom letových prevádzkových služieb poskytovať cezhraničné služby v rámci funkčného bloku vzdušného priestoru. (*presunutú z článku 16 ods. 6*)
6. Členské štáty okamžite informujú Komisiu a ostatné členské štáty o akomkoľvek rozhodnutí prijatom v rámci tohto článku, ktoré sa týka poverenia poskytovateľov letových prevádzkových služieb v špecifických blokoch vzdušného priestoru vo vzťahu k vzdušnému priestoru, za ktorý sú zodpovedné.

Článok 9a

Určenie poskytovateľov meteorologických služieb¹⁴

1. Členské štáty môžu určiť výlučného poskytovateľa meteorologických služieb, ktorý bude ako jediný dodávať všetky alebo časť meteorologických údajov v celom vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné, alebo v jeho časti, pričom berú ohľad na bezpečnostné hľadiská.
2. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu a ostatné členské štáty o akomkoľvek rozhodnutí prijatom v rámci tohto článku, ktoré sa týka určenia poskytovateľa meteorologických služieb.

¹⁴ Predsedníctvo navrhuje obnoviť odôvodnenie č. 15 nariadenia 550/2004: „Na základe svojej analýzy úvah o bezpečnosti by členské štáty mali mať možnosť určiť jedného alebo niekoľkých poskytovateľov meteorologických služieb vzťahujúcich sa na celý vzdušný priestor alebo na jeho časť, za ktorý sú zodpovedné, bez potreby vypísania verejnej súťaže.“

Poskytovanie podporných služieb

1. Členské štáty môžu uplatňovať konkurenčný prístup na poskytovanie jednej alebo viacerých podporných služieb, najmä na základe spravodlivého postupu verejného obstarávania a v súlade s právom Únie.
- 1a. Bez toho, aby bola dotknutá možnosť poskytovateľov leteckých navigačných služieb prevádzkovať balík služieb, prijímú členské štáty, ktoré uplatnili konkurenčný prístup podľa odseku 1, všetky opatrenia potrebné na zabezpečenie toho, aby neexistovali žiadne zákonné ani regulačné prekážky brániace poskytovateľom podporných služieb zúčastňovať sa na hospodárskej súťaži na rovnocennom a nediskriminačnom základe.
- 1b. [...] ¹⁵(predtým posledná veta odseku 1)
2. ¹⁶
3. [...].
4. [...].

¹⁵ Predsedníctvo navrhuje doplniť toto odôvodnenie: „Členské štáty môžu rozhodnúť, že zorganizujú poskytovanie jednej alebo viacerých podporných služieb za trhových podmienok. V takom prípade by sa mali naďalej uplatňovať vnútroštátne pravidlá vrátane možnosti a spôsobov obmedzenia prístupu na trh, a to v súlade s príslušnými zásadami práva Únie.“

¹⁶ Predsedníctvo navrhuje nahradiť tento odsek týmto odôvodnením: „Akékoľvek zvažovanie možnej harmonizácie konkurenčného poskytovania podporných služieb by malo byť založené na analýze nákladov a prínosov, ktorá pokrýva aspoň: vplyv hospodárskej súťaže na poskytovanie služieb, nákladovú efektívnosť a kvalitu poskytovania služieb, bezpečnosť poskytovania služieb, schopnosť členských štátov plniť svoje povinnosti v rámci ICAO a aspekty správy vecí verejných a sociálne aspekty.“

- 5 a) Komisia vykoná nezávislú štúdiu uskutočniteľnosti poskytovania podporných služieb týkajúcich sa prevádzky EATMN centralizovaným spôsobom a informuje o tom výbor. Štúdia zahŕňa celkové odhadované náklady a prínosy poskytovania špecifickej podpornej služby alebo jej časti, v konzultácii s členskými štátmi a subjektmi zainteresovanými na prevádzke¹⁷, najmä dotknutými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb. Zahŕňa aj aspekty správy vecí verejných, vplyv na správu aktív vrátane investícií, bezpečnostné a obranné požiadavky, ako aj pridanú hodnotu pre výkonnosť siete ATM a letecké navigačné služby poskytované na vnútroštátnej úrovni.

¹⁷ Predsedníctvo navrhuje vložiť do článku 2 toto vymedzenie subjektov zainteresovaných na prevádzke z nariadenia (EÚ) č. 677/2011: „*subjekty zainteresované na prevádzke znamenajú civilných a vojenských používateľov vzdušného priestoru, ako aj vojenských poskytovateľov letových navigačných služieb, prevádzkovateľov letísk, koordinátorov letiskových prevádzkových intervalov a prevádzkové organizácie a akékoľvek ďalšie skupiny zainteresovaných subjektov, ktoré sú považované za významné z hľadiska jednotlivých funkcií a služieb*“.

- b) V prípade pozitívneho výsledku štúdie a bez toho, aby boli dotknuté dojednania na zabezpečenie spoločných podporných služieb v rámci článku 16a, môže Komisia v súlade s článkom 27 ods. 3 rozhodnúť, že jednu alebo viac podporných služieb alebo ich časti týkajúce sa prevádzky EATMN môže poskytovať centralizovaným spôsobom manažér siete alebo skupina poskytovateľov leteckých navigačných služieb konajúc v prospech subjektov zainteresovaných na prevádzke, najmä dotknutých poskytovateľov leteckých navigačných služieb¹⁸. Takéto podporné služby alebo ich časti sa nevzťahujú na meteorologické služby, ak sú ich poskytovatelia určení v súlade s článkom 9a. Z poskytovania podporných služieb centralizovaným spôsobom nevyplýva pre členské štáty povinnosť uplatňovať konkurenčný prístup k ich poskytovaniu, ani z neho nevyplýva ukončenie poskytovania týchto služieb na miestnej a vnútroštátnej úrovni. Takýto prípad nesmie mať za následok dvojité spoplatňovanie užívateľov vzdušného priestoru. Komisia konzultuje so subjektmi zainteresovanými na prevádzke, najmä poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, a svoje rozhodnutie [...] **založí**, pokiaľ je to možné, na ich vzájomnej dohode a na dodržaní bezpečnostných a obranných požiadaviek. Komisia tiež špecifikuje spôsoby prevádzkovania služieb a výberu poskytovateľov na základe ich schopnosti poskytovať služby neustranným, **nediskriminačným** a nákladovo efektívnym spôsobom **pri zabezpečení rovnakého prístupu k službám pre všetky subjekty zainteresované na prevádzke** a takýchto poskytovateľov vymenuje. Takéto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s článkom 27 ods. 3.

¹⁸ Predsedníctvo navrhuje, aby sa doplnilo toto odôvodnenie: „*Poskytovanie podporných služieb skupinou poskytovateľov leteckých navigačných služieb centralizovaným spôsobom by malo byť vyvážené z hľadiska geografického zapojenia takýchto poskytovateľov.*“

Systém výkonnosti

1. Na zlepšenie výkonnosti leteckých navigačných služieb, funkcií siete a sieťových služieb v rámci jednotného európskeho neba sa stanoví systém výkonnosti leteckých navigačných služieb, funkcií siete a sieťových služieb. Systém zahŕňa:
 - a) výkonnostné ciele pre celú Úniu v kľúčových oblastiach výkonnosti vrátane bezpečnosti, životného prostredia, kapacity a nákladovej efektívnosti;
 - b) plány výkonnosti vrátane cieľov výkonnosti zabezpečujúce primeraný príspevok k výkonnostným cieľom pre celú Úniu a
 - c) pravidelné preskúmanie, monitorovanie a porovnávanie výkonnosti leteckých navigačných služieb, funkcií siete a sieťových služieb.
2. V súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3 Komisia určí nezávislý, nestranný a kompetentný orgán, aby konal ako „orgán na preskúmanie výkonnosti“, a vyberie a vymenuje jeho predsedu a členov. Úlohou orgánu na preskúmanie výkonnosti je pomáhať Komisii v koordinácii s národnými dozornými orgánmi a na požiadanie aj národným dozorným orgánom pri vykonávaní systému výkonnosti uvedeného v odseku 1 a systému spoplatňovania uvedenému v článku 13. Orgánu na preskúmanie výkonnosti môže technickú pomoc poskytovať EASA, Eurocontrol alebo iný spôsobilý subjekt.

