

V Bruseli 27. mája 2021
(OR. en)

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

9162/21
ADD 1

AVIATION 134
CODEC 772
IA 101

POZNÁMKA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	ST 8030/21 + ADD1-2, ST 8419/21 + ADD1 + AD1CO1
Č. dok. Kom.:	ST 10840/20 + ADD 1, ST 10841/21 + COR 1, ST 11020/20
Predmet:	Zmenený návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie) Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2018/1139, pokiaľ ide o schopnosť Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva pôsobiť ako orgán na preskúmanie výkonnosti jednotného európskeho neba – všeobecné smerovanie

Delegáciám v prílohe zasielame kompromisné znenie, ktoré navrhlo predsedníctvo ako všeobecné smerovanie k uvedenému návrhu.

Návrh je vypracovaný podľa zásad prepracovaného znenia. Zmeny oproti návrhu Komisie sú označené symbolom „ Rada“, ktorý sa nachádza v rámečku pred príslušnými zmenami.

Vypustený text je označený symbolom „ [...] “ a vložený text je podčiarknutý.

↓ 549/2004 (prispôsobené)

2013/0186 (COD)

Zmenený návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o implementácii jednotného európskeho neba

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

¹ ~~Ú. v. ES C 241, 7.10.2002, s. 24.~~ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...]

² ~~Ú. v. ES C 278, 14.11.2002, s. 13.~~ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...]

↓ nový

(1) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004³, nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004⁴ a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004⁵ boli podstatným spôsobom zmenené. Pri príležitosti ďalších zmien je z dôvodu prehľadnosti vhodné uvedené nariadenia prepracovať.

↓ 549/2004 odôvodnenie 1
(prispôbené)

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 2
(prispôbené)

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

↓ 1070/2009 odôvodnenie 2
(prispôbené)
⇒ nový

(2) Prijatím prvého balíka právnych predpisov o jednotnom európskom nebi Európskym parlamentom a Radou, a to nariadenia (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie), nariadenia (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1).

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10).

⁵ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20).

~~služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb), nariadenia (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady⁶ (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite),~~ sa položil pevný právny základ pre plynulý, interoperabilný a bezpečný systém ~~manažmentu~~^{nariadenia} letovej prevádzky (ATM – Air Traffic Management). ⇒ Prijatím druhého balíka právnych predpisov, najmä nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009⁷ sa ďalej posilnila iniciatíva jednotného európskeho neba tým, že sa zaviedli koncepcie systému výkonnosti a manažéra siete s cieľom ďalej zlepšiť výkonnosť európskej siete ATM. Nariadenie (ES) č. 552/2004 bolo zrušené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139⁸, keďže pravidlá potrebné na interoperabilitu systémov, komponentov a postupov ATM boli začlenené do uvedeného nariadenia. ⇐

↓ 549/2004 odôvodnenie 3

(prispôsobené)

↓ nový

⇒ Rada

- (3) S cieľom zohľadniť zmeny zavedené v nariadení (EÚ) 2018/1139 je potrebné zosúladiť obsah tohto nariadenia s obsahom nariadenia (EÚ) 2018/1139 ➡ a zároveň zmeniť uvedené nariadenie. ↻

⁶ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26).

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy (Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 34).

⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).

↓ 550/2004 odôvodnenie 3
(prispôsobené)

~~nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004 ustanovuje
rámec pre vytvorenie jednotného európskeho neba (rámecové nariadenie)⁹;~~

↓ 551/2004 odôvodnenie 4
(prispôsobené)

~~Nariadenie (ES) č. 549/2004 Európskeho parlamentu a Rady z 10. marca 2004, (rámecové
nariadenie)¹⁰ stanovuje rámec pre vytvorenie jednotného európskeho neba.~~

↓ 551/2004 odôvodnenie 5
(prispôsobené)
⇒ Rada

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

⇒(4a) Týmto nariadením by nemali byť dotknuté práva a povinnosti členských štátov podľa Chicagskeho dohovoru. Ⓒ

↓ 1070/2009 odôvodnenie 1
⇒ Rada

- (5) Vykonávanie spoločnej dopravnej politiky si vyžaduje výkonný systém leteckej dopravy, ktorý umožňuje bezpečnú, pravidelnú a udržateľnú prevádzku služieb leteckej dopravy, optimalizuje ⇒ [...] Ⓒ ⇒ využitie vzdušného priestoru a kapacity.

⁹ ~~Pozri stranu 1 tohto Úradného vestníka.~~

¹⁰ ~~Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.~~

prispieva k udržateľnosti leteckej dopravy  a uľahčuje voľný pohyb tovaru, osôb a služieb.

↓ 1070/2009 odôvodnenie 37
(prispôsobené)
⇒ nový

- (6) Plnenie cieľov v oblasti rozširovania bezpečnostných noriem v leteckej doprave a zároveň zlepšovanie celkového fungovania ATM a  leteckých navigačných služieb  (ANS) vo všeobecnej letovej prevádzke  v Európe  si vyžaduje zohľadnenie aj ľudského faktora. Členské štáty by mali preto ~~zvážiť zavedenie~~  dodržiavať  zásady kultúry spravodlivosti.  Mali by sa zväžiť a zohľadniť stanoviská a odporúčania expertnej skupiny pre ľudský rozmer¹¹ jednotného európskeho neba. 

↓ nový
 Rada

- (7) Zlepšenia v environmentálnom správaní ATM takisto  [...]  prispievajú k dosiahnutiu cieľov uvedených v Parížskej dohode,  [...]  v  [...]   oznámení Komisie o  Európskej zelenej dohode,  v záveroch Rady o stratégii Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu a v Digitálnej agende pre Európu,  najmä prostredníctvom znižovania emisií z leteckej dopravy.
-  (7a) Vzdušný priestor je spoločným zdrojom pre všetky kategórie užívateľov a všetci ho musia využívať pružne, pri zaručení spravodlivosti a transparentnosti, a zároveň zohľadňovať potreby ochrany a obrany členských štátov a ich záväzky v rámci medzinárodných organizácií. 

¹¹ C(2017) 7518 final.

↓ 549/2004 odôvodnenie 6

(prispôsobené)

⇒ Rada

(8) — (8) ☒ V roku 2004 ☒ členské štáty prijali všeobecné vyhlásenie o vojenských otázkach, ktoré sa týkajú jednotného európskeho neba ☐ [...] ☐, ktoré zopakovali ☐.¹²¹³ Podľa ☐ [...] ☐ ☐ tohto ☐ vyhlásenia by členské štáty mali najmä zvýšiť spoluprácu medzi civilnými a vojenskými orgánmi, a pokiaľ a do akej miery to všetky členské štáty považujú za nevyhnutné, uľahčiť spoluprácu medzi ich ozbrojenými silami vo všetkých záležitostiach ~~manažmentu~~~~riadenia~~ letovej prevádzky.

↓ 549/2004 odôvodnenie 3

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 4

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 5

(prispôsobené)

⇒ Rada

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

¹² ☐ Pozri Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 9. ☐

¹³ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 9.

☞(9a) Členské štáty, prípadne spolu s tretími krajinami, môžu vytvoriť funkčné bloky vzdušného priestoru zamerané na rozvoj lepšej spolupráce a koordinácie s cieľom podporiť výkonnosť siete manažmentu letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba a znížiť vplyv na životné prostredie. ©

↓ 549/2004 odôvodnenie 23
(prispôsobené)

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 1

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 4

~~na vytvorenie jednotného európskeho neba by sa mali prijať opatrenia zaručujúce bezpečné a efektívne poskytovanie letových navigačných služieb zodpovedajúcich organizácii a využívaniu vzdušného priestoru podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore)¹⁴. Stanovenie zosúladenej organizácie pre poskytovanie týchto služieb je dôležité, aby sa primerane reagovalo na požiadavky užívateľov vzdušného priestoru a letová prevádzka bola riadená bezpečne a efektívne;~~

↓ 551/2004 odôvodnenie 1

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

¹⁴ Pozri stranu 20 tohto Úradného vestníka.

↓ 551/2004 odôvodnenie 2
(prispôsobené)

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 3
(prispôsobené)

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 6

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 7

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 8

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 24

~~Nakoľko ciele tohto nariadenia, najmä vytvorenie jednotného európskeho neba, nemôžu byť dostatočne dosiahnuté členskými štátmi z dôvodu nadnárodného charakteru tohoto snaženia, a preto môžu byť lepšie dosiahnuté na úrovni spoločenstva, pričom umožnia použitie podrobných vykonávacích predpisov, ktoré budú zohľadňovať špecifické miestne podmienky,~~

spoločenstvo môže prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5 zmluvy; v súlade s princípom proporcionality stanoveným v uvedenom článku neprekračuje toto nariadenie rámec, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

↓ 549/2004 odôvodnenie 9

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 10

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 11

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

↓ 1070/2009 odôvodnenie 9

(prispôbené)

⇒ nový

⇒ Rada

- (10) ➡ Členské štáty by mali vymenovať národný dozorný orgán, ktorému sa zveria úlohy pridelené takémuto orgánu podľa tohto nariadenia. ⚙ Aby sa zaistil konzistentný a dôkladný dohľad nad poskytovaním služieb v celej Európe, národné dozorné orgány by mali mať zaručenú dostatočnú nezávislosť a zdroje. ➡ [...] ⚙ ⇒ ➡ Financovanie uvedených orgánov by malo najmä zaručiť ich nezávislosť a malo by im umožniť fungovať v súlade so zásadami spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality. Zamestnanci národných dozorných orgánov by mali konať nezávisle, najmä tým, že budú predchádzať konfliktom záujmov medzi poskytovaním leteckých

navігаčných služieb a vykonávaním svojich úloh. To by národnému dozornému orgánu nemalo brániť v tom, aby  bol súčasťou regulačného orgánu zodpovedného za niekoľko regulovaných odvetví, pokiaľ uvedený regulačný orgán spĺňa požiadavky na nezávislosť, alebo aby bol z hľadiska svojej organizácie pridružený  najmä  k vnútroštátnemu  [...]  príslušnému orgánu určenému v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139 alebo k vnútroštátnemu orgánu na ochranu hospodárskej súťaže.  vykonávali svoje úlohy v administratívnom rámci.

 nový

 Rada

(11)  [...] 

 1070/2009 odôvodnenie 10

 nový

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

 550/2004 odôvodnenie 6

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

 550/2004 odôvodnenie 7

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 17
(prispôsobené)

~~Sociálni partneri by mali byť vhodným spôsobom informovaní a mali by sa s nimi konzultovať všetky opatrenia, ktoré majú závažné sociálne dosahy; malo by sa konzultovať aj s výborom pre medziodvetvový dialóg zriadeným podľa rozhodnutia Komisie 1998/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení Výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni¹⁵.~~

↕ nový
➡ Rada

(13) ➡ [...] ➡

(14) ➡ [...] ➡ ➡ Ak je poskytovateľ leteckých navigačných služieb držiteľom osvedčenia alebo vyhlásenia podľa článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139, mal by mať možnosť ponúkať služby v Únii za nediskriminačných podmienok.

(14a) Podľa článku 2 ods. 3 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa uvedené nariadenie vrátane požiadaviek na osvedčovanie stanovených v jeho článku 41 nevzťahuje na ATM/ANS, ktoré poskytuje alebo sprístupňuje armáda. Členské štáty by preto mali byť oprávnené povoliť poskytovanie takýchto leteckých navigačných služieb v celom vzdušnom priestore, za ktorý zodpovedajú, alebo v jeho časti bez osvedčovania a/alebo uplatňovania celého tohto nariadenia alebo jeho časti. V takýchto prípadoch môže mať príslušný členský štát najmä možnosť určiť dotknutých poskytovateľov vojenských služieb, ktorí budú poskytovať letové prevádzkové služby alebo meteorologické služby (MET) v súlade s týmto nariadením.

14b) Certifikácia signálov poskytovaných globálnym navigačným satelitným systémom (GNSS) sa podľa tohto nariadenia nevyžaduje. ➡

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

¹⁵ ~~Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27.~~

(16) Letové prevádzkové služby ➡ by mali byť ◐ poskytované na výlučnom základe.

➡ Poskytovatelia takýchto služieb ◐ by mali podliehať určeniu a ➡ [...] ◐ požiadavkám verejného záujmu, ➡ najmä s ohľadom na národnú bezpečnosť a obranu, ako aj na umiestnenie ich hlavného miesta podnikateľskej činnosti a ich vlastnícke pomery. V tejto súvislosti by sa malo zohľadniť, že poskytovanie letových prevádzkových služieb podľa tohto nariadenia je spojené s výkonom právomocí verejného orgánu, ktoré nemajú hospodársku povahu, a preto nepodliehajú uplatňovaniu pravidiel zmluvy o hospodárskej súťaži.

(16a) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby ich vnútroštátne právo nebránilo určeniu poskytovateľa letových prevádzkových služieb najmä z toho dôvodu, že dotknutý poskytovateľ služieb má svoje hlavné miesto podnikateľskej činnosti v inom členskom štáte alebo je vo vlastníctve štátnych príslušníkov tohto členského štátu v prípade, že uplatňovanie takéhoto vnútroštátneho práva zahŕňa neodôvodnené obmedzenie slobody poskytovať služby alebo slobody usadiť sa, ktoré by sa malo posudzovať v každom jednotlivom prípade so zreteľom na všetky relevantné okolnosti.

(16b) Členské štáty by na základe svojej analýzy bezpečnostných aspektov mali mať možnosť bez potreby vypísania verejnej súťaže určiť na výlučnom základe jedného alebo viacerých poskytovateľov meteorologických služieb pre celý vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné, alebo pre jeho časť.

(16c) Spolupráca medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb je dôležitým nástrojom na zlepšenie výkonnosti európskeho systému ATM a mala by sa podporovať. ◐ .

(17) ➡ [...] ◐ ➡ Členské štáty môžu na základe svojej analýzy bezpečnostných aspektov umožniť poskytovateľom letových prevádzkových služieb alebo prevádzkovateľom letísk alebo skupine prevádzkovateľov letísk ◐ obstarávať spojovacie, navigačné a prehľadové služby (CNS – communication, navigation and surveillance), letecké informačné služby (AIS – aeronautical information services), služby údajov o letovej prevádzke (ADS – air traffic data services), ➡ [...] ◐ meteorologické služby (MET) ➡ [...] ◐ ➡ – pokiaľ dotknutý členský štát neurčí jediného poskytovateľa meteorologických služieb, ◐ alebo terminálne letové prevádzkové služby ➡ v oblasti letiskovej a približovacej služby riadenia. ◐ Možnosť využiť takéto obstarávanie

☞ [...] ☞ ☞ môže ☞ umožniť väčšiu flexibilitu a podporiť inovácie v službách bez toho, aby to malo vplyv na ☞ bezpečnosť a ☞ osobitné potreby, ☞ vrátane ☞ osobitných potrieb ozbrojených síl, týkajúce sa dôvernosti, interoperability, odolnosti systému, prístupu k údajom a bezpečnostnej ochrany ATM.

(18) Ak sa ☞ [...] ☞ obstarávajú ☞ meteorologické služby alebo ☞ letové prevádzkové služby ☞ v oblasti letiskovej a približovacej služby riadenia, ☞ nemali by podliehať ☞ [...] ☞ systému ☞ výkonnosti ☞ stanovenému v tomto nariadení. ☞ [...] ☞

(19) ☞ [...] ☞

(20) V prípade potreby by sa obstarávanie leteckých navigačných služieb malo vykonávať v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ¹⁶ ☞ [...] ☞ a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ¹⁷, ☞ [...] ☞ ☞ ak nie je v tomto nariadení stanovené inak a v súlade so zásadami rovnakého zaobchádzania, nediskriminácie a transparentnosti, ako aj s príslušnými ustanoveniami zmluvy, najmä s pravidlami zmluvy týkajúcimi sa slobodného poskytovania ☞ služieb ☞ [...] ☞ ☞ a slobody usadiť sa. ☞

(21) Riadenie dopravy bezpilotných lietadiel si vyžaduje, aby boli dostupné spoločné informačné služby ☞ (CIS) ☞ . Na obmedzenie nákladov takéhoto riadenia dopravy by mali ceny ☞ [...] ☞ ☞ služby CIS poskytované na výlučnom základe ☞ vychádzať z nákladov a primeranej ziskovej prirážky a mali by podliehať schváleniu národnými dozornými orgánmi. S cieľom umožniť poskytovanie služieb ☞ [...] ☞ by sa poskytovateľom služieb CIS mali ☞ za spravodlivých, primeraných a nediskriminačných podmienok ☞ ☞ sprístupniť príslušné prevádzkové ☞ údaje.

☞ (21a) Dostupnosť príslušných prevádzkových údajov súvisiacich so všeobecnou letovou prevádzkou je nevyhnutná na umožnenie pružného poskytovania služieb údajov o letovej prevádzke, a to na cezhraničnej úrovni aj na úrovni celej Únie. Takéto údaje by sa preto mali sprístupniť príslušným zainteresovaným stranám za spravodlivých, primeraných a nediskriminačných podmienok. Presnosť informácií, vrátane informácií

¹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65).

¹⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243).

o stave vzdušného priestoru a o konkrétnych situáciách letovej prevádzky, ako aj včasná distribúcia týchto informácií riadiacim útvarom v odvetví civilného a vojenského letectva, majú priamy vplyv na bezpečnosť a efektívnosť prevádzky, ako aj na environmentálnu účinnosť letov. Včasný prístup k aktualizovaným informáciám o stave vzdušného priestoru má zásadný význam pre všetky zainteresované strany, ktoré majú pri predkladaní alebo opätovnom predkladaní svojich letových plánov záujem na využívaní sprístupnených štruktúr vzdušného priestoru. ☹

- (22) Systémy výkonnosti a spoplatňovania ☹ [...] ☹ ☹ by mali zabezpečiť efektívnu, udržateľnú a nepretržitú prevádzku európskeho systému ATM a takisto ☹ majú zvyšovať nákladovú efektívnosť leteckých navigačných služieb poskytovaných za iných ako trhových podmienok a podporovať lepšiu kvalitu služieb ☹ [...] ☹ . ☹ Na ☹ tento účel ☹ by mali ☹ zahŕňať relevantné a vhodné stimuly. Vzhľadom na tento cieľ by sa systém ☹ [...] ☹ výkonnosti ☹ [...] ☹ nemal vzťahovať na služby ☹ [...] ☹ ☹ obstarávané v súlade s týmto nariadením. Systém výkonnosti by sa mal vzťahovať na všetky letecké navigačné služby, ktoré určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb poskytuje alebo obstaráva od iných poskytovateľov služieb, a to aj vtedy, keď uvedený poskytovateľ služieb poskytuje letecké navigačné služby a letové prevádzkové služby. ☹

☹ (22a) Na poskytovanie poradenstva a pomoci Komisii, ako aj národným dozorným orgánom pri vykonávaní systémov výkonnosti a spoplatňovania môže byť určený orgán na preskúmanie výkonnosti (PRB). ☹

(23) ☹ [...] ☹

(24) ☹ [...] ☹

- (25) Vzhľadom na cezhraničné a sieťové prvky, ktoré sú súčasťou poskytovania ☹ traťových ☹ ☹ [...] ☹ leteckých navigačných služieb, ☹ [...] ☹ by sa ☹ mala ☹ výkonnosť ☹ [...] ☹ posudzovať najmä na základe cieľov výkonnosti na úrovni Únie ☹ [...] ☹

☹ (25a) ☹ ☹ Členské štáty a ich národné dozorné orgány by ☹ vzhľadom na svoje vedomosti o miestnych okolnostiach ☹ [...] ☹ ☹ mali mať na starosti prípravu a prijímanie návrhov plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov. Tieto plány by mali

vychádzať najmä zo vstupu určeného poskytovateľa/poskytovateľov letových prevádzkových služieb, pokiaľ ide o všetky letecké navigačné služby, ktoré títo poskytovatelia služieb poskytujú alebo obstarávajú. Za posúdenie týchto plánov by mala byť zodpovedná Komisia. ☹ Národné dozorné orgány by mali mať na starosti ☹ aj monitorovanie výkonnosti poskytovateľov letových prevádzkových služieb a prípadné ukladanie nápravných opatrení. ☹ ☹ [...] ☹

(26) Návrhy plánov výkonnosti ☹ [...] ☹ ☹ by mali obsahovať ☹ traťové ☹ [...] ☹ ☹ výkonnostné ciele ☹ v súlade s ☹ [...] ☹ výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, ☹ ako aj terminálne výkonnostné ciele v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť, pri súčasnom zohľadnení miestnych okolností a vzájomnej závislosti medzi kľúčovými oblasťami výkonnosti a bezpečnosťou ☹ a mali by spĺňať určité kvalitatívne kritériá, aby sa zabezpečilo čo najúčinnšie splnenie stanovených cieľov. ☹ [...] ☹

(27) Vykonávanie siete ☹ [...] ☹ by malo podliehať špecifickým kritériám, so zreteľom na osobitnú povahu funkcií siete. Sieť ☹ [...] ☹ by mala podliehať výkonnostným cieľom v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť.