- 2a. Komisia stanoví požiadavky, ktoré sa týkajú potrebných schopností, skúseností a nezávislosti orgánu na preskúmanie výkonnosti. Stanoví aj mandát a rokovací poriadok, podľa ktorých orgán na preskúmanie výkonnosti vykonáva svoje činnosti v súlade s týmto článkom. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.
3. Komisia stanoví výkonnostné ciele pre sieť manažmentu letovej prevádzky pre celú Úniu. V prípade, že počas referenčného obdobia uvedeného v odseku 7 písm. j) Komisia na základe prekročenia prahových hodnôt pre varovania alebo prípadného zavedenia poskytovania podporných služieb centralizovaným spôsobom podľa článku 10 ods. 5 zistí, že počiatočné údaje a predpoklady, na základe ktorých sa stanovili výkonnostné ciele pre celú Úniu, už nie sú platné, môže Komisia rozhodnúť o revízii týchto cieľov. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.
- 3a. Výkonnostné ciele pre celú Úniu sa stanovujú na základe analýzy, ktorú vykoná orgán na preskúmanie výkonnosti a v ktorej zohľadní relevantné informácie od členských štátov a národných dozorných orgánov na národnej úrovni alebo úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru.
- 3aa. [...] (*presunuté do odseku 3*)
- 3b. Pred stanovením výkonnostných cieľov pre celú Úniu poskytne orgán na preskúmanie výkonnosti národným dozorným orgánom metodiku a postup hodnotenia výkonnostných plánov. (*presunuté z odseku 4*)
- 3c. Plány výkonnosti uvedené v odseku 1 vypracujú národné dozorné orgány a prijímú ich členské štáty. Súčasťou týchto plánov sú záväzné miestne výkonnostné ciele a systémy stimulov prijaté členskými štátmi. Návrhy plánov podliehajú konzultácii s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby zástupcami odborného personálu, s vojenskými orgánmi a prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk.

- 3d. Ak zástupcovia poskytovateľov leteckých navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby zástupcovia dotknutých prevádzkovateľov letísk a koordinátorov letísk spoločne podporia národný plán alebo plán funkčných blokov vzdušného priestoru, Komisia zohľadní písomné potvrdenie podpory pri posudzovaní plánov výkonnosti.
4. Príspevok miestnych výkonnostných cieľov k výkonnostným cieľom pre celú Úniu posúdi Komisia, ktorej pomáha orgán na preskúmanie výkonnosti. Na tento účel orgán na preskúmanie výkonnosti poskytne svoje predbežné zistenia národným dozorným orgánom skôr, ako predloží svoje konečné odporúčania Komisii.
- 4a. V prípade, že Komisia zistí, že plány výkonnosti alebo miestne ciele neprispievajú adekvátne k cieľom pre celú Úniu, môže od dotknutých členských štátov požadovať, aby prijali potrebné nápravné opatrenia. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.
5. Referenčné obdobie pre systém výkonnosti uvedený v odseku 1 trvá minimálne tri a maximálne päť rokov.
6. Komisia pravidelne hodnotí plnenie výkonnostných cieľov pre celú Úniu a miestnych výkonnostných cieľov a informuje o tom výbor.
7. Systém výkonnosti uvedený v odseku 1 je založený na:
- a) zbere, validácii, preskúmaní, hodnotení a rozširovaní príslušných údajov týkajúcich sa výkonnosti leteckých navigačných služieb, funkcií siete a sieťových služieb od všetkých príslušných strán vrátane poskytovateľov ATM/ANS, používateľov vzdušného priestoru, prevádzkovateľov letísk, národných dozorných orgánov, členských štátov, manažéra siete a Eurocontrolu;

- b) výbere príslušných kľúčových oblastí výkonnosti na základe dokumentu ICAO č. 9854 Prevádzková koncepcia celosvetového riadenia letovej prevádzky (Global Air Traffic Management Operational Concept), ktoré sú v súlade s kľúčovými oblasťami stanovenými vo výkonnostnom rámci základného plánu ATM vrátane bezpečnosti, životného prostredia, kapacity a nákladovej efektívnosti, ktoré sa v prípade potreby upravujú tak, aby zohľadňovali ciele v rámci jednotného európskeho neba pre tieto oblasti, ako aj vymedzenie ohraničeného súboru kľúčových ukazovateľov výkonnosti na meranie výkonnosti;
- c) stanovení a revízii výkonnostných cieľov pre celú Úniu a miestnych výkonnostných cieľov;
- d) kritériách na vytvorenie plánov výkonnosti zo strany národných dozorných orgánov. Týmto kritériami sa zaistí, že plány výkonnosti:
 - i) zohľadňujú obchodné plány poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ako aj odvetvové partnerstvá a prípadné prevádzkové plány uvedené v článku 16 ods. 10;
 - ii) sa zaoberajú všetkými nákladovými položkami na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru;
 - iii) zahŕňajú záväzné miestne výkonnostné ciele, ktoré adekvátne prispievajú k výkonnostným cieľom pre celú Úniu;
 - iv) zahŕňajú vhodné systémy stimulov (*presunuté z úvodnej vety písmena*);
 - v) berú do úvahy prepojenie medzi požiadavkami na bezpečnostnú ochranu a obranu a využívaním vzdušného priestoru;
 - vi) berú do úvahy, podľa vhodnosti, vplyv služieb poskytovaných centralizovaným spôsobom, najmä na miestnej alebo vnútroštátnej úrovni.
- e) hodnotení a prípadnej revízii miestnych výkonnostných cieľov na základe plánu výkonnosti;
- f) monitorovaní vykonávania plánov výkonnosti vrátane príslušných mechanizmov varovania;

- g) kritériách na posúdenie, či miestne výkonnostné ciele adekvátne prispievajú k výkonnostným cieľom pre celú Úniu počas referenčného obdobia, a na podporu mechanizmov varovania;
- h) všeobecných zásadách na vytváranie systému stimulov členskými štátmi;
- i) [...];
- j) príslušných referenčných obdobiach a intervaloch posudzovania plnenia výkonnostných cieľov a stanovovania nových cieľov;
- k) potrebných súvisiacich harmonogramoch;

Komisia ustanoví podrobné pravidlá riadneho fungovania systému výkonnosti v súlade s bodmi uvedenými v tomto odseku. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.¹⁹

- 8. Pri zriaďovaní systémov výkonnosti sa zohľadňuje rôznorodý charakter traťových, terminálových služieb, funkcií siete a sieťových služieb, a preto by sa s nimi malo zaobchádzať zodpovedajúcim spôsobom, v prípade potreby aj na účely hodnotenia výkonnosti.
- 9. Komisia do dvoch rokov od uverejnenia tohto nariadenia uskutoční štúdiu o vplyve činnosti zainteresovaných strán, ktoré nie sú poskytovateľmi ATM/ANS, na účinné fungovanie európskej siete ATM a uverejní svoje výsledky. Cieľom štúdie je identifikovať všetky ďalšie kľúčové oblasti výkonnosti a/alebo ukazovateľ schopný zachytiť vplyv tejto činnosti na účely nasledujúcich referenčných období.

¹⁹ Komisia je proti vypusteniu delegovaných aktov.

Článok 12

Všeobecné ustanovenia o systéme spoplatňovania

V súlade s požiadavkami článkov 13 a 14 pravidiel spoplatnenia leteckých navigačných služieb prispievajú k dosiahnutiu väčšej transparentnosti z hľadiska stanovenia, ukladania a vynucovania odplát pre používateľov vzdušného priestoru a prispievajú k nákladovej efektívnosti poskytovania leteckých navigačných služieb a k efektívnosti letov pri udržiavaní optimálnej úrovne bezpečnosti. Tento systém musí byť zároveň v súlade s článkom 15 Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 a systémom traťových odplát, ktorý používa Eurocontrol.

Článok 13

Zásady systému spoplatňovania

1. Systém spoplatňovania je založený na účtovných nákladoch na letecké navigačné služby vynaložených poskytovateľmi služieb v prospech používateľov vzdušného priestoru. Systém rozdelí tieto náklady medzi rôzne kategórie používateľov.
2. Pri stanovení nákladovej základne odplát sa uplatňujú zásady stanovené v odsekoch 3 až 8.

3. Náklady, ktoré majú byť rozdelené medzi používateľov vzdušného priestoru, sú stanovené ako náklady za poskytovanie leteckých navigačných služieb vrátane príslušných súm úrokov z kapitálových investícií a odpisov majetku, ako aj náklady na údržbu, prevádzku, riadenie a správu. Stanovené náklady sú náklady stanovené členským štátom na úrovni zóny spoplatňovania, vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru buď na začiatku referenčného obdobia na každý kalendárny rok referenčného obdobia podľa článku 11 ods. 5, alebo počas referenčného obdobia po príslušných úpravách, pri ktorých sa uplatňujú mechanizmy varovania stanovené v článku 11.
4. Náklady, ktoré sa majú v tejto súvislosti zohľadniť, zahŕňajú náklady stanovené na zariadenia a služby poskytované a vykonávané podľa Regionálneho navigačného plánu ICAO pre európsky región. S cieľom splniť požiadavky uvedené v článku 3 ods. 7 zahŕňajú aj náklady alebo časti nákladov vynaložené národnými dozornými orgánmi a/alebo oprávnenými subjektmi, pokiaľ sa na pokrytie takýchto nákladov alebo ich častí nepoužijú iné finančné zdroje. Môžu zahŕňať aj iné náklady vynaložené príslušným členským štátom a poskytovateľom služieb v súvislosti s poskytovaním leteckých navigačných služieb. Nezahŕňajú náklady na sankcie uložené členskými štátmi uvedenými v článku 33, ani náklady na nápravné opatrenia alebo sankcie uvedené v článku 11 ods. 4a.
5. S ohľadom na funkčné bloky vzdušného priestoru a v rámci plnenia svojich príslušných rámcových dohôd vyvinú členské štáty primerané úsilie s cieľom dohodnúť sa na spoločných zásadách politiky spoplatňovania.

6. Náklady na rôzne letecké navigačné služby sa vykazujú oddelene podľa článku 21 ods. 3.
7. Medzi traťovými a terminálovými službami nie sú povolené krížové dotácie. Náklady týkajúce sa terminálových, ako aj traťových služieb sa pomerným spôsobom rozdelia medzi traťové a terminálové služby na základe transparentnej metodiky. Krížové dotácie sú povolené medzi rôznymi leteckými navigačnými službami v ktorejkoľvek z týchto dvoch kategórií, len ak existujú objektívne dôvody a ak sú jednoznačne preukázané. Krížové dotácie nie sú povolené medzi leteckými navigačnými službami a tými podpornými službami, ktoré sa poskytujú na konkurenčnom základe v súlade s článkom 10.
8. Je zaručená transparentnosť nákladovej základne odplát. Prijmú sa vykonávacie predpisy na poskytovanie informácií zo strany poskytovateľov služieb s cieľom umožniť preskúmanie prognóz, skutočných nákladov a výnosov poskytovateľov. Národné dozorné orgány, poskytovatelia služieb, používatelia vzdušného priestoru, Komisia a Eurocontrol sa o nich pravidelne navzájom informujú.
9. Členské štáty musia pri stanovovaní odplát podľa odsekov 3 až 8 dodržiavať tieto zásady:
 - a) odplaty sa nediskriminačným spôsobom stanovia za dostupnosť leteckých navigačných služieb pri ukladaní odplát rôznym používateľom vzdušného priestoru za použitie tej istej služby sa nesmie robiť žiadny rozdiel z hľadiska štátnej príslušnosti alebo kategórie používateľa;
 - b) môže byť povolená výnimka pre určitých používateľov, najmä prevádzkovateľov ľahkých lietadiel a štátnych lietadiel za predpokladu, že náklady v prípade takejto výnimky nie sú prenášané na ostatných používateľov;

- c) odplaty sa stanovujú za kalendárny rok na základe stanovených nákladov alebo sa môžu stanoviť na celé referenčné obdobie na základe stanovených nákladov, pričom sa zabezpečí, že celkové príjmy počas dotknutého referenčného obdobia neprekročia sumu príjmov v prípade, keď sa tieto odplaty stanovia za kalendárny rok počas rovnakého referenčného obdobia;
 - d) letecké navigačné služby môžu vyprodukovať dostatočné výnosy, ktoré zabezpečia primeranú návratnosť aktív, čo prispeje k potrebnému zhodnoteniu kapitálu;
 - e) v odplatách sa odrážajú náklady leteckých navigačných služieb a zariadení sprístupnených používateľom vzdušného priestoru s ohľadom na relatívne produktívne kapacity rôznych dotknutých typov lietadiel;
 - f) odplaty podporujú bezpečné, efektívne, účinné a udržateľné poskytovanie leteckých navigačných služieb z hľadiska dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti a nákladovej efektívnosti a plnenia výkonnostných cieľov a stimulujú integrované poskytovanie služieb, pričom zároveň obmedzujú vplyvy letectva na životné prostredie. Na účely bodu f) a vo vzťahu k vnútroštátnym plánom výkonnosti alebo plánom výkonnosti pre funkčné bloky vzdušného priestoru môžu národné dozorné orgány stanoviť mechanizmy vrátane stimulov pozostávajúcich z finančných výhod a nevýhod na motiváciu poskytovateľov leteckých navigačných služieb a/alebo používateľov vzdušného priestoru s cieľom podporiť kvalitnejšie poskytovanie leteckých navigačných služieb, napríklad zvýšením kapacity, znížením meškaní a podporou udržateľného rozvoja, pri súčasnom zachovaní optimálnej úrovne bezpečnosti.
10. Komisia prijme opatrenia stanovujúce podrobnosti o postupe, ktorý sa má dodržiavať pri uplatňovaní odsekov 1 až 9. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.