(28) Systém spoplatňovania by mal vychádzať zo zásady, že používatelia vzdušného priestoru by mali platiť za náklady vzniknuté pri poskytovaní služieb, ☹ [...] ☹ ☹ ktoré sú dostupné ☹ pre ☹ [...] ☹ ☹ nich alebo v ich prospech a ktoré ☹ nie sú pokryté inak. ☹ [...] ☹ Náklady ☹ [...] ☹ ☹ vzniknuté v súvislosti ☹ s ☹ poskytovaním leteckých navigačných služieb vnútroštátnymi orgánmi členských štátov, vrátane príslušných vnútroštátnych orgánov a národných dozorných orgánov, ako aj EUROCONTROL-u a ☹ manažéra siete, ☹ [...] ☹ ☹ možno ☹ zahrnúť do stanovených nákladov, ktoré môžu byť účtované používateľom vzdušného priestoru. Poplatky by mali podnecovať bezpečné, efektívne, účinné a udržateľné poskytovanie leteckých navigačných služieb z hľadiska dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti a nákladovej efektívnosti a plnenia výkonnostných cieľov a mali by ☹ [...] ☹ ☹ podporovať obmedzovanie ☹ vplyvu letectva na životné prostredie.

(29) ☹ [...] ☹ ☹ Členské štáty by mali mať možnosť poskytnúť ☹ úpravu poplatkov s cieľom zlepšiť environmentálne správanie a kvalitu služieb, a to najmä zintenzívnením

využívania udržateľných alternatívnych palív, zvýšením kapacity a znížením meškaní pri zachovaní optimálnej úrovne bezpečnosti. ➡ [...] ➡ Komisia by mala vypracovať štúdiu uskutočniteľnosti o vplyve úpravy poplatkov na letovú prevádzku a na zainteresované strany, ako aj o prínose tejto úpravy k dosiahnutiu cieľov jednotného európskeho neba. ➡

(30) ➡ [...] ➡

➡(30a) Na riešenie nepredvídateľných a významných udalostí, ktoré majú významný vplyv na vykonávanie systémov výkonnosti a spoplatňovania, pri ktorých možno pozorovať značnú odchýlku od prognóz objemu dopravy, by sa mali zaviesť mechanizmy ako je predĺženie, pozastavenie prebiehajúceho referenčného obdobia alebo úprava výkonnostných cieľov v priebehu referenčného obdobia. ➡

➡ (30b) Bez toho, aby bol dotknutý postup stanovený v článku 258 ZFEÚ, by Komisia mala preskúmať, či členské štáty dodržiavajú požiadavky stanovené v rámci systémov výkonnosti a spoplatňovania a v prípade potreby môže vydať stanovisko k tomu, či boli tieto požiadavky splnené. ➡

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

(32) ➡ [...] ➡ Funkcie siete by mali prispievať k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy a podporovať dosahovanie výkonnostných cieľov pre celú Úniu. Mali by ➡ [...] ➡ uľahčiť ➡ udržateľné, efektívne a environmentálne optimálne využívanie vzdušného priestoru a obmedzených zdrojov, zohľadňovať prevádzkové potreby pri zavádzaní infraštruktúry európskej siete ATM a poskytovať podporu v prípade krízovej situácie v sieti.

➡ (32a) ➡ Je potrebné, aby niektoré ➡ funkcie siete, napr. manažment toku letovej prevádzky, centrálné koordinoval jediný orgán podporujúci opatrenia členských štátov a príslušných subjektov zainteresovaných na prevádzke. Niektoré ➡ úlohy, ktoré prispievajú k vykonávaniu týchto funkcií, by preto mal vykonávať manažér siete, ktorého činnosť by mala zahŕňať všetky dotknuté subjekty zainteresované na prevádzke. ➡ Osobitné úlohy manažéra siete by sa mali stanoviť v tomto nariadení.

Manažéra siete vymenúva Komisia. Komisia by na vykonávanie uvedených úloh mala vymenovať Eurocontrol, vzhľadom na rozsiahle odborné znalosti tejto organizácie v oblasti letectva, alebo iný nestranný a kompetentný orgán. ➡

(33) ➡ [...] ➡ Na vykonávaní funkcií siete na miestnej a prevádzkovej úrovni a na rozhodovacom procese by sa v plnej miere mali podieľať aj subjekty zainteresované na prevádzke, ktoré majú za úlohu vykonávať uvedené funkcie, ako aj členské štáty. Manažér siete by mal preto prijímať opatrenia prostredníctvom kooperatívneho rozhodovania založeného najmä na konzultáciách so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a členskými štátmi a na podrobných pracovných dojednaniach a prevádzkových postupoch. V takomto postupe kooperatívneho rozhodovania by mal v čo najväčšej miere prevážiť záujem siete bez toho, aby boli dotknuté bezpečnostné a obranné potreby, a proces by mal byť zameraný na vyriešenie problémov a dosahovanie konsenzu vždy, keď je to možné. Okrem toho by sa na zabezpečenie primeraného riadenia v súvislosti s vykonávaním funkcií siete mala zriadiť rada pre riadenie siete, ktorou sa zabezpečí primerané zastúpenie záujmov všetkých aktérov, ktorí sa podieľajú na vykonávaní týchto funkcií. Bez toho, aby boli dotknuté konzultácie s radou pre riadenie siete o regulačných alebo strategických rozhodnutiach, ako je schválenie strategického plánu siete, by opatrenia prijaté prostredníctvom kooperatívneho rozhodovania a radou pre riadenie siete mali byť prevádzkovej alebo technickej povahy a zabezpečovať každodennú prevádzku siete v súlade s cieľmi tohto nariadenia. Mali by sa jasne vymedziť rozhodovacie právomoci manažéra siete a rady pre riadenie siete, ako aj rozsah postupu kooperatívneho rozhodovania. Akty prijaté v rámci funkcií siete by mali podľa potreby podliehať súdnemu preskúmaniu v súlade s podmienkami ustanovenými v zmluve. ➡

(34) ➡ [...] ➡

↓ 1070/2009 odôvodnenie 11
(prispôbené)

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 2
(prispôsobené)

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 10

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 12

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 14

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 5

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 13

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 15

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 19

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 20

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 21

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 22

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 23

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 24

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 25

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 26

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 27

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 8

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 13

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

↓ nový

↻ Rada

(35) ↻ [...] ↻

↓ 550/2004 odôvodnenie 16

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 17

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 18

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 9

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 10

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

↓ 1070/2009 odôvodnenie 30
(prispôsobené)
⇒ nový

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

↓ nový
➡ Rada

- (37) Bezpečné a efektívne využívanie vzdušného priestoru možno dosiahnuť len úzkou spoluprácou medzi civilnými a vojenskými používateľmi vzdušného priestoru, ktorá je v praxi založená najmä na koncepcii pružného využívania vzdušného priestoru a účinnej civilno-vojenskej koordinácii podľa ustanovení ICAO. [...] S cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie tejto koncepcie [...] by Komisia mala byť splnomocnená [...] prijímať vykonávacie akty v rámci spoločnej dopravnej politiky a bez toho, aby bola ovplyvnená zodpovednosť členských štátov za ich vzdušný priestor.
- (38) Cieľom projektu SESAR je umožniť bezpečný, efektívny a environmentálne udržateľný rozvoj leteckej dopravy modernizáciou európskeho a globálneho systému ATM. Na dosiahnutie jeho plnej účinnosti by sa mala zabezpečiť riadna koordinácia medzi fázami projektu. Európsky riadiaci plán ATM by mal vychádzať z fázy definovania projektu SESAR a mal by prispieť k dosiahnutiu výkonnostných cieľov pre celú Úniu.

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

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 11

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 12

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 14

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 15

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 16

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 17

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 18

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 7

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 25

~~Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto rozhodnutia by mali byť prijaté v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa stanovuje postup na uplatňovanie vykonávacích právomocí delegovaných na Komisiu¹⁸.~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 26
(prispôbené)

~~Článok 8 ods. 2 štandardného rokovacieho poriadku pre výbory¹⁹ zriadené na základe uplatňovania článku 7 ods. 1 rozhodnutia 1999/468/ES poskytuje štandardnú úpravu, podľa ktorej sa predseda výboru môže rozhodnúť, že vyzve tretie strany, aby sa zúčastnili zasadania~~

¹⁸ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

¹⁹ Ú. v. ES C 38, 6.2.2001, s. 3.

~~daného výboru; v prípade potreby predseda výboru pre jednotné európske nebo by mal vyzvať zástupcov Eurocontrolu, aby sa zúčastnili zasadaní ako pozorovatelia alebo experti,~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 18

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 12

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 13

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 14

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 15
(prispôbené)

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 16

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 8

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 9

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

↓ 550/2004 odôvodnenie 28

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 19

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 21

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

↓ 551/2004 odôvodnenie 19

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

↓ 549/2004 odôvodnenie 22

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

↓ nový

→ Rada

(41) → [...] ↻

(42) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, a to najmä pokiaľ ide o → [...] ↻
→ určenie ↻ → [...] ↻ → PRB, ↻ vykonávanie systémov výkonnosti a
spoplatňovania, → [...] ↻ → vrátane ↻ stanovovania výkonnostných cieľov pre celú
Úniu, → [...] ↻ kritériá a postupy posudzovania návrhov plánov výkonnosti a
výkonnostných cieľov poskytovateľov letových prevádzkových služieb a manažéra
siete, → posudzovanie a schvaľovanie plánov výkonnosti, ↻ monitorovanie
výkonnosti, pravidlá poskytovania informácií o nákladoch a poplatkoch, obsah a
stanovenie nákladovej základne poplatkov a stanovenie jednotkových sadzieb pre
letecké navigačné služby, stimulačné mechanizmy a mechanizmy na rozdelenie rizika,
→ pravidlá vykonávania funkcií siete, ↻ vymenovania manažéra siete a podmienky
takéhoto vymenovania, → ako aj ↻ úlohy manažéra siete, pravidlá rady → pre
riadenie siete, postupu kooperatívneho rozhodovania ↻ a mechanizmy riadenia
→ [...] ↻ → siete, ↻ požiadavky týkajúce sa dostupnosti prevádzkových údajov,
→ [...] ↻ uplatnenie koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru,
zriaďovanie spoločných projektov a mechanizmov riadenia, ktoré sa na ne vzťahujú.
Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho
parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011²⁰. → Ak výbor nevydá žiadne stanovisko,
Komisia by návrh vykonávacieho aktu nemala prijať. ↻

²⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

↓ 1070/2009 odôvodnenie 11
(prispôsobené)
⇒ Rada

- (43) Všetky ☒ navrhované ☐ opatrenia, ktoré majú podstatný sociálny, technologický a ľudský rozmer či dôsledky súvisiace s výkonnosťou, ☒ [...] ☐ by sa ☒ [...] ☐ mali prekonzultovať so sociálnymi ☒ aj profesionálnymi zamestnaneckými organizáciami. ☐ Na úrovni ~~Spoločenstva~~ ☒ Únie ☒ by sa malo konzultovať aj s výborom pre medziodvetvový dialóg zriadeným podľa rozhodnutia Komisie 98/500/ES²¹ ☒ a s expertnou skupinou pre ľudský rozmer. ☐

↓ 549/2004 odôvodnenie 20
(prispôsobené)
⇒ Rada

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

- ⇒ (44b) Toto nariadenie by nemalo brániť členským štátom uplatňovať opatrenia potrebné na ochranu základných bezpečnostných alebo obranných politických záujmov. Toto nariadenie okrem toho nemá vplyv na právomoci členských štátov prijímať ustanovenia týkajúce sa organizácie ich ozbrojených síl. Na základe týchto právomocí môžu členské štáty prijať opatrenia na zabezpečenie dostatočného vzdušného priestoru na účely primeraného vzdelávania a výcviku svojich ozbrojených síl. Preto by sa mala ustanoviť ochranná doložka, ktorá by umožnila uplatňovanie takých právomocí. ☐

²¹ Rozhodnutie Komisie 98/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení Výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni (Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27).

↓ nový

↻ Rada

(45) ↻ [...] ↻

↓ 549/2004 odôvodnenie 24
(prispôbené)

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

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ ~~☒~~ É USTANOVENIA ~~☒~~

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

⇒ nový

⇒ Rada

Článok 1

~~Cieľ~~ ☒ **Predmet** ☒ a rozsah pôsobnosti

- ± ⇒ Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá pre vytvorenie a účinné fungovanie ☒
~~Cieľom iniciatívy jednotného európskeho neba je posilniť~~ ☒ s cieľom posilniť ☒
☞ [...] ☛ bezpečnostné normy v letovej prevádzke, prispieť k udržateľnému rozvoju
systému leteckej dopravy a zlepšiť celkovú výkonnosť ~~systemu manažmentu riadenia~~
letovej prevádzky (~~ATM – Air Traffic Management~~) a ~~leteckých letových~~ navigačných
služieb (~~ANS – Air Navigation Services~~) pre všeobecnú letovú prevádzku v Európe
s cieľom splniť požiadavky všetkých používateľov vzdušného priestoru. ~~Toto~~ ☒
Jednotné ☒ ~~jednotné~~ európske nebo zahŕňa súvislú celoeurópsku sieť ~~trati~~, ☒
postupne integrovanejší vzdušný priestor, ☒ systémy riadenia siete a systémy
~~manažmentu riadenia~~ letovej prevádzky, ktoré sú založené ~~len~~ na bezpečnosti,
~~efektívnosti účinnosti a technických aspektoch~~ ☒, interoperabilite a technologickej
modernizácii ☒ v prospech všetkých používateľov vzdušného priestoru. ☒ občanov a
životného prostredia. ☒ ~~Na tento cieľ stanovuje toto nariadenie harmonizovaný~~
~~regulačný rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba.~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2
(prispôsobené)
➡ Rada

2. Uplatňovanie tohto nariadenia ~~a opatrení uvedených v článku 3~~ nemá vplyv na suverenitu členských štátov nad ich vzdušným priestorom a na požiadavky členských štátov, ktoré sa týkajú verejného poriadku, verejnej bezpečnosti ~~nej ochrany~~ a záležitostí obrany, ako je stanovené v článku ~~4413~~. Toto nariadenie ~~a opatrenia uvedené v článku 3~~ sa ~~nevzťahuje~~ ☒ nevzťahuje ☒ na vojenské operácie a výcvik. ➡ V záujme identifikácie a riešenia potenciálnych vplyvov uplatňovania tohto nariadenia na vojenské činnosti sa zabezpečí koordinácia s vojenskými orgánmi. ©

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

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

↓ 550/2004

KAPITOLA I

VŠEOBECNE

~~Článok 1~~

~~Pôsobnosť a cieľ~~

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

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

↓ 551/2004

KAPITOLA I

VŠEOBECNE

Článok 1

Cieľ a rozsah pôsobnosti

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

~~2. Využívanie vzdušného priestoru bude podporovať prevádzku letových navigačných služieb ako súdržného a jednotného celku v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb)²².~~

↓ 551/2004 (prispôsobené)

⇒ nový

~~43. Bez toho aby bol dotknutý článok 10, toto nariadenie sa vzťahuje na vzdušný priestor v regiónoch ICAO EUR a AFI, v ktorom sú členské štáty zodpovedné za poskytovanie letových prevádzkových služieb v súlade s nariadením o poskytovaní služieb. Členské štáty môžu toto nariadenie uplatňovať aj na vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné v iných~~

²² Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.

~~regiónoch a oblastiach~~ ICAO pod podmienkou, že o tom informujú Komisiu a ostatné členské štáty.