Článok 14

Kontrola dodržiavania článkov 12 a 13

1. Komisia v spolupráci s členskými štátmi zabezpečuje priebežnú kontrolu dodržiavania zásad a pravidiel uvedených v článkoch 12 a 13. Komisia sa snaží o to, aby vytvorila potrebné mechanizmy na využívanie odborných znalostí Eurocontrolu a výsledky kontroly oznámi členským štátom, Eurocontrolu a zástupcom používateľov vzdušného priestoru.
2. Na žiadosť jedného alebo viacerých členských štátov, ktoré usúdia, že zásady a pravidlá uvedené v článkoch 12 a 13 neboli správne uplatnené, alebo zo svojej vlastnej iniciatívy Komisia vykoná vyšetrenie akéhokoľvek údajného nedodržiavania alebo neuplatňovania príslušných zásad a/alebo pravidiel. Bez toho, aby tým bol dotknutý článok 32 ods. 1, Komisia výsledky vyšetrovania oznámi členským štátom, Eurocontrolu a zástupcom používateľov vzdušného priestoru. Do dvoch mesiacov od prijatia žiadosti po vypočutí príslušného členského štátu Komisia rozhodne, či sú dodržané články 12 a 13 a či možno pokračovať v uplatňovaní opatrenia. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 2

Spoločné projekty

1. Vykonávanie základného plánu ATM môžu podporovať spoločné projekty. Tieto projekty podporujú ciele tohto nariadenia, t. j. zlepšenie fungovania európskeho systému leteckej dopravy a ATM/ANS v kľúčových oblastiach, ako sú kapacita, letová a nákladová efektívnosť, ako aj udržateľnosť životného prostredia, v rámci prvoradých cieľov bezpečnosti.
 - 1a. Komisia môže vytvárať spoločné projekty na vykonávanie základných prevádzkových zmien určených v základom pláne ATM, ktoré majú vplyv na celú sieť. V spoločných projektoch sa určia funkcie ATM, ktoré sú pripravené na zavedenie spolu s harmonogramom a geografickým rozsahom zavádzania, a ktoré je potrebné zaviesť včas, ako aj koordinovaným a synchronizovaným spôsobom.
2. Komisia môže tiež prijať opatrenia, ktorými sa stanovuje riadiaca štruktúra spoločných projektov a vymedzujú stimuly na ich zavedenie. Tieto opatrenia nemajú vplyv na mechanizmy uvádzania projektov týkajúcich sa funkčných blokov vzdušného priestoru do praxe podľa dohody strán v týchto blokoch.
3. Spoločné projekty sa môžu považovať za oprávnené na finančnú podporu zo zdrojov Únie v rámci viacročného finančného rámca. S týmto cieľom a bez toho, aby tým bola dotknutá právomoc členských štátov rozhodovať o využití svojich finančných zdrojov, vypracuje Komisia nezávislú analýzu nákladov a výnosov a uskutoční príslušné konzultácie s členskými štátmi a so zainteresovanými stranami v súlade s článkom 28, pričom preskúma všetky vhodné možnosti financovania ich zavádzania. Oprávnené náklady zavedenia spoločných projektov sa hradia v súlade so zásadami transparentnosti a nediskriminácie.
 - 3a. Vykonávacie akty uvedené v odsekoch 1 a 2 sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.

Funkčné bloky vzdušného priestoru

1. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia, aby zaistili zriadenie a implementáciu funkčných blokov vzdušného priestoru s cieľom dosiahnuť požadovanú kapacitu a efektívnosť siete manažmentu letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba a postupne integrovanejšie²⁰ poskytovanie ATM/ANS a udržiavať vysokú úroveň bezpečnosti a prispievať tak k celkovej výkonnosti systému leteckej dopravy a znižovaniu vplyvu na životné prostredie.
2. Funkčné bloky vzdušného priestoru sa zriaďujú na základe dohôd medzi členskými štátmi, ktoré sa vždy, keď je to prospešné, opierajú o odvetvové partnerstvá, ako sa uvádzajú v článku 16a.
3. Členské štáty, národné dozorné orgány, ako aj poskytovatelia ATM/ANS vzájomne spolupracujú v najväčšom možnom rozsahu, aby zabezpečili súlad s týmto článkom. Spolupráca môže v prípade potreby zahŕňať aj národné dozorné orgány a poskytovateľov ATM/ANS z tretích krajín, ktoré sa podieľajú na vytváraní funkčných blokov vzdušného priestoru.

²⁰ Na koniec odôvodnenia č. 25 sa pridá táto veta, ktorou sa vysvetlí postupná integrácia poskytovania ATM/ANS vrátane riadenia vzdušného priestoru: „*Postupnú integráciu poskytovania ATM/ANS možno dosiahnuť, okrem iného, prostredníctvom integrovaného poskytovateľa služieb prípadne prostredníctvom pracovných dojednaní medzi dvoma alebo viacerými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb.*“

4. Funkčné bloky vzdušného priestoru predovšetkým:

- a) sú podporované bezpečnostnou dokumentáciou;
- b) sú určené prispieť k dosiahnutiu výkonnostných cieľov stanovených v súlade s článkom 11;
- c) [...]
- d) [...]
- e) sú odôvodnené svojou celkovou pridanou hodnotou vrátane najefektívnejšieho využívania technických a ľudských zdrojov²¹ na základe analýzy nákladov a výnosov;
- f) ak je to vhodné, zabezpečujú plynulý a pružný prenos zodpovednosti za riadenie letovej prevádzky medzi stanovišťami letových prevádzkových služieb;

²¹ Predsedníctvo na spresnenie navrhuje toto odôvodnenie: „Členské štáty by mali zabezpečiť, aby funkčný blok vzdušného priestoru (FAB), na ktorom sa podieľajú, mal potenciál postupne vytvárať celkovú pridanú hodnotu vrátane využívania vzdušného priestoru, ako aj technických a ľudských zdrojov. Najefektívnejšie využívanie technických a ľudských zdrojov v rámci funkčného bloku vzdušného priestoru by sa mohlo dosiahnuť okrem iného prostredníctvom:

- spoločnej odbornej prípravy a vzdelávacej infraštruktúry personálu leteckých navigačných služieb,
- synchronizovaných životných cyklov technických systémov ATM,
- harmonizovaných systémov a nástrojov ATM,
- racionalizácie kapitálových výdavkov, ktoré vhodne riešia všetok vývoj v oblasti ATM, ktorý je potrebný pre trvalo udržateľný ATM v dlhodobom horizonte,
- koordinácie investičných plánov poskytovateľov leteckých navigačných služieb,
- zriadenia spoločných radiacích stredísk vždy, keď je to výhodné,
- spoločného rozvoja infraštruktúry CNS,
- cezhraničného poskytovania služieb alebo cezhraničného delegovania ANS,
- koordinovaného poskytovania AIS,
- zbližovania štruktúr dozoru, ktorých súčasťou sú národné dozorné orgány,
- spoločných opatrení pre prípad mimoriadnej udalosti.“

- g) [...]
 - h) spĺňajú podmienky, ktoré vyplývajú z regionálnych dohôd uzavretých v rámci ICAO;
 - i) dodržiavajú regionálne dohody existujúce ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, najmä dohody, ktoré sa týkajú európskych tretích krajín.
- 4a. Funkčné bloky vzdušného priestoru spĺňajú aj nasledujúce požiadavky v koordinácii s manažérom siete, ako sa uvádza v článku 17:
- umožniť čo najefektívnejšie pružné využitie vzdušného priestoru, pričom sa zohľadnia požiadavky civilných a vojenských používateľov vzdušného priestoru na letovú prevádzku;
 - umožniť čo najefektívnejšiu koncepciu vzdušného priestoru;
 - zabezpečiť súlad s európskou sieťou tratí zriadenou v súlade s článkom 17;
 - zabezpečiť zlučiteľnosť medzi rôznymi usporiadaniami vzdušného priestoru.
5. Požiadavky stanovené v tomto článku možno splniť účasťou členských štátov, národných dozorných orgánov a poskytovateľov ATM/ANS v jednom alebo viacerých funkčných blokoch vzdušného priestoru.
6. [...] (*presunutú do článku 9 ods. 5*)