↓ 551/2004

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

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 1

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

↓ nový

↻ Rada

↻ [...] ↻

↻ [...] ↻

↓ 549/2004 (prispôbené)

Článok 2

Vymedzenie pojmov ~~Definície~~

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

↓ 549/2004 (prispôsobené)

⇒ nový

↻ Rada

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

~~12. „letisková služba riadenia“ je služba~~ ~~znamená službu~~ ☒ riadenia letovej prevádzky ☒ (ATC) pre letiskovú prevádzku;

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

↻ 2a. „agentúra“ je Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva zriadená nariadením (EÚ) 2018/1139; ↻

~~35. „poskytovateľ leteckých navigačných služieb“ je poskytovateľ letovej navigačnej služby“ znamenajú~~ akýkoľvek verejný alebo súkromný subjekt poskytujúci ☒ jednu alebo viaceré ☒ letecké ~~letecké~~ navigačné služby pre všeobecnú letovú prevádzku;

~~44. „letecké ~~letecké~~ navigačné služby~~ ☒ (ANS) ☒ “ ~~sú~~ ~~znamenajú~~ letové prevádzkové služby, spojovacie, navigačné a prehľadové ~~vyhľadávacie~~ služby ☒ (CNS

↻ [...] ↻ ☒ ↻ [...] ↻ ↻) vrátane služieb, ktoré zosilňujú signály vysielané satelitmi základných konštelácií GNSS na účely leteckej navigácie; ↻

meteorologické služby pre leteckú navigáciu ~~pre leteckú navigáciu~~ ☒ (MET) ☒ a letecké informačné služby ☒ (AIS) ☒ a služby údajov o letovej prevádzke (ADS); ↻

~~54. „služba riadenia letovej prevádzky (ATC)“ je služba poskytovaná~~ ~~znamená službu poskytovanú~~ na účely:

a) zabránenia zrážke:

i) medzi lietadlami; a

- ii) na prevádzkovej ploche v prevádzkovom priestore medzi lietadlom a prekážkami; ~~a~~

b) urýchlenia a zachovania riadneho toku letovej prevádzky;

↓ nový

⇒ Rada

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

⇒ [...] ⇐

↓ 549/2004 (prispôbené)

⇒ nový

⇒ Rada

~~89.~~ „manažment riadenia toku letovej prevádzky ~~☒~~ (ATFM) ~~☒~~“ je funkcia ⇒ [...] ⇐ ⇒ ⇐ zriadená s cieľom prispieť k bezpečnému, usporiadanému a rýchlemu toku letovej prevádzky ⇒ po celej dráhe letu ⇐ tým, že sa zabezpečí využitie kapacity ATC na maximálne možnú mieru a že objem prevádzky prepravy ~~bude~~ zodpovedať kapacitám vyhláseným príslušnými poskytovateľmi služieb letovej prevádzky;

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm.

b)

⇒ nový

⇒ Rada

~~910.~~ „manažment riadenia letovej prevádzky (ATM – Air Traffic Management)“ je zoskupenie vzdušných a pozemných funkcií ⇒ ⇒ [...] ⇐ ⇒ a ⇐ služieb ⇐ (letové

prevádzkové služby, riadenie vzdušného priestoru a ~~manažment~~riadenie toku letovej prevádzky ➡, vrátane projektovania letových postupov) ➡ požadovaných na zaručenie bezpečného a efektívneho pohybu lietadla počas všetkých fáz prevádzky;

↓ 549/2004

➡ Rada

~~1011.~~ „letové prevádzkové služby“ sú ~~znamenajú~~znamenajú rôzne letové informačné služby, pohotovostné služby, letové ~~poradné~~poradenské služby a služby ATC (oblastná, približovacia a letisková služba riadenia);

~~116.~~ „blok vzdušného priestoru“ je ~~znamená~~znamená vzdušný priestor stanovených rozmerov v priestore a čase, ➡ pozostávajúci z jednej alebo viacerých štruktúr vzdušného priestoru, ➡ v ktorom sú poskytované letecké navigačné služby;

~~127.~~ „riadenie vzdušného priestoru“ je ~~znamená~~znamená plánovacia ➡ a monitorovacia ➡ funkcia s primárnym cieľom ➡ [...] ➡ ➡ optimalizácie ➡ využitia dostupného vzdušného priestoru dynamickým pridelovaním času a v určitom čase rozdelením ~~ie~~ie vzdušného priestoru medzi rôzne kategórie používateľov vzdušného priestoru na základe krátkodobých potrieb;

↓ nový

➡ Rada

13. „štruktúra vzdušného priestoru“ je špecifický objem vzdušného priestoru vymedzený s cieľom zaistiť bezpečnú a optimálnu prevádzku ➡ [...] ➡ ➡ manažmentu letovej prevádzky ➡ ;

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm.
a) (prispôbené)

~~148.~~ „používatelia vzdušného priestoru“ sú prevádzkovatelia lietadiel prevádzkovaných ☒ v súlade s ☒ ~~ve~~ ☒ pravidlami ☒ všeobecnej letovej prevádzky~~e~~;

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

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

↓ 549/2004

⇒ nový

~~1643.~~ „približovacia služba riadenia“ je služba ~~znamená službu~~ ATC pre riadené lety prilietavajúcich a odlietavajúcich lietadiel;

~~1742.~~ „oblastná služba riadenia“ je služba ~~znamená službu~~ ATC pre riadené lety ⇒ v riadených oblastiach ⇐ ~~v bloku vzdušného priestoru~~;

↓ nový

⇒ Rada

18. „východisková hodnota“ je hodnota vymedzená ➡ [...] ☹ na účely stanovenia výkonnostných cieľov ➡ [...] ☹ ➡ a odhadnutá využitím skutočných ☹ nákladov alebo ➡ [...] ☹ ➡ skutočných ☹ jednotkových nákladov počas roka predchádzajúceho začiatku príslušného referenčného obdobia;

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

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

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm.

d)

→ Rada

→ [...] ←

→ 21. „osvedčenie“ je osvedčenie vymedzené v článku 3 bode 12 nariadenia (EÚ) 2018/1139; ←

↓ nový

→ Rada

22. „spoločná informačná služba (CIS)“ je služba, ktorá pozostáva zo → [...] ←

→ šírenia ← statických a dynamických údajov → [...] ← s cieľom umožniť

poskytovanie služieb → U-space ← pre manažment prevádzky bezpilotných lietadiel;

↓ 549/2004

~~2316.~~ „spojovacie služby“ ~~sú~~ ~~znamenajú~~ letecké pevné a ~~pohyblivé~~ ~~mobile~~ služby umožňujúce spojenie zem-zem, vzduch-zem, a vzduch-vzduch na účely ATC;

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

~~2419.~~ „komponenty prvky“ ~~sú~~ ~~znamená~~ hmotné objekty ako je hardvér a nehmotné objekty ako je softvér, ~~od~~ ~~na~~ ktorých závisí interoperabilita európskej siete manažmentu letovej prevádzky (EATMN);

↓ nový

⇒ Rada

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

26. „kooperatívne rozhodovanie“ je postup, pri ktorom sa rozhodnutia prijímajú na základe vzájomnej výmeny názorov a konzultácie s ⇒ príslušnými ⇒ orgánmi ⇒ členského ⇒ [...] ⇒ štátu ⇒ , subjektmi zainteresovanými na prevádzke a prípadne s inými aktérmi ⇒ a s cieľom dosiahnuť konsenzus ⇒ ;

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm.

j)

⇒ nový

⇒ Rada

~~2741.~~ „cezhraničné služby“ ~~sú znamenajú každú situáciu, keď~~ letecké letové navigačné služby, ktoré v jednom členskom štáte poskytuje poskytovateľ služieb ⇒ , ktorý má hlavné miesto podnikateľskej činnosti ⇒ [...] ⇒ v inom členskom štáte ⇒ [...] ⇒ ~~osvedčený v inom členskom štáte.~~

↓ nový

⇒ Rada

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

⇒ [...] ⇒

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

↓ 549/2004 (prispôsobené)

⇒ Rada

~~3120. ⇒ [...] ⇄ „EUROCONTROL“ ⇄ je~~ ~~známena~~ Európska organizácia pre bezpečnosť leteckej prevádzky ~~navigácie~~ založená Medzinárodným dohovorom o spolupráci pre bezpečnosť leteckej prevádzky ~~tykajúceim sa spolupráce v záujme bezpečnosti letovej navigácie~~ z 13. decembra 1960;

~~3217. „sieť riadenia letovej prevádzky v Európe~~ európska sieť manažmentu letovej prevádzky“ (EATMN) ~~je~~ ~~známena~~ súbor systémov ~~⇒ [...] ⇄ podľa ⇄ bodu 3.1. prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite Európskej siete riadenia letovej prevádzky (nariadenie o interoperabilite), ktoré umožňujú poskytovanie leteckých~~ ~~letových~~ navigačných služieb v ~~spoločenstve~~ ☒ Únii ☒ , vrátane rozhraní na hraniciach s tretími krajinami;

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

⇒ Rada

~~3313a. „☒ európsky ☒ riadiaci~~ ~~základný~~ plán ATM“ je plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES²³ ~~⇒ [...] ⇄ z 27. februára 2007 o založení spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR) ⇒ ²⁴ ⇄ ²⁵~~ a v znení následných zmien;

²³ Ú. v. EÚ L 95, 9.4.2009, s. 41.

²⁴ ⇒ [...] ⇄

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm.

f)

⇒ nový

⇒ Rada

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

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm.

g)

⇒ Rada

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

⇒ 35b. „funkčný blok vzdušného priestoru“ je blok vzdušného priestoru založený na prevádzkových požiadavkách a vytvorený bez ohľadu na štátne hranice, kde je poskytovanie letových navigačných služieb a príslušných funkcií určené na základe výkonnosti a optimalizované s cieľom zaviesť v každom funkčnom bloku vzdušného priestoru posilnenú spoluprácu medzi poskytovateľmi letových navigačných služieb alebo v prípade potreby zriadiť integrovaného poskytovateľa; ☉

☞ 35c. „projektovanie letových postupov“ sú všetky úlohy súvisiace s návrhom postupov pre let podľa prístrojov; ☹

↓ 549/2004

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

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm.
h)

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

↓ 549/2004 (prispôsobené)

⇒ nový

☞ Rada

~~3626.~~ „všeobecná letová prevádzka“ ~~sú~~znamená všetky pohyby civilných lietadiel, ako aj všetky pohyby štátnych lietadiel (vrátane vojenských, colných a policajných lietadiel), keď sa tieto ☒ uvedené ☒ pohyby uskutočňujú v súlade s postupmi ☒ Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) zriadenej ☞ [...] ☹ Chicagským dohovorom ☞ [...] ☹ ☒ ICAO;

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

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

3829. „meteorologické [...] služby pre leteckú navigáciu (MET)“
sú ~~znamená~~ tie zariadenia a služby, ktoré poskytujú [...] predpovede počasia, výstrahy, hlásenia o počasi a pozorovania na účely leteckej navigácie, ako aj iné meteorologické informácie a údaje poskytované štátmi na letecké účely;

↓ nový

→ Rada

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

40. „národný dozorný orgán“ je vnútroštátny orgán alebo orgány poverené členským štátom úlohami podľa tohto nariadenia [...];

↓ 549/2004

→ Rada

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

↓ nový

→ Rada

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

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

→ 43a. „záväzný plán prevádzky siete, (Network Operations Plan – NOP) je plán vytvorený prostredníctvom postupu kooperatívneho rozhodovania na účely

vykonávania cieľov funkcií siete na prevádzkovej úrovni a podpory výkonnostných cieľov;

43b. „strategický plán siete“ je plán vypracovaný prostredníctvom postupu kooperatívneho rozhodovania, ktorým sa usmerňuje dlhodobý rozvoj siete;

43c. „špeciálna letová prevádzka“ sú všetky lety, ktoré nie sú v súlade s ustanoveniami uvedenými pre všeobecnú letovú prevádzku a pre ktoré boli pravidlá a postupy stanovené príslušnými vnútroštátnymi orgánmi; ➡

↓ 549/2004 (prispôsobené)

⇒ nový

➡ Rada

~~4431.~~ „prevádzkové údaje“ sú ~~znamenajú~~ informácie týkajúce sa všetkých ~~letových~~ fáz letu, ktoré ~~sú potrebné~~ ☒ vyžadujú ☒ ~~na prijatie prevádzkových rozhodnutí~~ ⇒ na prevádzkové účely ⇐ poskytovatelia ~~leteckých~~ ~~letových~~ navigačných služieb, používatelia vzdušného priestoru, prevádzkovatelia letísk a iní zainteresovaní účastníci;

➡ 44a. „subjekty zainteresované na prevádzke“ sú civilní a vojenský používatelia vzdušného priestoru, civilní a vojenský poskytovatelia leteckých navigačných služieb, ako aj prevádzkovatelia letísk; ➡

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

↓ nový

➡ Rada

45. „plán výkonnosti“ je plán, ktorého ➡ [...] ➡ cieľom je zlepšiť výkonnosť leteckých navigačných služieb a funkcií siete;

~~4633.~~ „uviedenie do prevádzky“ ~~je znamená~~ prvé prevádzkové použitie po prvej inštalácii alebo vylepšení systému;

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

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

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

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

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

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

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

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

↓ 549/2004 (prispôbené)

53. ~~38.~~ „prehľadové sledovacie služby“ ~~sú zamerané na~~ zariadenia a služby, ktoré sa používajú na stanovenie príslušných polôh lietadiel, aby umožnili ich bezpečné rozstupy;

54. ~~39.~~ „systém“ ~~je zameraný~~ súbor palubných a pozemných ~~komponentov~~ ~~prvkov~~, ako aj kozmické zariadenia, ktoré poskytujú podporu ~~leteckým letovým~~ navigačným službám vo všetkých fázach letu;

↓ nový

➡ Rada

➡ [...] ➡

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

↓ 549/2004

➔ Rada

~~5740.~~ „vylepšenie“ ~~je znamená~~ každá úprava, ktorá mení prevádzkové charakteristiky systému.

➔ Článok 2a

Funkčné bloky vzdušného priestoru

1. Členské štáty môžu zriadiť funkčný blok vzdušného priestoru na rozvíjanie lepšej spolupráce a koordinácie s cieľom podporiť výkonnosť siete manažmentu letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 3 až 5a tohto nariadenia, môžu členské štáty spoločne vykonávať všetky alebo časť svojich povinností podľa článkov 3, 4, 5, 7, 7a, 7b, 7b, 8, 10, 13, 13a, 13b a 17 tohto nariadenia a vykonávacích predpisov prijatých na jeho základe na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru.

2. Spolupráca môže v prípade potreby zahŕňať aj tretie krajiny, ktoré sa podieľajú na vytváraní funkčných blokov vzdušného priestoru.

4. Funkčné bloky vzdušného priestoru sa vytvárajú na základe medzinárodnej dohody uzavretej medzi dotknutými členskými štátmi a prípadnými dotknutými tretími krajinami, ktoré sú zodpovedné za ktorúkoľvek časť vzdušného priestoru, ktorý patrí do funkčného bloku vzdušného priestoru. Dohoda a zoznam povinností, ktoré majú členské štáty v úmysle vykonávať spoločne, sa oznámia Komisii. ☺

↓ 549/2004

~~Článok 3~~

Oblasti činnosti spoločenstva

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

~~a) nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v Jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore)²⁶;~~

~~b) nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v Jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb)²⁷ a~~

~~c) nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete riadenia letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite)²⁸~~

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

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

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 3
(prispôbené)
⇒ nový

KAPITOLA II

☒ NÁRODNÉ DOZORNÉ ORGÁNY ☒

Článok 34

☒ Vymenovanie, ustanovenie a požiadavky týkajúce sa ☒ ~~N~~národných dozorných orgánov

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

²⁶ ~~Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20.~~

²⁷ ~~Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.~~

²⁸ ~~Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26.~~

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

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 3

⇒ nový

⇒ Rada

~~32. Národný dozorný orgán ⇒ [...] ☹ vykonáva ⇒ [...] ☹ ⇒ svoje ☹ právomoci nestranne, nezávisle a transparentne. To sa dosiahne uplatňovaním náležitých riadiacich a kontrolných mechanizmov ⇒ tak, aby tomu zodpovedala jeho organizácia, personálne obsadenie, riadenie a financovanie. ⇐ , a to i v rámci správy členského štátu. Nesmie to však brániť národným dozorným orgánom v plnení ich úloh v rámci pravidiel pre organizáciu vnútroštátnych orgánov civilného letectva či akýchkoľvek iných verejných orgánov.~~

↓ nový

⇒ Rada

3. ⇒ [...] ☹

Národný dozorný ⇒ [...] ☹ ⇒ orgán ☹ ⇒ [...] ☹ je nezávislý ⇒ [...] ☹ od akýchkoľvek ⇒ poskytovateľov ☹ leteckých navigačných služieb, ⇒ [...] ☹ ⇒ pokiaľ ide o organizáciu, hierarchické usporiadanie a rozhodovanie, najmä tým, že predchádza konfliktom záujmov s uvedenými poskytovateľmi služieb. Táto nezávislosť nebráni tomu, aby uvedený orgán a uvedení poskytovatelia služieb boli súčasťou tej istej verejnej služby, verejného subjektu alebo verejnej správy. ☹

4. Členské štáty môžu zriaďiť ➤ [...] ☹ orgány, ktoré majú právomoci ➤ bud' ☹ vo viacerých regulovaných sektoroch, ➤ [...] ☹ ➤ alebo vo viacerých oblastiach regulácie v rámci odvetvia dopravy, ak ☹ uvedené integrované regulačné orgány spĺňajú požiadavky na nezávislosť stanovené v tomto článku. Národný dozorný orgán môže ➤ [...] ☹ byť v súvislosti s jeho organizačnou štruktúrou spojený s ➤ inými verejnými orgánmi, najmä ☹ s vnútroštátnym orgánom na ochranu hospodárskej súťaže uvedeným v článku 11 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003²⁹, ➤ [...] ☹ ➤ s príslušným vnútroštátnym orgánom, alebo prípadne s vnútroštátnym dopravným orgánom, ak takto zriadený spoločný orgán ☹ spĺňa požiadavky na nezávislosť stanovené v tomto článku.

➤ [...] ☹

➤ [...] ☹

➤ [...] ☹

➤ [...] ☹

➤ [...] ☹

➤ [...] ☹

➤ [...] ☹

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 3

➤ [...] ☹

↕ nový

➤ Rada

➤ [...] ☹

➤ [...] ☹

²⁹ Nariadenie Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 81 a 82 zmluvy (Ú. v. ES L 1, 4.1.2003, s. 1).

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 3

⇒ nový

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

↓ nový

⇒ Rada

⇒ [...] ⇐

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 1

(prispôsobené)

⇒ Rada

Článok 42

Úlohy národných dozorných orgánov

1. Národný dozorný orgán ⇒ [...] ⇐ ⇒ plní úlohy, ktoré sú mu pridelené ⇐ ⇒ v súlade s týmto nariadením a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe, ⇐ ⇒ [...] ⇐ of the framework Regulation ⇒ [...] ⇐ ⇒ a to najmä tieto úlohy: ⇐ zabezpečia náležitý dozor nad uplatňovaním tohto nariadenia, najmä z hľadiska bezpečnej a efektívnej prevádzky poskytovateľov letových navigačných služieb, ktorí poskytujú služby vzťahujúce sa na vzdušný priestor, za ktorý je zodpovedný členský štát, ktorý menoval alebo ustanovil príslušný orgán.;

↓ nový

⇒ Rada

a) ⇒ [...] ⇐ ⇒ overujú, či poskytovatelia služieb ⇐ uvedení v článku ⇒ 7 ods. 1a písm.b) a v článku 8 ods. 4 písm. d) spĺňajú a dodržiavajú požiadavky v oblasti národnej bezpečnosti a obrany, ⇐;

Príslušní poskytovatelia leteckých navigačných služieb, prevádzkovatelia letísk a poskytovatelia CIS dodržiavajú  všetky  opatrenia v oblasti presadzovania, ktoré v tejto súvislosti prijali národné dozorné orgány.  V prípade cezhraničných služieb môže dotknutý členský štát alebo jeho národný dozorný orgán požiadať členský štát, v ktorom je poskytovateľ služieb usadený alebo v ktorom má hlavné miesto podnikateľskej činnosti, alebo národný dozorný orgán tohto členského štátu, aby mu poskytol podporu na prekonanie akýchkoľvek problémov s presadzovaním. Oba členské štáty alebo ich národné dozorné orgány sa na tento účel usilujú o spoluprácu. 

 nový

 Rada

Článok 5

Spolupráca medzi národnými dozornými orgánmi

1. Národné dozorné orgány si v prípade potreby vymieňajú informácie  [...]   , najmä informácie týkajúce sa ich činnosti a rozhodovacieho procesu, najlepších postupov a procedúr, ako aj uplatňovania tohto nariadenia. Národné dozorné orgány sa na tento účel môžu zúčastňovať na spolupráci v rámci siete, ktorej zasadnutia sa konajú v pravidelných intervaloch. 

2. Národné dozorné orgány spolupracujú,  [...]   najmä v prípade poskytovania cezhraničných služieb a poskytovania leteckých navigačných služieb vo vzdušnom priestore, za ktorý je zodpovedný iný členský štát,  prostredníctvom pracovných dojednaní, na účely vzájomnej pomoci pri plnení svojich úloh v oblasti monitorovania a dohľadu a pri vykonávaní vyšetrovaní a preskúmvaní.

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

⇒ nový

⇒ Rada

⇒ [...] ⇒ 3. V prípade poskytovania leteckých navigačných služieb vo vzdušnom priestore, za ktorý je zodpovedný viac ako jeden členský štát, sú zodpovedné dva alebo viaceré členské štáty, najmä v súvislosti s funkčnými blokmi vzdušného priestoru, príslušné členské štáty podľa potreby uzavru dohodu o dozore ~~uvedenom v tomto článku~~, ktorý majú tieto členské štáty alebo ich orgány vykonávať na základe tohto nariadenia nad ~~vzťahom na~~ príslušnými poskytovateľmi ~~leteckých navigačných služieb poskytujúcich služby v týchto blokoch.~~ ⇒ [...] ⇒ .