7. Členské štáty oznámia Komisii vytvorenie funkčných blokov vzdušného priestoru a všetky ich zmeny, predovšetkým dohody medzi členskými štátmi a rozhodnutia o spoločnom určení. Pred tým, než príslušné členské štáty oznámia Komisii vytvorenie funkčného bloku vzdušného priestoru, poskytnú Komisii, iným členským štátom a ďalším zainteresovaným stranám adekvátne informácie s cieľom dať im príležitosť predložiť svoje pripomienky.
- 7a. Dohoda, ktorou sa vytvára funkčný blok vzdušného priestoru, obsahuje potrebné ustanovenia o spôsobe, ktorým možno blok meniť, a o spôsobe, na základe ktorého môže členský štát vystúpiť z bloku, ako aj prechodné ustanovenia.
8. Ak vzniknú problémy medzi dvoma alebo viacerými členskými štátmi týkajúce sa funkčného bloku vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné, príslušné členské štáty môžu spoločne predniesť záležitosť výboru, ktorý k nej zaujme stanovisko. Stanovisko je určené príslušným členským štátom. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia odseku 6, členské štáty toto stanovisko zohľadnia pri hľadaní riešenia.
9. Komisia po prijatí oznámení členských štátov uvedených v odseku 7 posúdi, ako každý funkčný blok vzdušného priestoru plní požiadavky stanovené v odsekoch 4 a 4a a výsledky predloží na prediskutovanie členským štátom. Ak Komisia zistí, že jeden alebo viacero funkčných blokov vzdušného priestoru nespĺňa požiadavky, nadviaže dialóg s príslušnými členskými štátmi s cieľom dosiahnuť dohodu o opatreniach potrebných na nápravu situácie.

10. Implementácia funkčného bloku vzdušného priestoru sa môže zakladať na prevádzkovom pláne, v ktorom sa opisujú opatrenia, ktoré prijímajú poskytovatelia leteckých navigačných služieb, národné dozorné orgány a iné dotknuté zainteresované strany s cieľom splniť požiadavky podľa odsekov 4 a 4a. V prípade, že sa tento prevádzkový plán vypracuje, oznámi sa Komisii. Členské štáty, ktoré sa podieľajú na vytváraní funkčného bloku vzdušného priestoru, zabezpečia pred vypracovaním prevádzkového plánu, aby sa zainteresovaným stranám poskytli primerané informácie a aby tieto strany mali možnosť predložiť pripomienky.
11. Komisia môže prijať opatrenia týkajúce sa informácií podľa odseku 7, ktoré majú poskytovať členské štáty. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.
12. Týmto článkom nie sú dotknuté žiadne dohody o funkčných blokoch vzdušného priestoru medzi členskými štátmi, ktoré existujú ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.²²

Článok 16a

Odvetvové partnerstvá

1. Poskytovatelia ATM/ANS sa usilujú o uzavretie odvetvových partnerstiev na podporu implementácie jednotného európskeho neba a na zlepšenie výkonnosti európskej siete ATM. Odvetvové partnerstvá sa môžu uzatvárať nezávisle od funkčných blokov vzdušného priestoru alebo v rámci jedného alebo viacerých funkčných blokov vzdušného priestoru, alebo v rámci ich častí.

²² Komisia navrhuje doplniť: „a ktoré sú v súlade s právnymi predpismi platnými v čase nadobudnutia ich platnosti.“

2. Odvetvové partnerstvá sú mechanizmy spolupráce vytvorené na účely zlepšenia výkonnosti aspoň v jednej z kľúčových oblastí výkonnosti v rámci systému výkonnosti uvedeného v článku 11. Odvetvové partnerstvá vytvárajú dvaja alebo viacerí partneri, ktorí prispievajú k poskytovaniu jednej alebo viacerých leteckých navigačných služieb. Odvetvové partnerstvá môžu okrem poskytovateľov leteckých navigačných služieb zahŕňať iné zainteresované strany.
3. [...]
4. Poskytovatelia ATM/ANS, ktorí uzatvárajú odvetvové partnerstvá, pravidelne informujú o svojich činnostiach členské štáty, ktoré sú zodpovedné za dohľad nad nimi.

Riadenie a koncepcia siete

1. Funkcie a služby siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) umožňujú optimálne využívanie vzdušného priestoru a zabezpečujú, aby používatelia vzdušného priestoru mohli prevádzkovať uprednostňované trajektórie, pričom sa zaistí maximálny prístup k vzdušnému priestoru a leteckým navigačným službám. Tieto sieťové funkcie a služby sú zamerané na podporu iniciatív na národnej úrovni a na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru a realizujú sa spôsobom, ktorý rešpektuje oddelenie regulačných a prevádzkových úloh.²³
2. Aby sa dosiahli ciele uvedené v odseku 1 a bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov vo vzťahu k národným tratiam a štruktúram vzdušného priestoru, Komisia zabezpečí, aby manažér siete vykonával tieto úlohy:
 - a) plánovanie európskej siete tratí a podporu pre optimalizáciu plánovania vzdušného priestoru prostredníctvom spolupráce s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, orgánmi členských štátov a funkčnými blokmi vzdušného priestoru uvedenými v článku 16;
 - b) koordináciu obmedzených zdrojov v rámci leteckých frekvenčných pásiem využívaných všeobecnou letovou prevádzkou, obzvlášť rádiových frekvencií, ako aj koordináciu kódov odpovedača radaru;
 - c) ústrednú službu manažmentu toku letovej prevádzky;
 - d) poskytnutie portálu leteckých informácií v súlade s článkom 23;

²³ Predsedníctvo navrhuje začleniť do odôvodnenia toto upresnenie: „Sieťové funkcie a služby by sa mali zamerať na poskytovanie výkonnostných prínosov a úspor nákladov pre EATMN bez toho, aby sa prekrývali alebo zdvojovali úlohy a povinnosti poskytovateľov leteckých navigačných služieb, spoločného podniku SESAR, manažéra zavedenia alebo EASA.“

- e) [...];
- f) ústrednú funkciu pre koordináciu krízových situácií v sieti;
- g) podporná služba alebo služby alebo ich časti podľa požiadaviek uvedených v článku 10 ods. 5.

Úlohy uvedené v tomto odseku nezahŕňajú prijatie záväzných opatrení so všeobecnou pôsobnosťou alebo vykonávanie rozhodovacej politickej právomoci. Zohľadňujú návrhy vypracované na národnej úrovni a na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru. Vykonávajú sa v koordinácii s vojenskými orgánmi v súlade s dohodnutými postupmi týkajúcimi sa pružného využívania vzdušného priestoru.

Komisia môže po konzultácii s výborom a v súlade s postupom uvedeným v odseku 4 poveriť Eurocontrol alebo iný nezávislý a kompetentný orgán vykonávaním úloh manažéra siete. Tieto úlohy sa vykonávajú neustranným a nákladovo efektívnym spôsobom v mene členských štátov a zainteresovaných strán. Podliehajú vhodnej správe, ktorá uznáva oddelenú zodpovednosť za poskytovanie služieb a reguláciu s prihliadnutím na potreby celej siete ATM a s plným zapojením používateľov vzdušného priestoru, poskytovateľov leteckých navigačných služieb a prevádzkovateľov letísk.

3. Komisia môže spresniť úlohy, predovšetkým úlohy súvisiace s podpornými službami, ak ich centralizovaným spôsobom vykonáva manažér siete v súlade s článkom 10 ods. 5, pričom uvádza odkaz na zoznam uvedený v odseku 2. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.