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 1

~~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 pravidlá postupu v prípadoch nesplnenia platných spoločných požiadaviek ustanovených v článku 6 alebo podmienok ustanovených v prílohe II.~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 1

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

↓ nový

⇒ Rada

4. V prípade poskytovania leteckých navigačných služieb vo vzdušnom priestore, za ktorý zodpovedá iný členský štát, sa v dohodách uvedených v odseku 3 stanoví vzájomné uznávanie vykonávania úloh stanovených v tomto nariadení a výsledkov plnenia týchto úloh každým [...] členským štátom alebo jeho orgánmi. Takisto sa v nich uvedie, ktorý národný dozorný orgán je zodpovedný za úlohy stanovené v článku 4 ods. 1 .

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

⇒ nový

⇒ Rada

65. Ak ☒ Pokiaľ ☒ to umožňuje vnútroštátne právo a so zreteľom na regionálnu spoluprácu, môžu národné dozorné orgány uzatvárať aj dohody o rozdelení zodpovednosti pri dozorných úlohách. ⇒ [...] ⇐

⇒ 5a. Dohody uvedené v tomto článku sa oznámia Komisii. ⇐

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 1

~~Článok 3~~

~~Oprávnené subjekty~~

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

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

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5

~~Článok 10~~

~~Konzultácia so zúčastnenými stranami~~

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

↓ 550/2004 (prispôsobené)

KAPITOLA III

~~PRAVIDLÁ~~ ☒ POSKYTOVANIE ☒ POSKYTOVANIA SLUŽIEB

↓ 550/2004 (prispôsobené)

➞ Rada

~~Článok 6~~

~~Spoločné požiadavky~~

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

~~technickú a prevádzkovú spôsobilosť a schopnosť,~~

~~systémy a procesy riadenia bezpečnosti a kvality,~~

~~systémy hlásenia,~~

~~kvalitu služieb,~~

~~finančné postavenie,~~

~~zodpovednosť a poistné krytie,~~

~~vlastnícku a organizačnú štruktúru vrátane prevencie konfliktu záujmov,~~
~~ľudské zdroje vrátane primeraných zamestnaneckých plánov,~~
~~ochranu.~~

Článok ~~67~~

➡ Poskytovanie služieb zo strany ⬅ poskytovateľov leteckých~~letekých~~ navigačných služieb

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

↓ 550/2004

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

↓ nový

➡ Rada

➡ [...] ⬅

➡ [...] ⬅ ➡ 2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 7, 7a a článok 8 ods. 4 tohto nariadenia, je subjekt, ktorý ⬅ spĺňa požiadavky ➡ [...] ⬅

➡ [...] ⬅

☞ [...] ☞ ☞ stanovené v článkoch 40 a ☞ 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139 ☞ [...] ☞ ☞ a v ☞ delegovaných ☞ [...] ☞ ☞ a vykonávacích aktoch prijatých na jeho základe, oprávnený poskytovať letecké navigačné služby používateľom vzdušného priestoru v Únii za nediskriminačných podmienok. ☞

☞ 2a. Ak členský štát udelil poskytovateľovi leteckých navigačných služieb výnimku z požiadavky byť držiteľom osvedčenia podľa článku 41 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2018/1139, môže tento členský štát bez ohľadu na odsek 2 povoliť tomuto poskytovateľovi leteckých navigačných služieb poskytovať letecké navigačné služby v tej časti vzdušného priestoru, za ktorú je zodpovedný a pre ktorú bola táto výnimka udelená, a to v súlade s podmienkami stanovenými v uvedenom článku.

3. Bez ohľadu na odsek 2 môžu členské štáty povoliť bez osvedčenia a/alebo uplatňovania celého tohto nariadenia alebo jeho časti poskytovanie leteckých navigačných služieb uvedených v článku 2 ods. 3 písm. c) nariadenia 2018/1139 v celom vzdušnom priestore, za ktorý je zodpovedná ich armáda alebo v jeho časti. V takýchto prípadoch dotknutý členský štát informuje o svojom rozhodnutí Komisiu a ostatné členské štáty. Poskytovanie uvedených služieb musí byť v súlade s podmienkami stanovenými v článku 2 ods. 5 nariadenia 2018/1139. ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

↓ 550/2004

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

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

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

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 3

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

↓ 550/2004

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

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

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 4

⇒ nový

⇒ Rada

Článok ~~7~~⁸

Určenie~~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 v Spoločenstve.~~ ⇒ určia jednotlivo alebo kolektívne jedného alebo viacerých poskytovateľov letových prevádzkových služieb.

⇒ Členské štáty majú diskrečnú právomoc pri určovaní poskytovateľa/poskytovateľov letových prevádzkových služieb pod podmienkou, že poskytovateľ/poskytovatelia letových prevádzkových služieb spĺňa/spĺňajú požiadavky stanovené v tomto článku. ☹

⇒ 1a. ☹ Poskytovatelia letových prevádzkových služieb musia spĺňať tieto ⇒ kumulatívne ☹ podmienky: ⇐

↓ nový

⇒ Rada

a) sú ⇒ [...] ☹ držiteľmi ⇒ [...] ☹ osvedčenia ⇒ [...] ☹ ⇒ podľa ☹ článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139 ⇒ [...] ☹ ⇒ alebo platného vyhlásenia podľa článku 41 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2018/1139, pokiaľ im nebola udelená výnimka z požiadavky byť držiteľom osvedčenia podľa článku 2 ods. 3 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/1139; ☹

b) ⇒ [...] ☹ spĺňajú požiadavky národnej bezpečnosti a obrany;

⇒ (c) ich hlavné miesto podnikateľskej činnosti sa nachádza na území členského štátu a

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

☹ [...] ☹

☹ Odchylné od písmen c) a d) môže členský štát určiť poskytovateľa letových prevádzkových služieb, ktorý má hlavné miesto podnikateľskej činnosti v tretej krajine a/alebo nespĺňa podmienku stanovenú v písmene d), aby poskytoval letové prevádzkové služby v obmedzenej časti vzdušného priestoru, za ktorý je zodpovedný tento členský štát, ak táto časť vzdušného priestoru hraničí so vzdušným priestorom, za ktorý je zodpovedná daná tretia krajina. ☹

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 4

(prispôbené)

⇒ nový

☹ Rada

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

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

b) mali hlavné miesto prevádzky alebo registrované sídlo na území ~~daného~~ ☹ určujúceho ☹ členského štátu; ~~alebo~~

c) využívali výlučne zariadenia v ~~danom~~ ☹ určujúcom ☹ členskom štáte,

ak uplatnenie takýchto podmienok vedie k neodôvodnenému obmedzeniu slobody poskytovať služby alebo slobody usadiť sa.

3. Členské štáty ~~stanovia~~ ⇒ špecifikujú ⇐ práva a povinnosti, ktoré musia ~~poverení~~ poskytovatelia letových prevádzkových služieb ⇒ , určené [...] v súlade s týmto článkom, ⇐ [...] spĺňať.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 4

⇒ Rada

~~4. Členské štáty majú možnosť vybrať si podľa uváženia poskytovateľa letových prevádzkových služieb za podmienky, že tento spĺňa požiadavky a podmienky uvedené v článkoch 6 a 7.~~

~~5. Vo vzťahu k funkčným blokom vzdušného priestoru stanoveným v súlade s článkom 9a, ktoré zasahujú do vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné viaceré členské štáty, príslušné členské štáty spoločne poveria v súlade s odsekom 1 tohto článku jedného alebo niekoľkých poskytovateľov letových prevádzkových služieb najmenej jeden mesiac pred realizáciou bloku vzdušného priestoru.~~

~~46.~~ Členské štáty okamžite informujú Komisiu a ostatné členské štáty o akomkoľvek rozhodnutí prijatom v rámci tohto článku, ktoré sa týka ~~určenia poverenia~~ poskytovateľov letových prevádzkových služieb v špecifických blokoch vzdušného priestoru vo vzťahu k vzdušnému priestoru, za ktorý sú zodpovedné.

⇒ Článok 7a

Určenie poskytovateľov služieb MET

1. Členské štáty môžu pri zohľadnení bezpečnostných aspektov jednotlivo alebo kolektívne určiť poskytovateľa služieb MET, na výlučnom základe pre celý vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné, alebo pre jeho časť.

2. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu a ostatné členské štáty o každom rozhodnutí prijatom na základe tohto článku.

Článok 7b

Vzťahy medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb môžu sami využívať služby iných poskytovateľov služieb, ktorí sú držiteľmi osvedčenia podľa článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139 alebo platného vyhlásenia podľa článku 41 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2018/1139, pokiaľ nie sú oslobodení od požiadavky na osvedčovanie podľa článku 2 ods. 3 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/1139. Takáto prípadná spolupráca prebieha v súlade s článkom 8.

V prípade poskytovateľov letových prevádzkových služieb určených v súlade s článkom 7 a poskytovateľov služieb MET určených v súlade s článkom 7a podlieha takáto spolupráca povoleniu dotknutých členských štátov.

2. Na účely odseku 1 formalizujú poskytovatelia leteckých navigačných služieb svoje pracovné vzťahy prostredníctvom písomných dohôd alebo rovnocenných právnych dojednaní, v ktorých sa stanovujú osobitné povinnosti vrátane prípadného finančného vyrovnania a funkcií, ktoré preberá každý poskytovateľ.

Tieto dohody alebo dojednania sa oznámia národnému dozornému orgánu alebo dotknutým orgánom.

V prípade poskytovateľov letových prevádzkových služieb určených v súlade s článkom 7 a poskytovateľov služieb MET určených v súlade s článkom 7a podliehajú podmienky takejto dohody schváleniu dotknutých členských štátov. ☹

↓ nový

➡ Rada

Článok 8

Podmienky poskytovania služieb CNS, AIS, ADS, MET a ☹ [...] ☹ ☹ poskytovania ☹ letových prevádzkových služieb ☹ v oblasti približovacej a letiskovej služby riadenia ☹

1. ☹ [...] ☹ ☹ Bez toho, aby boli dotknuté práva a povinnosti vymedzené ich určujúcim štátom podľa článku 7 ods. 3 sa určení ☹ poskytovatelia letových prevádzkových služieb môžu rozhodnúť obstarávať služby ☹ [...] ☹ CNS, AIS ☹ alebo ☹ ADS.

☞ 1a. Členské štáty môžu povoliť poskytovateľom letových prevádzkových služieb obstarávať služby MET okrem prípadov, keď členské štáty určili poskytovateľa služieb MET v súlade s článkom 7a. ☞

☞ [...] ☞ Členské štáty ☞ [...] ☞ ☞ môžu ☞ umožniť prevádzkovateľom letísk ☞ alebo skupine prevádzkovateľov letísk ☞ obstarávať ☞ [...] ☞ letové prevádzkové služby na riadenie letiska ☞ [...] ☞ ☞ [...] ☞ ☞ a/alebo ☞ letové prevádzkové služby na riadenie približovania. ☞ [...] ☞

☞ [...] ☞ ☞ V takom prípade ☞ podliehajú ☞ [...] ☞ ☞ špecifikácie obstarávania, vrátane požiadaviek na kvalitu služieb, schváleniu členských štátov. Členské štáty určia poskytovateľa služieb vybraného na základe ☞ obstarávania ☞ uvedeného v tomto odseku. ☞

☞ [...] ☞

☞ [...] ☞

4. Poskytovateľ služieb CNS, AIS, ADS, MET alebo ☞ [...] ☞ letových prevádzkových služieb ☞ v oblasti letiskovej a približovacej služby riadenia ☞ môže byť vybraný ☞ a prípadne určený ☞ na poskytovanie služieb v členskom štáte ☞ [...] ☞ ☞ len na základe obstarávania podľa odsekov 1, 1a a 1b za podmienky, že spĺňa nasledujúce kumulatívne podmienky: ☞

- a) ☞ [...] ☞ ☞ je držiteľom osvedčenia podľa článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139 alebo platného vyhlásenia podľa článku 41 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2018/1139, pokiaľ nie je oslobodený od požiadavky na osvedčovanie podľa článku 2 ods. 3 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/1139 ☞ ;
- b) hlavné miesto jeho podnikateľskej činnosti sa nachádza na území členského štátu;
- c) členské štáty alebo štátni príslušníci členských štátov vlastnia viac ako 50 % poskytovateľa služieb a vykonávajú nad ním účinnú kontrolu, či už priamo alebo nepriamo prostredníctvom jedného alebo viacerých sprostredkovateľských podnikov, pokiaľ nie je stanovené inak v dohode s treťou krajinou, ktorej je Únia zmluvnou stranou a

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

Odchyľne od písmen b) a c) môže byť každý poskytovateľ globálnych satelitných služieb, ktorému bolo udelené osvedčenie podľa článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139 na poskytovanie služieb v Únii pred prijatím tohto nariadenia, vybraný na poskytovanie takýchto služieb v Únii, aj keď nespĺňa podmienky stanovené v písmenách b) a c).

5. Články [...] 13, 13a, 13b a 17 a vykonávacie predpisy vzťahujúce sa na uvedené články prijaté na základe článku 18 sa nevzťahujú na služby MET poskytované poskytovateľmi služieb MET vybranými alebo na poskytovateľov letových prevádzkových služieb určených na základe postupu obstarávania, ktoré prebehlo v súlade s [...] odsekom 1a a 1b. [...] Dotknutí poskytovatelia letových prevádzkových služieb poskytujú na účely monitorovania národnému dozornému orgánu a Komisii relevantné údaje o výkonnosti leteckých navigačných služieb v kľúčových oblastiach výkonnosti [...] uvedených v článku 10 ods. 2 písm. a) a v oblasti bezpečnosti.

[...]

Článok 9

Poskytovanie spoločných informačných služieb

1. Ak [...] sa poskytujú služby CIS, šírené údaje musia mať integritu a kvalitu potrebnú na umožnenie bezpečného a chráneného poskytovania služieb na účely manažmentu prevádzky bezpilotných lietadiel.

2. [...] Poskytovatelia služieb CIS musia [...] spĺňať nasledujúce kumulatívne požiadavky:

a) spĺňajú požiadavky národnej bezpečnosti a obrany;

b) ich hlavné miesto podnikateľskej činnosti sa nachádza na území členského štátu a

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

☞ 3. ☞ Náklady, ☞ [...] ☞ na základe ktorých sa stanovuje cena za služby CIS, ☞ sa uvedú na účte oddelenom od účtov pre akékoľvek iné činnosti dotknutého prevádzkovateľa a ☞ [...] ☞ sprístupňuje ich dotknutý národný dozorný orgán. ☞

☞ [...] ☞ Ak sa služby CIS poskytujú na výlučnom základe, členské štáty ustanovia, že cena za CIS vychádza z fixných a variabilných nákladov za poskytovanie príslušnej služby a/alebo zahŕňa prirážku odrážajúcu primeraný kompromis medzi rizikami a výnosmi. ☞

☞ 4. Cena stanovená poskytovateľom služieb CIS ☞ podlieha ☞ [...] ☞ posúdeniu a schváleniu príslušným národným dozorným orgánom. ☞ Cena takýchto služieb sa zverejňuje. ☞

☞ [...] ☞ 5. Údaje potrebné na bezpečnú prevádzku ☞ bezpilotných lietadiel ☞ [...] ☞ v rámci vzdušného priestoru U-space ☞ sprístupňujú poskytovatelia leteckých navigačných služieb ☞ [...] ☞ na nediskriminačnom základe bez toho, aby boli dotknuté záujmy v oblasti národnej bezpečnosti, verejného poriadku alebo obrannej politiky. ☞ Poskytovatelia služieb ☞ [...] ☞ CIS ☞ používajú uvedené údaje len na prevádzkové účely služieb, ktoré poskytujú. ☞ [...] ☞

Ceny za prístup k takýmto údajom vychádzajú z ☞ [...] ☞ dodatočných nákladov na sprístupnenie údajov a z nákladov na ich vytvorenie, pričom na náklady na ich vytvorenie sa nevzťahuje článok 20 a pokiaľ členské štáty nevyužijú iné finančné zdroje na pokrytie takýchto nákladov. ☞

☞ Článok 9a

Dostupnosť prevádzkových údajov pre všeobecnú letovú prevádzku a prístup k nim

1. Pokiaľ ide o všeobecnú letovú prevádzku, všetci poskytovatelia leteckých navigačných služieb, používatelia vzdušného priestoru, letiská a manažér siete sprístupňujú príslušné prevádzkové údaje v reálnom čase na nediskriminačnom základe a bez toho, aby boli dotknuté záujmy v oblasti národnej bezpečnosti, verejného poriadku alebo obrannej politiky, a

to aj na cezhraničnom základe a na úrovni celej Únie. Takáto dostupnosť slúži poskytovateľom leteckých navigačných služieb, ktorí sú držiteľmi osvedčenia alebo predložili vyhlásenie, vojenským subjektom zodpovedným za bezpečnostné a obranné činnosti, vojenským poskytovateľom leteckých navigačných služieb, používateľom vzdušného priestoru a letiskám, ako aj manažérovi siete. Údaje sa používajú len na prevádzkové účely.

3. Prístup k príslušným prevádzkovým údajom uvedeným v odseku 1 sa udeľuje bezplatne orgánom zodpovedným za bezpečnosť, verejný poriadok a obranu, národným dozorným orgánom, príslušným vnútroštátnym orgánom, manažérovi siete a agentúre v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139.

4. Komisia v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 určí konkrétne prevádzkové údaje, na ktoré sa vzťahuje tento článok, a vymedzí technické podrobnosti takéhoto poskytovania údajov.

Článok 9b

Orgán na preskúmanie výkonnosti

1. V súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 môže Komisia prostredníctvom vykonávacieho aktu určiť nezávislý a nestranný orgán na preskúmanie výkonnosti (PRB). Orgán PRB nesmie vykonávať žiadnu regulačnú funkciu ani inú rozhodovaciu právomoc. Úloha orgánu PRB sa obmedzuje na poskytovanie poradenstva a pomoci Komisii a národným dozorným orgánom na požiadanie, najmä pokiaľ ide o zber, skúmanie, validáciu a šírenie príslušných údajov, ako aj vykonávanie systému výkonnosti stanoveného v článkoch 10 až 18 a systému spoplatňovania stanoveného v článkoch 19 až 23. Komisia a národné dozorné orgány sú naďalej zodpovedné za plnenie svojich úloh a povinností podľa tohto nariadenia. Komisia dohliada na riadne vykonávanie úloh orgánu PRB.

2. Ak sa Komisia rozhodne určiť orgán PRB podľa odseku 1, prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 podrobné pravidlá týkajúce sa najmä obdobia určenia PRB, zloženia PRB, postupu výberu a vymenovania, ako aj funkčného obdobia členov PRB a podľa potreby aj predsedu PRB, príspevkov, výdavkov a odmeňovania členov PRB, úloh PRB v súlade s osobitnými podmienkami tohto nariadenia, ako aj v medziach tohto nariadenia, ako aj osobitných podmienok financovania činností PRB. ©

~~Článok 9~~

~~Určenie poskytovateľov meteorologických služieb~~

~~1. Členské štáty môžu určiť poskytovateľa meteorologických služieb, aby dodával všetky alebo časť meteorologických údajov na základe exkluzivity v celom vzdušnom priestore alebo v jeho časti, za ktorý sú zodpovedné s ohľadom na bezpečnostné hľadiská.~~

~~2. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu a ostatné členské štáty o akomkoľvek rozhodnutí prijatom v rámci tohto článku, ktoré sa týka určenia poskytovateľa meteorologických služieb.~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5

(prispôbené)

⇒ nový

⇒ Rada

Článok ~~10~~11

Systém výkonnosti

1. Na zlepšenie výkonnosti ~~leteckých letových~~ navigačných služieb a ~~...~~ riadenia siete v rámci jednotného európskeho neba sa stanoví uplatňuje systém výkonnosti ~~leteckých letových~~ navigačných služieb a ~~...~~ riadenia siete ⇒ v súlade s týmto článkom a článkami 11 až 18. ~~System zahŕňa~~

2. Systém výkonnosti sa vykonáva počas referenčných období, ktoré trvajú minimálne ~~...~~ tri roky a najviac päť rokov. Systém výkonnosti zahŕňa:

a) výkonnostné ciele pre celú Spoločnosť ~~Úniu~~ pre traťové letecké navigačné služby v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú vrátane bezpečnosti, životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť; ⇒ za každé referenčné obdobie ;

b) národné plány výkonnosti alebo plány funkčných blokov vzdušného priestoru vrátane ⇒ záväzných výkonnostných cieľov, ktorými sa zabezpečí súlad s výkonnostnými cieľmi pre celé Spoločenské ⇒ a prípadne systémy stimulov v kľúčových oblastiach výkonnosti uvedených v písmene a) za každé referenčné obdobie ;

c) pravidelné preskúmanie, monitorovanie a porovnávanie výkonnosti letových navigačných služieb a funkcií siete ⇒ v kľúčových oblastiach výkonnosti ⇒ uvedených v písmene a) a na základe príslušných bezpečnostných ⇒ ukazovateľov vymedzených v koordinácii s agentúrou. ⇒

⇒

~~2. Komisia môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 určiť Eurocontrol alebo iný nezávislý a kompetentný orgán, aby konal ako „orgán na preskúmanie výkonnosti“. Úlohou orgánu na preskúmanie výkonnosti bude pomáhať Komisii v koordinácii s národnými dozornými orgánmi a na požiadanie aj národným dozorným orgánom pri vykonávaní systému výkonnosti uvedeného v odseku 1. Komisia zabezpečí, aby orgán na preskúmanie výkonnosti konal pri vykonávaní úloh, ktoré mu Komisia zverila, nezávisle.~~

~~3. a) Komisia prijme výkonnostné ciele pre sieť riadenia letovej prevádzky pre celé Spoločenské v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 po tom, čo zohľadní relevantné pripomienky národných dozorných orgánov na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru.~~

~~b) Národné plány alebo plány funkčných blokov vzdušného priestoru uvedené v odseku 1 písm. b) vypracujú národné dozorné orgány a prijme ich členský štát/členské štáty. Súčasťou týchto plánov budú záväzné národné ciele alebo ciele na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru a vhodný systém stimulov, tak ako ho prijme členský štát/členské štáty. Plány sa vypracujú na základe konzultácií s poskytovateľmi letových navigačných služieb, zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk.~~

~~c) Súlad národných výkonnostných cieľov a výkonnostných cieľov pre funkčné bloky vzdušného priestoru s cieľmi platnými pre celé Spoločenské posúdi Komisia na základe kritérií posudzovania uvedených v odseku 6 písm. d).~~

~~V prípade, že Komisia zistí, že jeden alebo viacero národných výkonnostných cieľov alebo výkonnostných cieľov pre funkčné bloky vzdušného priestoru nespĺňa kritériá~~

~~posudzovania, môže v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rozhodnúť, že vydá odporúčanie, aby príslušné národné dozorné orgány navrhli revidovaný výkonnostný cieľ/eiele. Príslušný členský štát alebo štáty prijmu revidované výkonnostné ciele a vhodné opatrenia, ktoré včas oznámia Komisii.~~

~~Ak Komisia zistí, že revidované výkonnostné ciele a vhodné opatrenia nie sú adekvátne, môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rozhodnúť, aby dotknuté členské štáty prijali nápravné opatrenia.~~

~~Inak môže Komisia na základe príslušných podporných dôkazov rozhodnúť, že zreviduje výkonnostné ciele pre celé Spoločenstvo v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3.~~

~~d) Referenčné obdobie pre systém výkonnosti trvá minimálne tri a maximálne päť rokov. V prípade, že sa tieto národné ciele alebo ciele pre funkčné bloky vzdušného priestoru nepodari splniť, členské štáty a/alebo národné dozorné orgány uplatnia počas tohto obdobia nápravné opatrenia, ktoré určili. Prvé referenčné obdobie sú prvé tri roky po prijatí vykonávacích predpisov uvedených v odseku 6.~~

~~e) Komisia pravidelne hodnotí plnenie výkonnostných cieľov a výsledky predkladá Výboru pre jednotné nebo.~~

3. ~~Na systém výkonnosti uvedený v odseku 1 sa uplatňujú tieto postupy~~ ☒ ➡ [...] Ⓒ

Základom ➡ systémov výkonnosti uvedených v odsekoch 1 a 2 Ⓒ sú ☒ :

- a) zber, validácia, preskúmanie, hodnotenie a rozširovanie príslušných údajov týkajúcich sa výkonnosti ~~leteckých~~~~letečných~~ navigačných služieb a ➡ [...] ➡ ➡ riadenia ➡ siete od všetkých príslušných strán vrátane poskytovateľov ~~leteckých~~~~letečných~~ navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, prevádzkovateľov letísk, národných dozorných orgánov, ➡ ➡ príslušných vnútroštátnych orgánov, ➡ ➡ [...] ➡ ➡ a iných vnútroštátnych orgánov ➡ ➡ , agentúry, manažéra siete ➡ ➡ a ➡ ➡ [...] ➡ ➡ ➡ EUROCONTROL-u; ➡

↓ nový

➡ Rada

- b) kľúčové ukazovatele výkonnosti na účely stanovenia cieľov v kľúčových oblastiach výkonnosti ➡ podľa odseku 2 písm. a); ➡ ➡ [...] ➡
- c) ukazovatele na monitorovanie výkonnosti v kľúčových oblastiach výkonnosti ➡ [...] ➡ ➡ podľa odseku 2 písm. a) a príslušné ➡ bezpečnostné ➡ [...] ➡ ➡ ukazovatele vymedzené v koordinácii s agentúrou; ➡
- ➡ cc) metodika výpočtu rozčleňovacích hodnôt; ➡
- d) ➡ [...] ➡ ➡ zásady upravujúce vypracúvanie ➡ plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov pre letecké navigačné služby a ➡ [...] ➡ pre ➡ riadenie ➡ siete ➡ [...] ➡ , ➡ ako aj obsah takýchto plánov; ➡
- e) posudzovanie navrhovaných plánov výkonnosti a cieľov pre letecké navigačné služby a ➡ riadenie ➡ siete; ➡ [...] ➡
- f) monitorovanie plánov výkonnosti vrátane vhodných varovných mechanizmov na revíziu plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov a na revíziu výkonnostných cieľov pre celú Úniu v priebehu referenčného obdobia;
- g) ➡ prípadne ➡ referenčné porovnávanie poskytovateľov leteckých navigačných služieb;

h) systémy stimulov vrátane [...] finančných pozitívnych stimulov aj demotivačných faktorov uplatniteľných vtedy, keď poskytovateľ letových prevádzkových služieb prekročí alebo nesplní príslušné záväzné výkonnostné ciele týkajúce sa leteckých navigačných služieb počas referenčného obdobia, s výnimkou prípadov, keď uvedené nesplnenie alebo prekročenie cieľov nastalo z dôvodov, ktoré poskytovateľ letových prevádzkových služieb nemohol ovplyvniť [...];

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

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

[...]

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

4. Pri stanovovaní výkonnostných cieľov zahrnutých do plánov výkonnosti, príprave a posudzovaní návrhov plánov výkonnosti vrátane rozdelenia nákladov medzi jednotlivé služby, ako aj pri monitorovaní a referenčnom porovnávaní výkonnosti leteckých navigačných služieb a riadení siete sa zohľadňuje vplyv miestnych okolností, ako aj faktory, ktoré poskytovateľ letových prevádzkových služieb a manažér siete nemôžu ovplyvniť.

Stanovenie výkonnostných cieľov pre celú Úniu

1. Komisia ☞ v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 a s odsekmi 2 až 3 tohto článku ☞ [...] ☞ prijme výkonnostné ciele pre celú Úniu pre traťové letecké navigačné služby ☞ [...] ☞ v kľúčových oblastiach výkonnosti ☞ uvedenými v článku 10 ods. 2 písm. a) ☞ [...] ☞ za každé referenčné obdobie ☞ [...] ☞ a vymedzí dĺžku tohto obdobia. ☞ V spojení s ☞ [...] ☞ ☞ uvedenými ☞ výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu môže Komisia vymedziť doplnkové východiskové hodnoty, ☞ varovné prahy, ☞ rozčleňovacie hodnoty ☞ [...] ☞ ☞ a ☞ referenčné skupiny s cieľom umožniť posúdenie a schválenie návrhov plánov výkonnosti v súlade s kritériami uvedenými v článku 13 ☞ [...] ☞ ☞ ods. 3. a 3a a v článku 13a. ☞

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

a) ☞ [...] ☞ ☞ usilujú ☞ sa o postupné ☞ [...] ☞ zlepšovanie ☞ environmentálnej, ☞ prevádzkovej a hospodárskej výkonnosti leteckých navigačných služieb;

b) sú realistické a dosiahnuteľné počas príslušného referenčného obdobia, ☞ [...] ☞ umožňujú efektívne, udržateľné a odolné poskytovanie leteckých navigačných služieb a ☞ zároveň podporujú dlhodobější technologický rozvoj;

c) ☞ zohľadňujú hospodársky a prevádzkový kontext referenčného obdobia vrátane prognózy objemu dopravy a prevádzkových údajov, ako aj vzájomné závislosti medzi kľúčovými oblasťami výkonnosti uvedenými v článku 10 ods. 2 písm. a) a potrebu splniť environmentálne ciele EÚ;

d) ☞ zohľadňujú bezpečnostné ukazovatele uvedené v článku 10 ods. 2 písm. c). ☞

3. Na účely prípravy svojich rozhodnutí o výkonnostných cieľoch pre celú Úniu Komisia vedie ☞ konzultácie ☞ s ☞ vnútroštátnymi orgánmi, EUROCONTROL-om a subjektmi zainteresovanými na prevádzke, ☞ zhromaždí od nich všetky potrebné vstupy ☞ [...] ☞ ☞ a môže ☞ požiadať ☞ o stanovisko ☞ PRB ☞ [...] ☞ , ☞ ak bol orgán PRB určený v súlade s článkom 9b. ☞

Článok 13

Plány výkonnosti a výkonnostné ciele pre ☞ [...] ☞ letecké navigačné služby ☞ [...] ☞

1. ☞ [...] ☞ ☞ Členské štáty ☞ ☞ jednotlivo alebo kolektívne na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru ☞ prijímú pre každé referenčné obdobie návrh ☞ [...] ☞ ☞ plánu výkonnosti, ktorý vypracoval národný dozorný orgán, ak je to potrebné aj so vstupmi od ostatných vnútroštátnych orgánov, predovšetkým na základe vstupu od určeného poskytovateľa (poskytovateľov) letových prevádzkových služieb, ☞ a to v súvislosti so všetkými ☞ [...] ☞ leteckými navigačnými službami, ktoré ☞ [...] ☞ ☞ tento poskytovateľ služieb poskytuje ☞ a prípadne ☞ [...] ☞ ☞ obstaráva ☞ od iných poskytovateľov.

Návrh ☞ [...] ☞ ☞ plánu ☞ výkonnosti sa prijme po stanovení výkonnostných cieľov pre celú Úniu a pred začiatkom príslušného referenčného obdobia. ☞ [...] ☞

☞ 1a. Pred začiatkom každého referenčného obdobia stanoví každý národný dozorný orgán kritériá rozdelenia nákladov spoločných pre traťové a terminálne letecké navigačné služby medzi tieto dve kategórie služieb, pričom zohľadní zásadu nákladovej súvislosti. Tieto informácie uvedie v návrhu plánu výkonnosti. Národný dozorný orgán zabezpečí, aby nákladové základne poplatkov boli v súlade s týmito kritériami a požiadavkami článku 20.

1b. Národný dozorný orgán pre každé referenčné obdobie stanoví a do návrhu plánu výkonnosti v rámci kľúčových oblastí výkonnosti uvedených v článku 10 ods. 2 písm.

a) ☞ zahrnie výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby ☞ [...] ☞ v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu ☞ a výkonnostnými cieľmi pre terminálne letecké navigačné služby. ☞ V týchto návrhoch plánov výkonnosti sa zohľadní európsky riadiaci plán ATM ☞ a vzájomné závislosti medzi kľúčovými oblasťami výkonnosti uvedenými v článku 10 ods. 2 písm. a) a potreba splniť príslušné požiadavky EÚ v oblasti bezpečnosti a environmentálne ciele EÚ. ☞ ☞ [...] ☞

2. Návrh ☞ plánu ☞ výkonnosti ☞ [...] ☞ uvedený v odseku 1 obsahuje relevantné informácie, ☞ najmä prognózy objemu dopravy a prevádzkové údaje, ☞ ktoré poskytol ☞ EUROCONTROL a ☞ manažér siete ☞ alebo príslušné miestne zdroje. ☞

☞ [...] ☞ ☞ Národný dozorný orgán ☞ ☞ pri príprave ☞ návrhu ☞ plánu výkonnosti ☞
☞ [...] ☞ vedie konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade
potreby s vojenskými orgánmi, prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk, ☞ ako aj ☞
☞ [...] ☞ spríslušným vnútroštátnym orgánom, ☞ ak sú národný dozorný orgán a príslušný
vnútroštátny orgán dva odlišné subjekty ☞ ☞ [...] ☞. ☞ Overí sa ☞ súlady s nariadením (EÚ)
2018/1139 a delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe.

3. ☞ [...] ☞

Súlady výkonnostných cieľov pre traťové letecké navigačné ☞ [...] ☞ ☞ služby, ktoré sa
uvedú v návrhu plánu výkonnosti, ☞ s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu sa stanovuje ☞ s
ohľadom na miestne okolnosti a vzájomné závislosti medzi kľúčovými oblasťami výkonnosti
uvedenými v článku 10 ods. 2 a bezpečnosťou a ☞ na základe ☞ všetkých ☞ týchto kritérií
☞ alebo ich časti ☞ :

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

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

c) porovnanie plánovanej úrovne výkonnosti príslušného poskytovateľa letových
prevádzkových služieb ☞ [...] ☞ ☞ v rámci príslušnej ☞ referenčnej skupiny.

☞ Posúdenie súladu výkonnostných cieľov v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na
nákladovú efektívnosť nezahŕňa náklady uvedené v článku 20 ods. 3 písm. b), d) a e). ☞

☞ 3a. ☞ Okrem toho musí ☞ prijatý ☞ návrh plánu výkonnosti spĺňať tieto podmienky:

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

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

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

[...]

3b. Prijaté návrhy plánov výkonnosti sa zverejňujú bez toho, aby bola dotknutá dôvernosť citlivých informácií.

5. [...] Prijaté návrhy plánov výkonnosti sa v súlade s článkom 13a predložia Komisií na posúdenie a schválenie.

[...]

[...]

[...]

Článok 13a

Posúdenie výkonnostných cieľov a plánov výkonnosti zo strany Komisie

1. Komisia posudzuje výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby a prijaté návrhy plánov výkonnosti uvedené v článku 13 podľa kritérií a podmienok stanovených v [...] článku 13 ods. 3 a 3a.

[...]

[...] 2. Ak súlad výkonnostných cieľov pre traťové letecké navigačné služby [...] s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu [...] nemožno určiť na základe kritérií stanovených v článku 13 ods. 3, Komisia vzhľadom na informácie poskytnuté v návrhoch plánov výkonnosti a vzhľadom na bezpečnostné aspekty posúdi, či odchýlku od uvedených kritérií možno odôvodniť miestnymi okolnosťami a/alebo vzájomnými závislosťami medzi kľúčovými oblasťami výkonnosti uvedenými v článku 10 ods. 2 písm. a). V takom prípade sa výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby považujú za ciele, ktoré sú v súlade s cieľmi pre celú Úniu.

Komisia môže povoliť, aby sa výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby odchyľili od výkonnostných cieľov pre celú Úniu, pokiaľ ide o kľúčové oblasti výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti alebo kapacity, ak je to potrebné na zabezpečenie súladu výkonnostných cieľov pre tieto služby s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, pokiaľ ide o kľúčovú oblasť výkonnosti v oblasti životného prostredia. Okrem toho sa povoľujú odchýlky, ktorými sa umožní dosiahnuť súlad s príslušnými bezpečnostnými požiadavkami EÚ stanovenými v nariadení (EÚ) 2018/1139 a vo vykonávacích a delegovaných aktoch prijatých na jeho základe.

3. Ak Komisia zistí, že prijatý návrh plánu výkonnosti spĺňa kritériá a podmienky stanovené v článku 13 ods. 3 a 3a v spojení s odsekom 2 tohto článku, schváli ho v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3.

4. Ak Komisia zistí, že existujú pochybnosti o súlade návrhu plánu výkonnosti s kritériami a podmienkami stanovenými v článku 13 ods. 3 a 3a v spojení s odsekom 2 tohto článku, začne podrobné preskúmanie návrhu plánu výkonnosti a v prípade potreby požiada dotknutý členský štát o dodatočné informácie.

5. Ak Komisia po vykonaní podrobného preskúmania zistí, že návrh plánu výkonnosti spĺňa kritériá a podmienky stanovené v článku 13 ods. 3 a 3a v spojení s odsekom 2 tohto článku, schváli ho v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3.

Ak však Komisia zistí, že návrh plánu výkonnosti nie je v súlade s uvedenými kritériami a podmienkami, prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 rozhodnutie, v ktorom stanoví nápravné opatrenia, ktoré má príslušný členský štát alebo štáty prijať.

Dotknutý členský štát alebo štáty oznámia Komisii opatrenia, ktoré prijali podľa uvedeného rozhodnutia, ako aj informácie preukazujúce, že uvedené opatrenia sú v súlade s uvedeným rozhodnutím.

Ak Komisia zistí, že uvedené opatrenia sú dostatočné na zabezpečenie súladu s jej rozhodnutím, oznámi to dotknutému členskému štátu alebo štátom a schváli návrh plánu výkonnosti v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3.

Ak Komisia zistí, že uvedené opatrenia nie sú dostatočné na zabezpečenie súladu s rozhodnutím, oznámi to dotknutému členskému štátu a v prípade potreby prijme opatrenia na riešenie tohto nesúladu, a to aj prostredníctvom opatrení stanovených v článku 258 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

↓ new

→ Rada

→ 6. → Návrhy plánov výkonnosti schválené → [...] → Komisiou v súlade s týmto článkom → schvália → dotknuté členské štáty ako → [...] → konečné plány → a tieto plány → sa zverejnia → bez toho, aby bola dotknutá dôvernosť citlivých informácií. →

→ Článok 13b

Monitorovanie výkonnosti

1. Národný dozorný orgán – v spolupráci s príslušným vnútroštátnym orgánom, ak ide o odlišný subjekt, posúdi, či letecké navigačné služby poskytované vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné, spĺňajú výkonnostné ciele uvedené v plánoch výkonnosti schválených v súlade s článkom 13a, ako aj to, či sa tieto plány vykonávajú správne, a či zavedie pozitívne stimuly alebo demotivačné faktory vyplývajúce zo systémov uvedených v článku 10 ods. 3 písm. h). →

→ 2. → Národný dozorný orgán → [...] → vydáva pravidelné správy o monitorovaní výkonnosti → [...] → leteckých navigačných služieb → [...] → poskytovaných → [...] → určenými → poskytovateľmi letových prevádzkových služieb a → [...] → výsledky týchto posúdení → zverejňuje bez toho, aby bola dotknutá dôvernosť citlivých informácií. →

Určení poskytovateľa letových prevádzkových služieb poskytnú informácie a údaje potrebné na takéto monitorovanie. Zahrnú tam informácie a údaje týkajúce sa skutočných nákladov na poskytované služby – v nutnom prípade bez toho, aby bola dotknutá dôvernosť citlivých informácií, ako aj údaje týkajúce sa skutočných nákladov na služby obstarané od iných poskytovateľov služieb.