4. Komisia prijme podrobné predpisy týkajúce sa:

- a) koordinácie a harmonizácie procesov a postupov na zlepšenie efektívnosti správy leteckých frekvencií vrátane rozvoja zásad a kritérií;
- b) ústrednej funkcie koordinovať včasnú identifikáciu a riešenie potrieb frekvencií v pásmach pridelených európskej všeobecnej letovej prevádzke s cieľom podporiť plánovanie a prevádzku európskej siete leteckej dopravy;
- c) dodatočných funkcií siete a sieťových služieb stanovených v základnom pláne ATM;
- d) dojednaní o kooperatívnom rozhodovaní medzi členskými štátmi, poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a manažérmi siete v prípade úloh uvedených v odseku 2;
- e) dojednaní o riadení zo strany manažéra siete, aby fungoval ako nezávislý a nákladovo efektívny orgán poskytujúci sieť funkcií a služieb, a to za účasti všetkých dotknutých strán zainteresovaných na prevádzke;
- f) mechanizmov konzultácie príslušných zainteresovaných strán v procese rozhodovania na národnej i európskej úrovni a

- g) v rámci rádiového spektra prideleného všeobecnej letovej prevádzke Medzinárodnou telekomunikačnou úniou rozdelenia úloh a povinností medzi manažéra siete a národné orgány pre správu frekvencií, pričom sa zabezpečí, aby národné funkcie správy frekvencií naďalej plnili tie úlohy frekvencií, ktoré nemajú vplyv na sieť. V prípadoch, ktoré majú vplyv na sieť, spolupracujú národné orgány pre správu frekvencií s manažermi siete s cieľom optimalizovať využívanie frekvencií;
- h) rozdelenia úloh a povinností medzi manažéra siete, členské štáty a poskytovateľov leteckých navigačných služieb v rámci podpory navrhovania vzdušného priestoru, predovšetkým:
 - i) manažér siete sa v spolupráci s členskými štátmi a poskytovateľmi letových prevádzkových služieb na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru usiluje o identifikáciu a vyhodnotenie nedostatkov návrhu vzdušného priestoru a nesúladu medzi jednotlivými usporiadaniami vzdušného priestoru;
 - ii) Členské štáty a poskytovatelia letových prevádzkových služieb vypracujú v konzultácii s manažérom siete nápravné opatrenia na riešenie identifikovaných nedostatkov s cieľom čo najlepšie uspokojiť potreby všetkých používateľov vzdušného priestoru a prevádzkovateľov letísk;
 - iii) s prihliadnutím na príslušné rozhodnutia prijaté príslušnými orgánmi na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru vykonávajú poskytovatelia letových prevádzkových služieb dané opatrenia v koordinácii s manažérom siete, a to buď jednotlivo, alebo spoločne v rámci funkčných blokov vzdušného priestoru.

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.

5. Aspekty koncepcie vzdušného priestoru iné ako tie, ktoré sú uvedené v odseku 2, odseku 4 písm. c) a odseku 4 písm. h), sa riešia na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru. V procese tvorby koncepcie sa zohľadnia požiadavky letovej prevádzky, sezónnosť a zložitost', plány výkonnosti, pričom jeho súčasťou je aj úplná konzultácia, a to podľa potreby s príslušnými používateľmi vzdušného priestoru alebo príslušnými skupinami zastupujúcimi používateľov vzdušného priestoru a vojenskými orgánmi.

Článok 18

Vzťahy medzi poskytovateľmi služieb

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb môžu sami využívať služby iných poskytovateľov služieb, ktorí získali osvedčenie alebo ktorí podali vyhlásenie v Únii, ako aj vojenských poskytovateľov služieb v súlade s článkom 1 ods. 3 nariadenia (ES) č. 216/2008.
2. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb formálne upravujú svoje pracovné vzťahy prostredníctvom písomných dohôd alebo rovnocenných právnych dojednaní stanovujúcich špecifické povinnosti a funkcie, ktoré preberá každý poskytovateľ, a umožňujúcich výmenu prevádzkových údajov medzi všetkými poskytovateľmi služieb, pokiaľ ide o všeobecnú letovú prevádzku. Tieto dojednania sa oznámia dotknutým národným dozorným orgánom.
3. V prípadoch, ktoré sa týkajú poskytovania letových prevádzkových služieb, sa vyžaduje povolenie príslušných členských štátov. V prípadoch, ktoré zahŕňajú poskytovanie meteorologických služieb, sa vyžaduje povolenie dotknutých členských štátov, ak určili výlučného poskytovateľa v súlade s článkom 9 ods. 1.

Článok 19

Vzťahy so zainteresovanými stranami

Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zriadia konzultačné mechanizmy na účely konzultácie s príslušnými skupinami používateľov vzdušného priestoru a prevádzkovateľmi letísk o všetkých významných otázkach týkajúcich sa poskytovaných služieb, a to aj o príslušných zmenách usporiadania vzdušného priestoru alebo o strategických investíciách s relevantným vplyvom na poskytovanie ATM/ANS a/alebo odplaty. Konzultácie sa uskutočnia spôsobom, ktorý zodpovedá rozsahu poskytovaných služieb.

Článok 20

Vzťahy s vojenskými orgánmi

Členské štáty v súvislosti so spoločnou dopravnou politikou podniknú potrebné kroky na zabezpečenie uzavretia alebo obnovenia písomných zmlúv alebo rovnocenných právnych dohôd medzi príslušnými civilnými a vojenskými orgánmi, pokiaľ ide o správu špecifických blokov vzdušného priestoru.

Transparentnosť účtov

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb bez ohľadu na ich vlastnícke pomery alebo právnu formu zostavia, predložia na audit a uverejnia svoje finančné účty. Tieto účty musia spĺňať medzinárodné účtovné štandardy prijaté Úniou. Tam, kde kvôli právnemu postaveniu poskytovateľa služby nie je možná úplná zhoda s medzinárodnými účtovnými štandardmi, sa poskytovateľ snaží o dosiahnutie takej zhody v maximálne možnej miere.
2. V každom prípade poskytovatelia leteckých navigačných služieb uverejnia výročnú správu a pravidelne sa podrobujú nezávislému auditu.
3. Pri poskytovaní balíka služieb poskytovatelia leteckých navigačných služieb vykazujú a zverejňujú náklady a príjmy vyplývajúce z leteckých navigačných služieb rozdelené v súlade so systémom spoplatnenia leteckých navigačných služieb uvedeným v článkoch 12 a 13 v prípade potreby vedú konsolidované účty pre iné služby než letecké navigačné služby, ako by to od nich bolo požadované, ak by príslušné služby poskytovali samostatné podniky.
4. Členské štáty určia príslušné orgány, ktoré majú právo prístupu k účtom poskytovateľov služieb poskytujúcich služby vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné.
5. Členské štáty môžu uplatniť prechodné ustanovenia článku 9 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1606/2002 z 19. júla 2002 o uplatňovaní medzinárodných účtovných noriem²⁴ na poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktorí spadajú do rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia.

²⁴ Ú. v. ES L 243, 11.9.2002, s. 1.

Prístup k údajom a ochrana údajov

1. Pokiaľ ide o všeobecnú letovú prevádzku, medzi všetkými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, používateľmi vzdušného priestoru a letiskami sa v reálnom čase vymieňajú príslušné prevádzkové údaje, aby im boli umožnené ich prevádzkové potreby. Údaje sa použijú len na prevádzkové účely.
2. Prístup k relevantným prevádzkovým údajom sa udelí príslušným orgánom, poskytovateľom leteckých navigačných služieb, ktorí majú osvedčenie alebo predložili vyhlásenie, používateľom vzdušného priestoru a letiskám na nediskriminačnom základe bez toho, aby boli dotknuté záujmy bezpečnostnej alebo obrannej politiky.
3. Poskytovatelia služieb, ktorí majú osvedčenie alebo predložili vyhlásenie, používatelia vzdušného priestoru a letiská stanovujú štandardné podmienky prístupu k svojim relevantným prevádzkovým údajom okrem údajov uvedených v odseku 1. Národné dozorné orgány schvaľujú tieto štandardné podmienky. Komisia môže stanoviť opatrenia týkajúce sa postupov, ktoré sa majú dodržiavať pri výmene údajov a typu príslušných údajov vo vzťahu k týmto podmienkam prístupu a ich schváleniu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.