2a. Ak sa výkonnostné ciele uvedené v plánoch výkonnosti nedosiahnu alebo ak sa plán výkonnosti nevykonáva správne, národný dozorný orgán posúdi, či je to spôsobené bezpečnostnými aspektmi alebo vonkajšími faktormi, ktoré poskytovateľ letových prevádzkových služieb nemôže ovplyvniť. Národný dozorný orgán posúdi najmä vplyv akéhokoľvek škodlivého účinku opatrení prijatých na zlepšenie celkového fungovania siete na skutočnú výkonnosť poskytovateľa letových prevádzkových služieb. Ak nemožno nedostatočnú výkonnosť odôvodniť bezpečnostnými aspektmi či vonkajšími faktormi, národný dozorný orgán požiada, aby poskytovateľ letových prevádzkových služieb vykonal nápravné opatrenia

2b. Finančné stimuly a demotivačné faktory musia zohľadňovať zhoršenie služby a musia byť primerané rozsahu rozdielov medzi dosiahnutou výkonnosťou a výkonnostnými cieľmi stanovenými v schválených plánoch výkonnosti.

Finančné stimuly a demotivačné faktory sa môžu uplatňovať len vtedy, ak možno nadmernú alebo nedostatočnú výkonnosť pripísať príslušnému poskytovateľovi letových prevádzkových služieb. Uvedené demotivačné faktory nesmú ovplyvniť finančnú životaschopnosť tohto poskytovateľa letových prevádzkových služieb ani bezpečnosť a kvalitu poskytovania služieb.

3. Komisia pravidelne hodnotí celkové plnenie výkonnostných cieľov na úrovni celej Únie a výsledky predkladá výboru uvedenému v článku 37 ods. 1.

[...]

[...]

[...]

[...]

[...]

Článok 16

Plán výkonnosti siete

1. Manažér siete vypracuje $\Rightarrow$ v súlade s postupom kooperatívneho rozhodovania uvedeným v článku 27 ods. 7 $\Leftarrow$ za každé referenčné obdobie návrh plánu výkonnosti siete. $\Rightarrow$ [...] $\Leftarrow$

Návrh plánu výkonnosti siete sa vypracuje po stanovení výkonnostných cieľov pre celú Úniu a pred začiatkom príslušného referenčného obdobia. Obsahuje výkonnostné ciele v kľúčových oblastiach výkonnosti $\Rightarrow$ uvedených v článku 10 ods. 2 písm. a). $\Leftarrow \Rightarrow$ [...] $\Leftarrow$

2. Návrh plánu výkonnosti siete sa predkladá $\Rightarrow$ [...] $\Leftarrow$ Komisii $\Rightarrow$ na účely posúdenia a prijatia. $\Leftarrow$

$\Rightarrow$ [...] $\Leftarrow \Rightarrow$ 2a. $\Leftarrow$ Komisia $\Rightarrow$ posúdi $\Leftarrow \Rightarrow$ [...] $\Leftarrow$ návrh plánu výkonnosti siete na základe týchto základných kritérií:

a) zlepšenie výkonnosti v priebehu času za referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti, a $\Rightarrow$ [...] $\Leftarrow$ za časový rámec zahŕňajúce predchádzajúce referenčné obdobie a referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti, $\Rightarrow$ ako aj príspevok k výkonnostným cieľom pre celú Úniu $\Leftarrow$;

b) úplnosť $\Rightarrow$ a konzistentnosť $\Leftarrow$ návrhu plánu výkonnosti siete z hľadiska údajov a podporných materiálov $\Rightarrow$ vrátane uplatnených kľúčových predpokladov a prognóz objemu dopravy. $\Leftarrow$

$\Rightarrow$ 2b. $\Leftarrow$ Ak Komisia skonštatuje, že návrh plánu výkonnosti siete je úplný a vykazuje primerané zlepšenia výkonnosti, prijme návrh plánu výkonnosti siete ako konečný plán. V opačnom prípade Komisia $\Rightarrow$ [...] $\Leftarrow \Rightarrow$ požiada $\Leftarrow$ manažéra siete, aby predložil revidovaný návrh plánu výkonnosti siete.

Článok 17

Revízia výkonnostných cieľov a plánov výkonnosti počas referenčného obdobia

1. Ak výkonnostné ciele pre celú Úniu už nie sú počas referenčného obdobia vzhľadom na výrazne zmenené okolnosti ➤ alebo bezpečnostné aspekty ➤ adekvátne a ak je revízia ➤ jedného alebo viacerých ➤ cieľov nevyhnutná a primeraná, Komisia tieto výkonnostné ciele pre celú Úniu zreviduje. Na takéto rozhodnutie sa vzťahuje článok 11. ➤ [...] ➤

➤ Ak už výkonnostné ciele uvedené v plánoch výkonnosti prijatých podľa článku 13a ods. 6 nie sú po takejto revízii v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, členské štáty tieto plány zrevidujú vzhľadom na dotknuté výkonnostné ciele. Na revíziu týchto plánov sa vzťahujú články 13 a 13a. Konzultácia uvedená v článku 13 ods. 2 sa na účely tohto pododseku môže obmedziť na výkonnostné ciele a časti návrhov plánov výkonnosti, ktoré sú revíziou priamo alebo nepriamo dotknuté.

Po revízii uvedenej v prvom pododseku vypracuje manažér siete nový návrh plánu výkonnosti siete. Na prijatie tohto nového plánu sa vzťahuje článok 16. ➤

2. Rozhodnutie o revidovaných výkonnostných cieľoch pre celú Úniu uvedené v odseku 1 obsahuje prechodné ustanovenia na obdobie do nadobudnutia platnosti konečných ➤ revidovaných ➤ plánov výkonnosti. ➤ [...] ➤ ➤ Revidované ciele pre celú Úniu a prechodné ustanovenia sa neuplatňujú retroaktívne. ➤

➤ 2a. V prípade krízovej situácie v sieti, v dôsledku ktorej nie je možné vydávať spoľahlivé prognózy objemu dopravy, môžu prechodné ustanovenia uvedené v odseku 2 zahŕňať aj pozastavenie systému výkonnosti dovtedy, kým budú k dispozícii nové spoľahlivé prognózy. Komisia v tomto prípade stanoví súvisiace podmienky vrátane nevyhnutných úprav platných poplatkov v rozhodnutí uvedenom v odseku 1. ➤

3. ➤ [...] ➤ ➤ Členské štáty ➤ môžu ➤ [...] ➤ revidovať počas referenčného obdobia ➤ [...] ➤ jeden alebo viacero výkonnostných cieľov, ak sa dosiahli varovné prahy alebo ak ➤ [...] ➤ ➤ sa preukáže ➤ , že počiatočné údaje, predpoklady a dôvody tvoriace základ výkonnostných cieľov už v značnej miere a dlhodobo nie sú presné z dôvodu okolností, ktoré v čase prijatia plánu výkonnosti neboli predvídateľné.

☞ [...] ☹

☞ V takom prípade členské štáty zrevidujú výkonnostné plány vzhľadom na dotknuté ciele v súlade s postupmi stanovenými v článkoch 13 a 13a. Konzultácia uvedená v článku 13 ods. 2 sa na účely tohto odseku môže obmedziť na výkonnostné ciele a časti plánov výkonnosti, ktoré sú revíziou priamo alebo nepriamo dotknuté. ☹

Článok 18

Vykonávanie systému výkonnosti

Na účely vykonávania systému výkonnosti Komisia ☞ prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 ☹ prijme podrobné požiadavky a postupy v súvislosti s článkom 10 ods. 3, článkami 11, ☞ [...] ☹ 13, 13a, 13b, ☞ [...] ☹ 16, ☞ [...] ☹ ☞ ako aj ☹ článkom 17, najmä pokiaľ ide o ☞ [...] ☹ ☞ vypracovanie, posudzovanie, schvaľovanie a revíziu ☹ ☞ [...] ☹ návrhov plánov výkonnosti, stanovenie výkonnostných cieľov, ☞ [...] ☹ monitorovanie výkonnosti, ☞ [...] ☹ ☞ metodiku referenčného porovnávania, systémy stimulov, ☹ vydávanie nápravných opatrení a harmonogramy všetkých postupov. ☞ [...] ☹

↓ 1070/2009 článok 1

b) výber príslušných kľúčových oblastí výkonnosti na základe dokumentu ICAO č. 9854 Prevádzková koncepcia celosvetového riadenia letovej prevádzky (Global Air Traffic Management Operational Concept), ktoré sú v súlade s kľúčovými oblasťami stanovenými vo výkonnostnom rámci základného plánu ATM vrátane bezpečnosti, životného prostredia, kapacity a nákladovej efektívnosti, ktoré sa v prípade potreby upravujú tak, aby zohľadňovali osobitné potreby jednotného európskeho neba a príslušné ciele pre tieto oblasti, ako aj vymedzenie ohraničeného súboru kľúčových ukazovateľov výkonnosti na meranie výkonnosti;

e) stanovenie výkonnostných cieľov na úrovni celého Spoločenstva, ktoré sa vymedzia po zohľadnení informácií zistených na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru;

6. Na účely podrobného vymedzenia fungovania systému výkonnosti prijme Komisia najneskôr do 4. decembra 2011 a v primeranom časovom rámci so zreteľom na dodržanie lehôt stanovených v tomto nariadení vykonávacie pravidlá v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3. Tieto vykonávacie predpisy zahŕňajú:

e) kritériá na vytvorenie národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru zo strany národných dozorných orgánov, ktoré obsahujú národné výkonnostné ciele alebo výkonnostné ciele pre funkčné bloky vzdušného priestoru a systém stimulov. Plány výkonnosti:

i) vychádzajú z obchodných plánov poskytovateľov letových navigačných služieb;

ii) sa zaoberajú všetkými nákladovými položkami na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru;

iii) zahŕňajú záväzné výkonnostné ciele, ktoré sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celé Spoločenstvo; d) hodnotenie národných výkonnostných cieľov alebo výkonnostných cieľov pre funkčné bloky vzdušného priestoru na základe národných plánov alebo plánov funkčných blokov vzdušného priestoru a

e) monitorovanie národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru vrátane príslušných mechanizmov varovania. d) kritériá na posúdenie skutočnosti, či sú národné ciele alebo ciele pre funkčné bloky vzdušného priestoru v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celé Spoločenstvo počas referenčného obdobia a na podporu mechanizmov varovania;

e) všeobecné zásady na vytváranie systému stimulov členskými štátmi;

f) zásady uplatňovania prechodného mechanizmu potrebného na prispôbenie sa fungovaniu systému výkonnosti, ktorý neprekročí 12 mesiacov od prijatia vykonávacích predpisov.

b) referenčné obdobie a intervaly posudzovania plnenia výkonnostných cieľov a stanovovania nových cieľov;

a) obsah a harmonogram postupov uvedených v odseku 4;

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5

~~5. Vytvorenie systémov výkonnosti zohľadňuje skutočnosť, že traťové služby, terminálové služby a sieťové funkcie sú rôzne a že by sa podľa toho malo s nimi nakladať v prípade potreby aj na účely hodnotenia výkonnosti.~~

↓ 550/2004 (prispôsobené)

KAPITOLA III

~~PRAVIDLÁ SPOPLATNENIA~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 8

~~Článok 14~~

~~Všeobecne~~

~~V súlade s požiadavkami článkov 15 a 16 pravidiel spoplatnenia letových navigačných služieb prispievajú k dosiahnutiu väčšej transparentnosti z hľadiska stanovenia, ukladania a vynucovania poplatkov pre používateľov vzdušného priestoru a prispievajú k nákladovej efektívnosti poskytovania letových navigačných služieb a k efektívnosti letov pri udržiavaní optimálnej úrovne bezpečnosti. Tieto pravidlá musia byť v súlade s článkom 15 Chicagskeho dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 a systémom traťových poplatkov, ktorý používa Eurocontrol.~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 9
(prispôsobené)

Článok ~~1945~~

Princípy ☒ systému spoplatňovania ☒

↓ nový
→ Rada

1. Bez toho, aby bola dotknutá možnosť členských štátov financovať poskytovanie leteckých ☐ [...] ☐ ☐ navigačných ☐ služieb, na ktoré sa vzťahuje tento článok, z verejných finančných prostriedkov, sa poplatky za letecké navigačné služby stanovujú a ukladajú používateľom vzdušného priestoru a vymáhajú sa od nich ☐ v súlade s článkom 15 Chicagskeho dohovoru a s týmto článkom, ako aj s článkami 20 až 22 a s vykonávacími aktmi prijatými na základe článku 23. Systém spoplatňovania zriadený podľa tohto článku a článkov 20 až 22 je zlučiteľný so systémom spoplatňovania pre traťové poplatky, ktorý zaviedol EUROCONTROL, najmä zásady EUROCONTROL-u pre stanovenie nákladovej základne pre traťové poplatky a výpočet jednotkových sadzieb. ☐

2. Poplatky vychádzajú z nákladov poskytovateľov leteckých ☐ [...] ☐ ☐ navigačných ☐ služieb, ktoré im ☐ vznikli ☐ v ☐ [...] ☐ ☐ súvislosti s poskytovaním ☐ služieb a vykonávaním funkcií, ☐ [...] ☐ ☐ ktoré boli sprístupnené pre ☐ používateľov vzdušného priestoru ☐ alebo ☐ v ich prospech počas stanovených referenčných období vymedzených v článku 10 ods. 2. Tieto náklady môžu zahŕňať primeranú návratnosť aktív. ☐ [...] ☐

3. Poplatky podporujú bezpečné, efektívne, účinné a udržateľné poskytovanie leteckých navigačných služieb z hľadiska dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti a efektívnosti nákladov ☐ [...] ☐ , pričom zároveň obmedzujú vplyvy letectva na životné prostredie.

☐ [...] ☐

5. Výnosy z poplatkov uložených používateľom vzdušného priestoru v súlade s týmto článkom, ktoré ☐ získal poskytovateľ leteckých navigačných služieb, ☐ sa nesmú použiť na

financovanie služieb, ktoré [...] tento poskytovateľ leteckých navigačných služieb poskytuje za trhových podmienok v súlade s článkom 8, ani na financovanie akejkoľvek inej komerčnej aktivity, ktorú vykonáva tento poskytovateľ.

6. Finančné údaje o stanovených [...] a skutočných nákladoch [...] určených poskytovateľom letových prevádzkových služieb sa oznamujú národným dozorným orgánom. [...]

Článok 20

Nákladové základne poplatkov

1. Nákladové základne poplatkov za [...] letecké navigačné služby pozostávajú zo stanovených nákladov, ako sa stanovujú v plánoch výkonnosti prijatých v súlade s článkom 13a ods. 6, súvisiacich s poskytovaním uvedených služieb v príslušnej traťovej zóne spoplatňovania a v príslušnej terminálnej zóne spoplatňovania. [...]

2. Stanovené náklady uvedené v odseku 1 zahŕňajú náklady za poskytovanie príslušných zariadení a služieb, [...] kapitálové [...] náklady [...] a náklady z odpisov majetku, ako aj náklady na údržbu, prevádzku, riadenie a správu [...] a iné personálne náklady.

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

[...]

b) náklady [...] spojené s [...] dohľadom [...] nad leteckými navigačnými službami, ktoré vznikli [...] národným dozorným orgánom a iným [...] vnútroštátnym orgánom, ak tak rozhodne členský štát; [...]

c) náklady, ktoré poskytovateľom leteckých [...] navigačných [...] služieb vznikli v súvislosti s poskytovaním leteckých navigačných služieb, [...] ak tak rozhodne členský štát;

d) náklady, ktoré poskytovateľom leteckých navigačných služieb vznikli v súvislosti s [...] funkciami siete, [...] najmä v súvislosti so spoluprácou s [...] manažérom siete [...] a inými funkciami uvedenými v článku 2 ods. 9 [...];

☞ e) náklady vyplývajúce z Medzinárodného dohovoru organizácie EUROCONTROL o spolupráci pre bezpečnosť leteckej prevádzky z 13. decembra 1960 v znení posledných zmien, ak tak rozhodne členský štát. ☹

4. Stanovené náklady nezahŕňajú náklady na pokuty uložené členskými štátmi ☞ [...] ☹
☞ podľa ☹ článku 42. ☞ [...] ☹

5. ☞ [...] ☹ Náklady, ktoré sa týkajú tak traťových leteckých navigačných služieb, ako aj terminálnych leteckých navigačných služieb, sa rozdeľujú ☞ [...] ☹ ☞ proporčne na základe kritérií stanovených národným dozorným orgánom v súlade s článkom 13 ods. 1a. ☹
☞ Krížové dotácie ☹ medzi traťovými leteckými navigačnými službami a terminálnymi leteckými navigačnými službami ☞ [...] ☹ ☞ nie sú povolené ☹. Krížové dotácie sú povolené medzi rôznymi leteckými navigačnými službami ☞ [...] ☹ ☞ v rámci ☹ ktorejkoľvek z týchto dvoch kategórií, len ak existujú objektívne dôvody a ak podliehajú transparentnej identifikácii v súlade s článkom 25 ods. 3.

6. Určení poskytovateľa letových prevádzkových služieb poskytnú ☞ [...] ☹ národnému dozornému ☞ [...] ☹ ☞ orgánu ☹ a Komisii podrobné údaje o svojej nákladovej základni. Na tento účel sa náklady rozčlenia ☞ [...] ☹ na náklady na zamestnancov, prevádzkové náklady iné ako náklady na zamestnancov, náklady na odpisy, kapitálové náklady, ☞ náklady uvedené v článku 20 ods. 3 ☹ ☞ [...] ☹ a mimoriadne náklady.

Článok 21

☞ [...] ☹ ☞ Zóna spoplatňovania a ☹ jednotkové sadzby

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

☞ 1a. Bez toho, aby bol dotknutý článok 20 ods. 5 prvý pododsek, členské štáty pred začatím referenčného obdobia vymedzia zóny spoplatňovania pre letecké navigačné služby a určia poskytovateľov letových prevádzkových služieb, ktorí patria do jednotlivých zón spoplatňovania. Komisia prostredníctvom vykonávacieho aktu prijatého v súlade s postupom

preskúmania podľa článku 37 ods. 3 vymedzí podmienky, za ktorých môžu členské štáty zmeniť zónu spoplatňovania počas referenčného obdobia alebo zriadiť novú terminálnu zónu spoplatňovania. ☐

2. Jednotkové sadzby stanovujú ☐ [...] ☐ členské štáty, pričom ☐ Komisia ☐ overí, či sú v súlade s článkami 19, 20 a týmto článkom. Ak ☐ [...] ☐ Komisia ☐ zistí, že jednotková sadzba nespĺňa uvedené požiadavky, ☐ dotknutý členský štát ☐ jednotkovú sadzbu ☐ zodpovedajúcim spôsobom preskúma ☐ a v prípade potreby zmení. ☐ [...] ☐

☐ [...] ☐

Článok 22

Stanovenie poplatkov

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

2. ☐ Traťový ☐ poplatok za ☐ [...] ☐ letecké navigačné služby za daný let v danej traťovej zóne spoplatňovania sa vypočíta na základe jednotkovej sadzby stanovenej pre danú traťovú zónu spoplatňovania a traťových jednotiek služieb pre daný let. ☐ [...] ☐

3. ☐ Terminálny ☐ poplatok za ☐ [...] ☐ letecké navigačné služby za daný let v danej terminálnej zóne spoplatňovania sa vypočíta na základe jednotkovej sadzby stanovenej pre danú terminálnu zónu spoplatňovania a terminálnych jednotiek služieb pre daný let. Na účely výpočtu ☐ [...] ☐ terminálneho ☐ [...] ☐ ☐ poplatku ☐ sa priblíženie a odlet v rámci letu považujú za jeden let. ☐ [...] ☐

4. Oslobodenie určitých používateľov vzdušného priestoru ☐ alebo letov ☐ od poplatkov za letecké navigačné služby, najmä tých, v prípade ☐ ktorých sa používajú alebo prevádzkujú ☐ ľahké lietadlá a štátne lietadlá, sa môže povoliť za predpokladu, že náklady na takéto oslobodenie sú pokryté z iných zdrojov a neprenášajú sa na iných používateľov vzdušného priestoru.

5. Poplatky  [...]  sa  môžu  upraviť tak, aby povzbudzovali  [...]  poskytovateľov  [...]  letových  prevádzkových  služieb a používateľov vzdušného priestoru k tomu, aby podporovali zlepšovanie environmentálneho správania alebo kvality služieb, ako je  používanie palívovo najúspornejšej letovej trasy  , ktorá je k dispozícii, rozsiahlejšie využívanie udržateľných alternatívnych palív, zvýšená kapacita, menšie meškania a udržateľný rozvoj, pričom sa zachová optimálna úroveň bezpečnosti, a to najmä pri vykonávaní európskeho riadiaceho plánu ATM. Úprava pozostáva z finančných výhod alebo nevýhod a pre poskytovateľov letových prevádzkových služieb je z hľadiska príjmov neutrálna.

 5a. Komisia v konzultácii s členskými štátmi, poskytovateľmi letových prevádzkových služieb a používateľmi vzdušného priestoru uskutoční štúdiu uskutočniteľnosti týkajúcu sa vplyvu úprav poplatkov na letovú prevádzku a na zainteresované strany, dráhy letov, kapacity, zloženia lietadlového parku a náklady používateľov vzdušného priestoru, ako aj mechanizmov na zaistenie príjmovej neutrality poskytovateľov letových prevádzkových služieb. Táto štúdia sa tiež bude venovať príspevku uvedenej úpravy k dosiahnutiu cieľov jednotného európskeho neba uvedených v článku 1 ods. 1 a v oznámení Komisie o Európskej zelenej dohode, berúc pritom do úvahy aspekty konkurencieschopnosti, existujúce systémy stimulov a ďalšie známe alternatívy. Komisia môže na základe tejto správy prijať usmernenia, ktorými členským štátom umožní upravovať poplatky na dobrovoľnom základe. 

Článok 23

Vykonávanie systému spoplatňovania

Na účely vykonávania systému spoplatňovania Komisia prijme  prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3  podrobné požiadavky a postupy v súvislosti s článkami 19, 20, 21 a 22, najmä pokiaľ ide o nákladové základne a stanovené náklady, stanovenie jednotkových sadzieb,  [...]  a mechanizmy zdieľania rizika a úpravu poplatkov.  [...] 

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 9

~~a) náklady, ktoré majú byť rozdelené medzi používateľov vzdušného priestoru, sú stanovené ako náklady za poskytovanie letových navigačných služieb vrátane príslušných~~

sú úrokov z kapitálových investícií a odpisov majetku, ako aj náklady na údržbu, ods. prevádzku, riadenie a správu. Stanovené náklady sú náklady stanovené členským štátom na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru buď na začiatku referenčného obdobia na každý kalendárny rok referenčného obdobia podľa článku 11 rámcového nariadenia, alebo počas referenčného obdobia po príslušných úpravách, pri ktorých sa uplatňujú varovné mechanizmy stanovené v článku 11 rámcového nariadenia;

b) náklady, ktoré sa majú v tejto súvislosti zohľadniť, zahŕňajú náklady stanovené na zariadenia a služby poskytované a vykonávané podľa Regionálneho navigačného plánu ICAO pre európsky región. Môžu zahŕňať aj náklady vynaložené národnými dozornými orgánmi a/alebo oprávnenými subjektmi, ako aj iné náklady vynaložené príslušným členským štátom a poskytovateľom služieb vo vzťahu k poskytovaniu letových navigačných služieb. Nezahŕňajú náklady na sankcie uložené členskými štátmi podľa článku 9 rámcového nariadenia, ani náklady na nápravné opatrenia uložené členskými štátmi podľa článku 11 rámcového nariadenia;

e) s ohľadom na funkčné bloky vzdušného priestoru a v rámci plnenia svojich príslušných rámcových dohôd vyvinú členské štáty primerané úsilie s cieľom dohodnúť sa na spoločných zásadách politiky účtovania poplatkov;

d) náklady na rôzne letové navigačné služby sa vykazujú oddelene podľa článku 12 ods. 3;

e) medzi traťovými a terminálovými službami nie sú povolené krížové dotácie. Náklady týkajúce sa terminálových, ako aj traťových služieb sa pomerným spôsobom rozdeľujú medzi traťové a terminálové služby na základe transparentnej metodiky. Krížové dotácie sú povolené medzi rôznymi letovými navigačnými službami v ktorejkoľvek z týchto dvoch kategórií, len ak existujú objektívne dôvody a ak sú jednoznačne preukázané;

f) je zaručená transparentnosť nákladovej základne poplatkov. Prijímajú sa vykonávajú pravidlá poskytovania informácií zo strany poskytovateľov služieb, aby mohli byť overené prognózy, skutočné náklady a výnosy poskytovateľov. Národné dozorné orgány, poskytovatelia služieb, používatelia vzdušného priestoru, Komisia a Eurocontrol sa o nich pravidelne informujú.

3. Členské štáty musia pri stanovovaní poplatkov podľa odseku 2 dodržiavať tieto princípy:

a) poplatky sa nediskriminačným spôsobom stanovujú za dostupnosť letových navigačných služieb. Pri ukladaní poplatkov rôznym používateľom vzdušného priestoru za použitie tej istej služby sa nesmie robiť žiadny rozdiel z hľadiska štátnej príslušnosti alebo kategórie používateľa;

b) môže byť povolená výnimka pre určitých používateľov, najmä prevádzkovateľov ľahkých lietadiel a štátnych lietadiel za predpokladu, že náklady v prípade takejto výnimky nie sú prenášané na ostatných používateľov;

e) poplatky sa stanovujú za kalendárny rok na základe stanovených nákladov alebo sa môžu stanoviť na základe podmienok stanovených členskými štátmi na účely určenia maximálnej výšky jednotkovej sadzby alebo príjmu za každý rok za obdobie nepresahujúce päť rokov;

d) letové navigačné služby môžu vyprodukovať dostatočné výnosy, ktoré zabezpečia primeranú návratnosť aktív, čo prispeje k potrebnému zhodnoteniu kapitálu;

e) poplatky odrážajú náklady letových navigačných služieb a zariadení dostupných používateľom vzdušného priestoru s ohľadom na relatívne produktívne kapacity rôznych uvažovaných typov lietadiel;

f) poplatky podporujú bezpečné, efektívne, účinné a udržateľné poskytovanie letových navigačných služieb z hľadiska dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti a efektívnosti nákladov a plnenia výkonnostných cieľov a stimulujú integrované poskytovanie služieb, pričom zároveň obmedzujú vplyvy letectva na životné prostredie. Na tento účel a vo vzťahu k vnútroštátnym plánom výkonnosti alebo plánom výkonnosti pre funkčné bloky vzdušného priestoru môžu národné dozorné orgány stanoviť mechanizmy vrátane stimulov pozostávajúcich z finančných výhod a nevýhod na motiváciu poskytovateľov letových navigačných služieb a/alebo používateľov vzdušného priestoru s cieľom podporiť kvalitnejšie poskytovanie letových navigačných služieb, napríklad zvýšením kapacity, znížením meškaní a podporou udržateľného rozvoja, pri súčasnom zachovaní optimálnej úrovne bezpečnosti.

4. Komisia prijme k tomuto článku podrobné vykonávacie predpisy v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 11

Článok 15

Kontrola dodržiavania

1. Komisia v spolupráci s členskými štátmi zabezpečuje priebežný prieskum dodržiavania princípov a pravidiel uvedených v článkoch 14 a 15. Komisia sa snaží o to, aby vytvorila potrebné mechanizmy na využívanie odborných znalostí Eurocontrolu a výsledky preskúmania oznámi členským štátom, Eurocontrolu a zástupcom používateľov vzdušného priestoru.

2. Na žiadosť jedného alebo viacerých členských štátov, ktoré usúdia, že princípy a pravidlá uvedené v článkoch 14 a 15 neboli správne uplatnené, alebo zo svojej vlastnej iniciatívy Komisia vykoná vyšetrovanie akéhokoľvek údajného nedodržiavania alebo neuplatňovania príslušných princípov a/alebo pravidiel. Bez toho, aby tým bol dotknutý článok 18 ods. 1, Komisia výsledky vyšetrovania oznámi členským štátom, Eurocontrolu a zástupcom používateľov vzdušného priestoru. Do dvoch mesiacov od prijatia žiadosti, po vypočutí príslušného členského štátu a po porade s Výborom pre jednotné nebo v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia Komisia prijme rozhodnutie o uplatnení článkov 14 a 15 tohto nariadenia a o tom, či v príslušnom postupe môže pokračovať.

3. Komisia adresuje svoje rozhodnutie členským štátom a informuje o ňom poskytovateľa služieb, ak sa ho to právne týka. Ktorýkoľvek členský štát môže Rade do jedného mesiaca postúpiť rozhodnutie Komisie. Rada môže kvalifikovanou väčšinou prijať do jedného mesiaca iné rozhodnutie.

↓ nový

→ Rada

Článok 24

Preskúmanie súladu so systémami výkonnosti a spoplatňovania

1. Komisia pravidelne preskúmava, či → [...] ☹ členské štáty, → najmä národné dozorné orgány ☹ , dodržiavajú články 10 až 17 a články 19 až 22 a vykonávacie akty uvedené v článkoch 18 a 23. → [...] ☹ Komisia koná po konzultácii s → [...] ☹ PRB, → pokiaľ bol PRB určený v súlade s článkom 9b ☹ , a s národnými dozornými orgánmi.

2. → [...] ☹ → Ak ☹ → existujú náznaky ☹ nesúladu → [...] ☹ → s ustanoveniami ☹ uvedenými v odseku 1 → [...] ☹ , Komisia → [...] ☹ môže iniciovať vyšetrovanie. → [...] ☹ Vyšetrovanie uzavrie do štyroch mesiacov → [...] ☹ po vypočutí príslušného členského štátu → a ☹ príslušného národného dozorného orgánu → [...] ☹ .

→ 3. ☹ Bez toho, aby bol dotknutý článok 41 ods. 1, → [...] ☹ → Komisia ☹ poskytne výsledky vyšetrovania dotknutému členskému → štátu ☹ → [...] ☹ → a v relevantných prípadoch ☹ aj dotknutému → poskytovateľovi ☹ letových prevádzkových služieb, → [...] ☹ pričom → [...] ☹ môže vydať stanovisko k tomu, či dané členské štáty dodržali články 10 až 17 a články 19 až 22 a vykonávacie akty uvedené v článkoch 18 a 23. → Toto ☹ stanovisko oznámi dotknutému → [...] ☹ členskému štátu.

↓ 550/2004 (prispôsobené)

⇒ nový

Článok ~~254~~2

Transparentnosť účtov ~~☒~~ nictva ~~☒~~ ☒ poskytovateľov leteckých navigačných služieb ~~☒~~

1. Poskytovatelia ~~leteckých letových~~ navigačných služieb ~~bez ohľadu na ich~~ ☒ nezávisle od svojich ☒ vlastníckych pomerov alebo právnych ~~formu,~~ ☒ štruktúr ☒ ⇒ každoročne ⇐ zostavia ~~predložia na audit~~ a uverejnia svoje finančné účty. Tieto účty musia spĺňať medzinárodné účtovné ~~standardy normy~~ prijaté ~~spoločenstvom~~ ☒ Úniou ☒. Tam, kde kvôli právnemu postaveniu poskytovateľa ☒ leteckej navigačnej ☒ služby nie je možná úplná zhoda s medzinárodnými účtovnými ~~standardmi normami~~, ~~sa poskytovateľ bude snažiť o dosiahnutie takej zhody~~ ☒ musí poskytovateľ dosiahnuť takúto zhodu ☒ v maximálnej možnej miere. ~~2. V každom prípade p~~Poskytovatelia ~~leteckých letových~~ navigačných služieb uverejnia výročnú správu a pravidelne sa podrobia nezávislému auditu ☒ v prípade účtov uvedených v tomto odseku ☒.

↓ nový

⇒ Rada

2. Národné dozorné orgány ⇒ [...] ☒ majú právo na prístup k účtom poskytovateľov leteckých navigačných služieb pod ich dozorom. Členské štáty sa môžu rozhodnúť udeliť prístup k týmto účtom ⇒ [...] ☒ ⇒ národným ☒ dozorným orgánom ⇒ iných členských štátov ☒.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 7

(prispôsobené)

⇒ nový

3. ~~Pri poskytovaní balíka služieb~~ Poskytovatelia ~~leteckých letových~~ navigačných služieb ⇒ vedú vo svojom vnútornom účtovníctve oddelené účtovníctvo pre každú leteckú navigačnú službu, ⇐ ~~vykazujú a zverejňujú náklady a príjmy vyplývajúce z letových navigačných služieb rozdelené v súlade s pravidlami spoplatnenia letových navigačných služieb uvedenými v článku 14 a v prípade potreby vedú konsolidované účty pre iné služby než letové navigačné služby,~~ ako by to od nich bolo požadované, ak by príslušné ☒ tieto ☒ služby poskytovali ☒ vykonávali ☒ rôzne podniky ⇒ , s cieľom zabrániť diskriminácii, krížovým dotáciám a narušeniu hospodárskej súťaže. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb vedie oddelené účtovníctvo pre každú činnosť, ak: ⇐

↓ nový

➡ Rada

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

b) poskytuje letecké navigačné služby a vykonáva iné činnosti akéhokoľvek druhu vrátane ➡ [...] ☒ ➡ CIS ☒ ;

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

Stanovené ➡ a ☒ ➡ [...] ☒ skutočné náklady ➡ [...] ☒ vyplývajúce z leteckých navigačných služieb sa rozdelia na ➡ kategórie nákladov podľa článku 20 ods. 6 ☒ ➡ [...] ☒ a prístupnia sa verejnosti s výhradou ochrany dôverných informácií.

4. Finančné údaje o nákladoch ➡ [...] ☒ nahlásené v súlade s článkom 19 ods. 6 a ďalšie informácie relevantné pre výpočet jednotkových sadzieb kontroluje v rámci auditu alebo overuje národný dozorný orgán alebo subjekt nezávislý od dotknutého poskytovateľa leteckých navigačných služieb a schvaľuje ho národný dozorný orgán. ➡ [...] ☒ Závery auditu sa zverejnia, a to ➡ bez toho, aby bola dotknutá dôvernosť citlivých informácií. ☒

↓ 550/2004

~~4. Členské štáty určia príslušné orgány, ktoré budú mať právo prístupu k účtom poskytovateľov služieb poskytujúcim služby vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné.~~

~~5. Členské štáty môžu uplatniť prechodné ustanovenia článku 9 nariadenia (ES) č. 1606/2002 Európskeho parlamentu a Rady z 19. júla 2002 o uplatňovaní medzinárodných účtovných noriem³⁰ na poskytovateľov letových navigačných služieb, ktorí spadajú do pôsobnosti uvedeného nariadenia.~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 5

~~Článok 9a~~

~~Funkčné bloky vzdušného priestoru~~

~~1. Členské štáty prijímú do 4. decembra 2012 všetky potrebné opatrenia, aby zaistili vykonanie funkčných blokov vzdušného priestoru s cieľom dosiahnuť požadovanú kapacitu a efektívnosť siete riadenia letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba, udržiavať vysokú úroveň bezpečnosti a prispievať tak k celkovej výkonnosti systému leteckej dopravy a znižovaniu environmentálneho vplyvu.~~

~~3. Členské štáty, a to najmä členské štáty vytvárajúce susediace funkčné bloky vzdušného priestoru, vzájomne spolupracujú v najväčšom možnom rozsahu, aby zabezpečili súlad s týmto ustanovením. Spolupráca môže v prípade potreby zahŕňať aj tretie krajiny, ktoré sa podieľajú na vytváraní funkčných blokov vzdušného priestoru.~~

~~2. Funkčné bloky vzdušného priestoru predovšetkým:~~

~~a) sú podporované bezpečnostnou dokumentáciou;~~

³⁰ Ú. v. ES L 243, 11.9.2002, s. 1

b) umožňujú optimálne využívanie vzdušného priestoru pri zohľadnení tokov letovej prevádzky;

e) zabezpečujú súlad s európskou sieťou tratí zriadenou v súlade s článkom 6 nariadenia o vzdušnom priestore;

d) sú odôvodnené svojou celkovou pridanou hodnotou vrátane optimálneho využívania technických a ľudských zdrojov na základe analýzy nákladov a výnosov;

e) zabezpečujú plynulý a pružný prenos zodpovednosti za riadenie letovej prevádzky medzi stanovišťami letových prevádzkových služieb;

f) zabezpečujú zlučiteľnosť medzi rôznymi usporiadaniami vzdušného priestoru pričom optimalizujú, okrem iného, súčasné letové informačné oblasti;

g) spĺňajú podmienky, ktoré vyplývajú z regionálnych dohôd uzavretých v rámci ICAO;

h) dodržiavajú regionálne dohody existujúce ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, najmä dohody, ktoré sa týkajú európskych tretích krajín, a

i) uľahčujú dosahovanie súladu s výkonnostnými cieľmi Spoločenstva.

3. Funkčný blok vzdušného priestoru sa vytvára len na základe vzájomnej dohody medzi všetkými členskými štátmi a prípadnými tretími krajinami, ktoré sú zodpovedné za ktorúkoľvek časť vzdušného priestoru zahrnutého do funkčného bloku vzdušného priestoru.

Predtým než príslušné členské štáty oznámia Komisii vytvorenie funkčného bloku vzdušného priestoru, poskytnú Komisii, iným členským štátom a ďalším zainteresovaným stranám adekvátne informácie s cieľom dať im príležitosť predložiť svoje pripomienky.

4. V prípade, keď sa funkčný blok vzdušného priestoru vzťahuje na vzdušný priestor, za ktorý sú úplne alebo čiastočne zodpovedné dva alebo viaceré členské štáty, dohoda, ktorou je funkčný blok vzdušného priestoru zriadený, obsahuje nevyhnutné ustanovenia týkajúce sa spôsobu, akým sa blok môže meniť a spôsobu, akým môže členský štát vystúpiť z bloku, vrátane prechodných ustanovení.