KAPITOLA IV VZDUŠNÝ PRIESTOR A INTEROPERABILITA

Článok 23

Elektronické letecké informácie

1. Bez toho, aby bolo dotknuté zverejňovanie leteckých informácií členskými štátmi, a spôsobom konzistentným s týmto zverejňovaním Komisia v spolupráci s manažérom siete zabezpečí dostupnosť vysokokvalitných elektronických leteckých informácií, ktoré sú prezentované harmonizovaným spôsobom a vyhovujú požiadavkám všetkých príslušných používateľov, pokiaľ ide o kvalitu údajov a ich aktuálnosť.
2. Na účely odseku 1 zabezpečuje Komisia rozvoj infraštruktúry leteckých informácií v rámci celej Únie formou portálu elektronických integrovaných informácií s neobmedzeným prístupom pre zainteresované strany. Uvedená infraštruktúra zjednotí prístup k požadovaným údajom a poskytovanie požadovaných údajov, ktoré zahŕňajú, ale neobmedzujú sa na letecké informácie, informácie ohlasovní letových prevádzkových služieb (ARO), meteorologické informácie a informácie o manažmente toku prevádzky.
3. Komisia prijme opatrenia na zriadenie a realizáciu portálu elektronických integrovaných informácií. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.

Článok 23a²⁵

Pružné využívanie vzdušného priestoru

1. Členské štáty zabezpečujú v jednotnom európskom nebi jednotné uplatňovanie koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru opísanej organizáciou ICAO a rozvinutej Eurocontrolom, aby bolo uľahčené riadenie vzdušného priestoru a manažment letovej prevádzky v rámci spoločnej dopravnej politiky a v súlade so základným plánom ATM, pričom zohľadňujú organizáciu vojenských hľadísk, za ktoré sú zodpovedné.
2. Členské štáty každý rok podávajú Komisii správu o uplatňovaní koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru v kontexte spoločnej dopravnej politiky z hľadiska vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné.
3. Keď sa najmä na základe správ predložených členskými štátmi ukáže, že je potrebné posilniť a harmonizovať uplatňovanie koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi, Komisia prijme opatrenia v kontexte spoločnej dopravnej politiky. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.

²⁵ Bývalý článok 7 nariadenia 551/2004, zosúladený so ZFEÚ.

Technologický rozvoj a interoperabilita manažmentu letovej prevádzky

1. Komisia prijíma podrobné pravidlá týkajúce sa podpory technologického rozvoja a interoperability manažmentu letovej prevádzky v súvislosti s prípravou a zavedením základného plánu ATM. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3 pred vykonávaním základného plánu ATM.
2. Vo vzťahu k pravidlám uvedeným v odseku 1 sa uplatňuje článok 17 ods. 2 písm. b) nariadenia (ES) č. 216/2008. Komisia v prípade potreby požiada EASA, aby zaradila tieto pravidlá do ročného programu práce uvedeného v článku 56 daného nariadenia.

KAPITOLA V ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 25

Prispôsobenie príloh

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 s cieľom meniť²⁶ podmienky, ktoré sa majú pripojiť k osvedčeniam udeľovaným poskytovateľom leteckých navigačných služieb uvedených v bode 2 písmene b), c), d), e), f), g) a (h) prílohy II s cieľom zohľadniť skúsenosti národných dozorných orgánov získané pri uplatňovaní týchto požiadaviek a podmienok alebo vývoj systému manažmentu letovej prevádzky vzhľadom na interoperabilitu a integrované poskytovanie leteckých navigačných služieb.

²⁶ Príloha I sa teraz spojila s prílohou V v nariadení (ES) č. 216/2008.

Vykonávanie delegovania

1. Právomoc prijímať delegované akty sa zveruje Komisii na základe podmienok stanovených v tomto článku.
2. Delegovanie právomoci uvedené v článku 25 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [dátum uverejnenia tohto nariadenia]. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedenej v článku 25 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po uverejnení rozhodnutia v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu v ňom uvedenému. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia dodržiavala svoj zvyčajný postup a pred prijatím takých delegovaných aktov viedla konzultácie s odborníkmi, a to aj s odborníkmi členských štátov. Ihneď po prijatí delegovaného aktu oznámi Komisia túto skutočnosť súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

²⁷ KOM má výhradu k článkom 26 a 27, a najmä k článku 26 ods. 4.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 25 nadobúda účinnosť len vtedy, ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote 2 mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa uvedená lehota predĺži o 2 mesiace.

Článok 27

Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre jednotné nebo, ďalej len „výbor“, ktorý je zložený z dvoch zástupcov každého členského štátu a ktorému predsedá zástupca Komisie. Výbor zabezpečí primerané zohľadnenie záujmov všetkých kategórií používateľov. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
4. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Konzultácie zainteresovaných strán s Komisiou

1. Komisia zriadi mechanizmus na úrovni Únie na účely konzultácií o otázkach týkajúcich sa implementácie tohto nariadenia, ak je to vhodné. Do konzultácie zapojí špecifický výbor pre medziodvetvový dialóg zriadený na základe rozhodnutia Komisie č. 98/500/ES.
2. K zainteresovaným stranám môžu patriť:
 - poskytovatelia leteckých navigačných služieb alebo príslušné skupiny, ktoré ich zastupujú,
 - manažér siete,
 - prevádzkovatelia letísk alebo príslušné skupiny, ktoré ich zastupujú,
 - používatelia vzdušného priestoru alebo príslušné skupiny, ktoré ich zastupujú,
 - armáda,
 - výrobný priemysel,
 - zastupiteľské orgány odborného personálu a
 - národní koordinátori letísk.
3. Komisia sprístupní členským štátom výsledky konzultácie.

Článok 29

Odvetvový konzultačný orgán

Bez toho, aby bola dotknutá úloha výboru a Eurocontrolu, Komisia ustanoví „odvetvový konzultačný orgán“, do ktorého patria poskytovatelia leteckých navigačných služieb, združenia používateľov vzdušného priestoru, prevádzkovatelia letísk, výrobný priemysel a zastupiteľské orgány odborného personálu. Jedinou úlohou tohto orgánu je radiť Komisii pri implementácii jednotného európskeho neba.

Článok 30

Vzťahy s tretími krajinami

Únia a jej členské štáty sa zameriavajú na rozšírenie jednotného európskeho neba o štáty, ktoré nie sú členmi Európskej únie, a podporu tohto rozšírenia. Na tento účel sa snažia v rámci dohôd uzavretých so susednými tretími krajinami rozšíriť jednotné európske nebo do týchto krajín. Okrem toho sa usilujú o spoluprácu s týmito krajinami v rámci funkčných blokov vzdušného priestoru alebo dohôd o funkciách siete, alebo v rámci dohody medzi Európskou úniou a Eurocontrolom, ktorou sa stanovuje všeobecný rámec pre posilnenú spoluprácu.

Článok 31

Podpora od iných orgánov

Komisia môže na plnenie svojich úloh na základe tohto nariadenia žiadať o podporu od iných orgánov, a to aj od Eurocontrolu v rámci dohody medzi EÚ a Eurocontrolom.

Článok 32

Dôvernosť

1. Ani národné dozorné orgány konajúce v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi, ani Komisia, manažér siete alebo orgán na preskúmanie výkonnosti nesmú zverejniť informácie dôverného charakteru, najmä informácie o poskytovateľoch leteckých navigačných služieb, ich obchodných vzťahoch alebo nákladových položkách.
2. Odsekom 1 nie je dotknuté právo národných dozorných orgánov alebo Komisie na zverejnenie, ak je to nevyhnutné na účely plnenia ich povinností, a v takom prípade toto zverejnenie musí byť primerané a musí brať do úvahy legitímne záujmy poskytovateľov leteckých navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, letísk alebo iných relevantných zainteresovaných strán pri ochrane ich citlivých obchodných informácií.
3. Informácie a údaje poskytnuté na základe systému spoplatňovania uvedeného v článku 12 sa zverejňujú.

Článok 33

Sankcie

Členské štáty stanovia pravidlá o sankciách uplatniteľných na porušenie tohto nariadenia, najmä používateľmi vzdušného priestoru a poskytovateľmi služieb. Uplatnené sankcie musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

Článok 34

Preskúmanie a metódy posúdenia vplyvu

1. Komisia pravidelne preskúmava uplatňovanie tohto nariadenia a podáva správu Európskemu parlamentu a Rade na konci každého referenčného obdobia uvedeného v článku 11 ods. 5 písm. d). Ak je to odôvodnené, na tento účel môže Komisia požadovať od členských štátov informácie týkajúce sa uplatňovania tohto nariadenia.
2. Vzhľadom na pôvodné ciele a budúce potreby obsahujú správy hodnotenie výsledkov dosiahnutých opatreniami prijatými podľa tohto nariadenia vrátane vhodných informácií o vývoji v sektore týkajúcich sa najmä ekonomických, sociálnych a environmentálnych aspektov, aspektov zamestnanosti a technológií, ako aj informácií o kvalite služby.

Článok 35

Ochranné opatrenia

Toto nariadenie nebráni uplatňovaniu opatrení zo strany členských štátov v rozsahu potrebnom na ochranu základných záujmov politiky bezpečnostnej ochrany alebo obrany. Medzi uvedené opatrenia patria najmä tieto nevyhnutné potrebné opatrenia:

- a) na dohľad nad vzdušným priestorom, za ktorý sú zodpovedné v súlade s regionálnymi dohodami ICAO o leteckej navigácii vrátane schopnosti odhaliť, identifikovať a hodnotiť všetky lietadlá používajúce taký vzdušný priestor, na účely zaručenia bezpečnosti letov a prijatia opatrení na zaistenie potrieb bezpečnostnej ochrany a obrany,
- b) v prípade vážnych vnútorných nepokojov, ktoré ohrozujú zachovanie verejného poriadku,
- c) v prípade vojny alebo vážneho medzinárodného napätia predstavujúceho hrozbu vojny,
- d) na plnenie medzinárodných záväzkov členských štátov vo vzťahu k udržaniu mieru a medzinárodnej bezpečnostnej ochrany,
- e) na vykonanie vojenských operácií a výcviku vrátane nevyhnutných možností na cvičenia.

Článok 36

[...]

Článok 37

Zrušenie

Nariadenia (ES) č. 549/2004, 550/2004 a 551/2004 sa zrušujú.

Nariadenie (ES) č. 552/2004 sa zrušuje s výnimkou:

– článkov 5 a 6 daného nariadenia a jeho príloh III a IV, ktoré sa naďalej uplatňujú na účely vyhlásení až do nadobudnutia účinnosti príslušných vykonávacích opatrení uvedených v článku 8b ods. 6 nariadenia (ES) č. 216/2008;

– článkov 4 a 7 daného nariadenia, ktoré sa naďalej uplatňujú až do nadobudnutia účinnosti príslušných vykonávacích opatrení uvedených v článku 24 a v článku 8b nariadenia (ES) č. 216/2008.

Odkazy na zrušené nariadenia sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe III.

Článok 38

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom odo dňa jeho uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 3 sa uplatňuje 18 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia, s výnimkou členských štátov, ktoré Komisii do 6 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia oznámia svoje rozhodnutie zriadiť národný dozorný orgán ako právne samostatný subjekt; v takomto prípade sa článok 3 uplatňuje 48 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu

Za Európsky parlament

Za Radu

predseda predseda

[Vypúšťa sa a zapracúva do prílohy V k nariadeniu o EASA (pozri 15472/14).]

PODMIENKY, KTORÉ MAJÚ BYŤ PRIPOJENÉ K OSVEDČENIAM

1. V osvedčeniach sa uvedie:
 - a) národný dozorný orgán vydávajúci osvedčenie;
 - b) žiadateľ (meno a adresa);
 - c) služba a prípadné funkcie, pre ktoré má poskytovateľ osvedčenia;
 - d) vyhlásenie o zhode žiadateľa so spoločnými požiadavkami podľa článku 8b nariadenia (ES) č. 216/2008;
 - e) dátum vydania a obdobie platnosti osvedčenia.
2. Doplnujúce podmienky pripojené k osvedčeniam sa môžu prípadne týkať:
 - a) nediskriminačného prístupu k leteckým navigačným službám pre užívateľov vzdušného priestoru a požadovanej úrovne týchto služieb vrátane úrovne bezpečnosti a interoperability,
 - b) prevádzkových špecifikácií pre jednotlivé služby,
 - c) času, dokiaľ by sa mali služby poskytnúť,
 - d) rôzneho prevádzkového vybavenia používaného v rámci jednotlivých služieb,
 - e) oddelenia alebo obmedzenia vykonávania služieb, ktoré sa netýkajú poskytovania leteckých navigačných služieb,
 - f) zmlúv, dohôd alebo iných dojednaní medzi poskytovateľom služieb a tretou stranou, ktoré sa týkajú služieb,

- g) poskytovania informácií odôvodnene potrebných na overenie zhody služieb so spoločnými požiadavkami vrátane plánov, finančných a prevádzkových údajov a väčších zmien druhu a/alebo rozsahu poskytovaných leteckých navigačných služieb,
 - h) akýchkoľvek iných právnych podmienok, ktoré nie sú špecifické pre letecké navigačné služby, ako sú podmienky týkajúce sa pozastavenia platnosti alebo odobratia osvedčenia.
-

TABUĽKA ZHODY

Nariadenie č. 549/2004	Nariadenie č. 550/2004	Nariadenie č. 551/2004	Nariadenie č. 552/2004	Toto nariadenie
Článok 1 ods. 1 až 3				Článok 1 ods. 1 až 3
		Článok 1 ods. 3		Článok 1 ods. 4
Článok 1 ods. 4				Článok 1 ods. 5
	Článok 1			-----
		Článok 1 ods. 1, 2 a 4		-----
			Článok 1	-----
Článok 2 body 1 až 35				Článok 2 body 1 až 35
				Článok 2 body 36 až 38
Článok 2 body 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				-----
Článok 3				-----
Článok 4 ods. 1 a 2				Článok 3 ods. 1 a 2

				Článok 3 ods. 3 a 4
Článok 4 ods. 3				Článok 3 ods. 5
				Článok 3 ods. 6
Článok 3 ods. 4 až 5				Článok 3 ods. 7 a 8
				Článok 3 ods. 9
	Článok 2 ods. 1			Článok 4 ods. 1 písm. a)
				Článok 4 ods. 1 písm. b) až g)
	Článok 2 ods. 2			Článok 4 ods. 2
				Článok 5 ods. 1 a 2
	Článok 2 ods. 3 až 6			Článok 5 ods. 3 až 6
	Článok 3 ods. 1 a 2			Článok 6 ods. 1 a 2
			Článok 8 ods. 1 a 3	Článok 6 ods. 3 a 4
				Článok 6 ods. 5

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

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

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

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

			Článok 10	-----
			Článok 11	Článok 37
	Článok 19 ods. 1			Článok 38
	Článok 19 ods. 2			-----
	Príloha I		Príloha V	[...]
			Príloha I	-----
	Príloha II			Príloha II
			Príloha II	-----
				Príloha III
			Príloha III	-----
			Príloha IV	-----