~~5. Ak vzniknú problémy medzi dvoma alebo viacerými členskými štátmi týkajúce sa cezhraničeného funkčného bloku vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné, príslušné členské štáty môžu spoločne predniesť záležitosť Výboru pre jednotné nebo, ktorý k nej zaujme stanovisko. Stanovisko je určené príslušným členským štátom. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia odseku 63, členské štáty toto stanovisko zohľadnia pri hľadaní riešenia.~~

~~6. Komisia po prijatí oznámení členských štátov o dohodách a vyhláseniach uvedených v odsekoch 3 a 4 posúdi, ako každý funkčný blok vzdušného priestoru plní požiadavky stanovené v odseku 2 a výsledky predloží na prediskutovanie Výboru pre jednotné nebo. Ak Komisia zistí, že jeden alebo viacero funkčných blokov vzdušného priestoru nespĺňa požiadavky, nadviaže dialóg s príslušnými členskými štátmi s cieľom dosiahnuť dohodu o opatreniach potrebných na nápravu situácie.~~

~~7. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 6, sa dohody a vyhlásenia uvedené v odsekoch 3 a 4 oznamujú Komisii na účely uverejnenia v Úradnom vestníku Európskej únie. V tomto uverejnení sa určí dátum nadobudnutia účinnosti príslušného rozhodnutia.~~

~~8. V súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia sa do 4. decembra 2010 vypracuje poradný materiál týkajúci sa vytvárania a zmien funkčných blokov vzdušného priestoru.~~

~~9. Komisia do 4. decembra 2011 a v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia prijme vykonávacie predpisy týkajúce sa informácií, ktoré má príslušný členský štát alebo členské štáty poskytnúť pred vytvorením a zmenou funkčného bloku vzdušného priestoru v súlade s odsekom 3 tohto článku.~~

~~Článok 9b~~

~~Koordinátor systému funkčných blokov vzdušného priestoru~~

~~1. S cieľom uľahčiť vytváranie funkčných blokov vzdušného priestoru môže Komisia vymenovať fyzickú osobu za koordinátora systému funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „koordinátor“). Komisia koná v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.~~

~~2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 9a ods. 5, koordinátor na žiadosť všetkých dotknutých členských štátov a prípadných tretích krajín podieľajúcich sa na vytvorení spoločného funkčného bloku vzdušného priestoru pomáha pri prekonávaní ťažkostí v procese rokovaní s cieľom urýchliť vytváranie funkčných blokov vzdušného priestoru. Koordinátor koná na základe poverenia všetkých dotknutých členských štátov a prípadných tretích krajín podieľajúcich sa na vytvorení spoločného funkčného bloku vzdušného priestoru.~~

~~3. Koordinátor koná nestranne, najmä s ohľadom na členské štáty, tretie krajiny, Komisiu a zainteresované strany.~~

~~4. Koordinátor neposkytne žiadne informácie získané pri vykonávaní svojej funkcie okrem prípadov, keď ho k tomu splnomocnia dotknuté členské štáty a prípadné tretie krajiny.~~

~~5. Koordinátor podáva každé tri mesiace po svojom vymenovaní správy Komisii, Výboru pre jednotné nebo a Európskemu parlamentu. Správa obsahuje súhrn rokovaní a ich výsledkov.~~

~~6. Právomoci koordinátora sa skončia po podpísaní poslednej dohody o funkčnom bloku vzdušného priestoru, nie však neskôr ako 4. decembra 2012.~~

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 6
(prispôsobené)
⇒ nový
➞ Rada

KAPITOLA IV

⊗ RIADENIE SIETE ⊗

Článok 266

⊗ Funkcie siete ⊗ ~~Návrh riešenia a riadenie siete~~

1. Funkcie siete riadenia letovej prevádzky (~~ATM~~) ~~umožnia optimálne~~ ⇒ ~~...~~ ~~prispievajú k~~ udržateľnému a efektívnemu ⇐ využívaniu vzdušného priestoru ⇒ a obmedzených zdrojov. ⇐ ~~a~~ ⊗ Zabezpečujú tiež ⊗ ~~zabezpečiť~~, aby používatelia vzdušného priestoru mohli prevádzkovať ~~uprednostňované~~ ⇒ environmentálne ~~optimalizované~~ ~~...~~ ⇐ trajektórie a profile, ⊗ a zároveň umožňujú ⊗ ~~pričom sa zaisť~~ spravodlivý a primeraný prístup k vzdušnému priestoru a ~~leteckým letovým~~ navigačným službám a minimalizujú preťaženie. Tieto ~~sietové~~ funkcie siete ⇒ , ktoré sú uvedené v odseku ~~...~~ ~~2~~ ~~...~~ , ⇐ podporujú ~~hladký prístup používateľov vzdušného priestoru k leteckým navigačným službám, ako aj~~ dosiahnutie ~~...~~ výkonnostných cieľov a ~~podporujú regionálne a miestne iniciatívy~~ , pričom vychádzajú z prevádzkových požiadaviek.

⇒ Funkciami siete nie je dotknutá zvrchovaná právomoc členských štátov nad ich vzdušným priestorom a ich povinnosti v oblasti verejného poriadku, verejnej bezpečnosti a obrany.

1a. Bez toho, aby boli dotknuté predovšetkým články 44 a 46 nariadenia (EÚ) 2018/1139 a delegované a vykonávacie akty prijaté na ich základe, členské štáty si ponechávajú úplnú a výlučnú právomoc týkajúcu sa vytvárania a riadenia ich štruktúr vzdušného priestoru a ich cestných sietí. Členské štáty v tejto súvislosti zohľadňujú environmentálne aspekty, dopyt po leteckej doprave, sezónnosť a zložitosť letovej prevádzky a plánov výkonnosti. Pred rozhodnutím o uvedených aspektoch sa podľa potreby poradia s dotknutými používateľmi vzdušného priestoru alebo so skupinami zastupujúcimi takýchto používateľov vzdušného priestoru a s vojenskými orgánmi. ⇐

2. ~~Aby sa dosiahli ciele uvedené v odseku 1 a bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov vo vzťahu k národným tratiť a štruktúram vzdušného priestoru, Komisia zabezpečí vykonávanie týchto~~ Funkcie ⊗ siete ⊗ ⊗ uvedené v odseku 1 ~~...~~ ~~sú~~ ⇐ :

~~...~~

⇒ a) vytváranie štruktúr vzdušného priestoru, ktoré ponúkajú požadovanú úroveň bezpečnosti, kapacity, flexibility, reaktívnosti, environmentálneho správania, ako aj hladké poskytovanie efektívnych leteckých navigačných služieb, s náležitým ohľadom na bezpečnostné a obranné potreby; ☹

⇒ b) ⇒ [...] ☹ ⇒ manažment toku letovej prevádzky ☹ ; ⇐

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

⇓ nový

⇒ Rada

⇒ [...] ☹

⇒ [...] ☹ ⇒ d) ☹ poskytovanie kapacity riadenia letovej prevádzky v sieti ⇒ [...] ☹
⇒ v súlade so záväzkami ☹ stanovenými v ⇒ [...] ☹ pláne prevádzky siete (NOP – Network Operations Plan) ⇒ [...] ☹ ;

⇒ [...] ☹ ⇒ e) riadenie ☹ krízovej situácie v sieti;

⇒ [...] ☹

⇒ f) pripočítanie meškania ☹ manažmentu ⇒ toku letovej prevádzky ☹ ;

⇒ [...] ☹ ⇒ g) ☹ plánovanie ⇒ [...] ☹ a ⇒ [...] ☹ vykonávanie aktivít v oblasti zavádzania infraštruktúry v európskej sieti ATM v súlade s európskym riadiacim plánom ATM. ⇒ [...] ☹

⇒ [...] ☹

⇒ 3. Členské štáty a všetky relevantné zainteresované strany vykonávajú funkcie siete s podporou manažéra siete, ktorý vykonáva úlohy uvedené v článku 27 ods.

4. ☹

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 6

→ Rada

4. → Opatrenia, ktoré sa prijali na účely vykonávania funkcií uvedených v prvom pododseku odseku 2, → [...] → sú výlučne prevádzkovej alebo technickej povahy a → nezahŕňajú → [...] → vykonávanie rozhodovacej politickej právomoci. → Tieto opatrenia zohľadňujú špecifiká členských štátov a návrhy predložené na miestnej úrovni. → Zohľadňujú návrhy vypracované na národnej úrovni a na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru. Vykonávajú sa v koordinácii s → civilnými a → vojenskými orgánmi, a to → najmä → v súlade s dohodnutými postupmi týkajúcimi sa pružného využívania vzdušného priestoru.

↓ nový

→ [...] →

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 6

(prispôsobené)

Článok 27

⊠ Manažér siete ⊠

↓ nový

→ Rada

1. V záujme dosiahnutia cieľov uvedených v článku 26 → ods. 1 → Komisia s podporou agentúry → [...] → a → v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139 → zabezpečí, aby manažér siete prispieval k vykonávaniu funkcií siete stanovených v článku 26 → [...] → → ods. 2 v súlade s týmto článkom. Komisia dohliada na riadne plnenie úloh manažérom siete. →

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 6

(prispôsobené)

⇒ nový

⇒ Rada

2. Komisia ~~po konzultácii s Výborom pre jednotné nebo a v súlade s vykonávacími predpismi uvedenými v odseku 4 zveriť~~ ☒ určí ☒ Eurocontrolu alebo inému

⇒ EUROCONTROL alebo iný ☒ nezávislý a kompetentný orgán ☒ , aby vykonával ☒ úlohy ~~potrebné na vykonávanie funkcií uvedených v prvom pododseku~~ ☒ manažéra siete ☒ .

Komisia na tento účel prijme vykonávací akt v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3. V rozhodnutí o určení musia byť uvedené podmienky určenia vrátane financovania manažéra siete ☒ a podrobne opísané jednotlivé úlohy manažéra siete v súlade s týmto článkom a článkami 16 a 26 a relevantnými vykonávacími aktmi prijatými na základe článku 18 a článku 27 ods. 8, a v medziach týchto článkov. K zoznamu úloh manažéra siete je priložená jasná špecifikácia požadovaných služieb a výkonnosti, v porovnaní s ktorou sa meria výkonnosť manažéra siete, ako aj prípadné primerané dohody, ktoré sa uzatvoria medzi Komisiou a manažérom siete, ako sú napr. dohody o úrovni poskytovaných služieb. ☒

3. ☒ [...] ☒ ⇒ Manažér siete ☒ ~~Tieto úlohy~~ ☒ [...] ☒ ☒ vykonáva svoje úlohy ☒ ☒ , ☒ [...] ☒ nestranným ☒ a nákladovo efektívnym spôsobom ☒ [...] ☒ ~~v mene členských štátov a zainteresovaných strán~~ ☒ a ☒ je vhodne riadený ☒ a nezávislý ☒ . ☒ [...] ☒ ⇒ Ak ☒ má ☒ príslušný orgán ☒ [...] ☒ ☒ určený ☒ za manažéra siete aj ☒ [...] ☒ regulačné funkcie, ☒ takéto funkcie sa musia organizačne oddeliť ☒ . ☒ ⇒ Manažér siete pri vykonávaní svojich úloh zohľadňuje ☒ ~~pričom sa zohľadňujú~~ potreby celej siete ATM ☒ [...] ☒ ☒ a dbá pritom na zabezpečenie obranných spôsobilostí. ☒

☒ 4. Manažér siete ☒ ☒ na podporu funkcií siete uvedených v článku 26 ods. 2 ☒ ☒ vykonáva ☒ ☒ [...] ☒ ☒ tieto úlohy ☒

U Rada

➡ Rada

a) podpora vytvárania štruktúr vzdušného priestoru, ktoré ponúkajú požadovanú úroveň bezpečnosti, kapacity, flexibility, reaktívnosti, environmentálneho správania, ako aj hladké poskytovanie efektívnych leteckých navigačných služieb, s náležitým ohľadom na bezpečnostné a obranné potreby; ⇐

b) koordinácia manažmentu toku letovej prevádzky;

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

d) uľahčovanie delegovania poskytovania letových prevádzkových služieb v prípade, že to schváli dotknutý členský štát, berúc pritom do úvahy potrebné dohody o koordinácii všeobecnej a operačnej letovej prevádzky a potrebu zachovať primeranú koordináciu v rámci relevantných štruktúr vzdušného priestoru;

da) príprava plánu NSP a plánu NOP;

e) koordinácia a podpora poskytovania kapacít riadenia letovej prevádzky v rámci siete v súlade so záväzkami subjektov zainteresovaných na prevádzke, ako sa stanovuje v pláne NOP;

f) koordinácia a podpora pri riadení krízovej situácie v sieti;

g) podpora pre pripočítanie meškania manažmentu toku letovej prevádzky, vrátane postupu úpravy po vykonaní operácií zahŕňajúceho poskytovateľov leteckých navigačných služieb, letiská a vnútroštátne orgány, s cieľom riešiť otázky súvisiace s pripočítavaním meškania manažmentu toku letovej prevádzky, klasifikácie a pripočítavania;

h) koordinácia a podpora plánovania a vykonávania aktivít v oblasti zavádzania infraštruktúry v európskej sieti ATM v súlade s európskym riadiacim plánom ATM, a to prostredníctvom aktívnej účasti subjektov zainteresovaných na prevádzke na riadení a správe a s ohľadom na vojenské a prevádzkové potreby a prípadné súvisiace prevádzkové postupy;

i) monitorovanie fungovania infraštruktúry európskej siete ATM. ➔ [...] ➔

↓ nový

➔ Rada

4 ➔ a. ➔ Manažér siete ➔ [...] ➔ ➔ navrhuje ➔ podporné opatrenia ➔ týkajúce sa prevádzkových otázok ➔ zamerané na bezpečné a efektívne plánovanie a prevádzku ➔ siete ➔ za bežných podmienok a ➔ [...] ➔ podmienok krízovej situácie v sieti, ako aj opatrenia zamerané na neustále zlepšovanie sieťových operácií v jednotnom európskom nebi a celkovú výkonnosť siete, najmä pokiaľ ide o vykonávanie systému výkonnosti. Manažér siete ➔ [...] ➔ v rámci svojej činnosti v plnej miere integruje letiská do siete.

5. Manažér siete ➔ [...] ➔ ➔ navrhuje opatrenia ➔ v ➔ [...] ➔ ➔ prípade ➔ , že výkonnostné ciele uvedené v článku 10 primerane nezodpovedajú kapacite, ktorú majú poskytovať jednotliví poskytovatelia letových ➔ [...] ➔ ➔ prevádzkových ➔ služieb a na ktorej sa dohodol manažér siete s uvedenými poskytovateľmi letových ➔ [...] ➔ ➔ prevádzkových ➔ služieb v ➔ NOP ➔ ➔ [...] ➔ .

6. Manažér siete ➔ [...] ➔ ➔ [...] ➔ ➔ v koordinácii s relevantnými stranami ➔ radí Komisii ➔ [...] ➔ v súvislosti so zavádzaním infraštruktúry siete ATM v súlade s európskym riadiacim plánom ATM, najmä s cieľom identifikovať investície potrebné pre sieť.

7. ➔ Všetky rozhodnutia, ktoré ➔ ➔ [...] ➔ ➔ manažér siete ➔ prijíma pri plnení svojich úloh ➔ ➔ [...] ➔ , ➔ sa prijímajú ➔ prostredníctvom postupu kooperatívneho rozhodovania.

Strany postupu kooperatívneho rozhodovania konajú v maximálnej možnej miere s cieľom zlepšiť fungovanie a výkonnosť siete,  najmä pokiaľ ide o ciele pre celú EÚ v kľúčovej oblasti výkonnosti, ktorou je životné prostredie, berúc pritom do úvahy kľúčové bezpečnostné záujmy a regionálne a miestne okolnosti.

7a. Postup kooperatívneho rozhodovania uvedený v odseku 7 sa zakladá na:

a) náležitých a pravidelných konzultáciách so subjektmi zainteresovanými na prevádzke, s koordinátormi letiskových prevádzkových intervalov, členskými štátmi a prípadne s agentúrami a Komisiou;

b) podrobných pracovných dojednaniach, ktoré spoločne stanovia manažér siete a – najmä – subjekty zainteresované na prevádzke a členské štáty, ako aj prevádzkových postupoch, ktoré stanoví manažér siete na účely plánovania a prevádzkových aspektov súvisiacich s plnením funkcií siete.

Konzultácie uvedené v písmene a) a podrobné pracovné dojednania uvedené v písmene b) zohľadňujú špecifické prvky a požiadavky všetkých funkcií siete.

Cieľom postupu kooperatívneho rozhodovania je dosiahnuť konsenzus. V prípade, že sa tento postup týka zvrchovanej právomoci členského štátu/členských štátov nad ich vzdušným priestorom, je nutné získať súhlas tohto členského štátu/týchto členských štátov.

Ak jeden alebo viaceré subjekty zainteresované na prevádzke namietajú voči opatreniam súvisiacim s plnením úloh manažérom siete, otázka sa na účely urovnania postúpi rade pre riadenie siete.

7b. Rada pre riadenie siete sa zriadi prostredníctvom vykonávacích aktov uvedených v odseku 8 na účely zabezpečenia primeraného riadenia, pokiaľ ide o plnenie funkcií siete.

Rada pre riadenie siete je zodpovedná za schvaľovanie opatrení, ktoré prijme alebo navrhne manažér siete za podmienok stanovených vo vykonávacom akte uvedenom v odseku 8, za schvaľovanie špecifikácií týkajúcich sa konzultácií a podrobných pracovných dojednaní uvedených v odseku 7a písm. a) a b), za schvaľovanie plánov NOP a NSP predtým, ako ich schváli Komisia spolu s členskými štátmi, za monitorovanie vykonávania funkcií siete a poskytovanie stanovísk alebo odporúčaní ku konkrétnym otázkam.

Rada pre riadenie siete je zložená zo zástupcov subjektov zainteresovaných na prevádzke, z koordinátorov letiskových prevádzkových intervalov, zo zástupcov Komisie, zástupcov manažéra siete a zástupcov Eurocontrolu.

7c. Na rozhodnutiach strategického významu sa v plnej miere podieľajú členské štáty. 

 [...] 

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 6

~~3. Komisia môže pridať ďalšie funkcie do zoznamu funkcií uvedených v odseku 2 po riadnej konzultácii zainteresovaných strán z odvetvia. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 5 ods. 4 rámcového nariadenia.~~

↓ nový

 Rada

8. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 stanoví podrobné pravidlá  [...]  vykonávania článku 26 a tohto článku, najmä vykonávania funkcií siete, a to aj pokiaľ ide o krízové riadenie, vymenovanie manažéra siete, podmienky vzťahujúce sa na takéto vymenovanie a podrobne stanovené úlohy manažéra siete vo vzťahu k funkciám siete, ďalej pokiaľ ide o zloženie, fungovanie, rozhodovanie a podrobne stanovené úlohy rady pre riadenie siete – a to aj v súvislosti s krízovým riadením, postup kooperatívneho rozhodovania, kritériá a faktory, ktoré musia manažér siete a rada pre riadenie siete dodržiavať pri výkone im udelených úloh,  ako aj o radiace mechanizmy siete.  [...] 

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 6

~~4. Podrobné predpisy na vykonávanie opatrení uvedených v tomto článku, s výnimkou opatrení uvedených v odsekoch 6 až 9, sa prijímú v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia. Uvedené vykonávacie predpisy sa týkajú najmä:~~

~~a) koordinácie a harmonizácie procesov a postupov na zlepšenie efektívnosti správy leteckých frekvencií vrátane rozvoja zásad a kritérií;~~

~~b) ústrednej funkcie koordinovať včasnú identifikáciu a riešenie potrieb frekvencií v pásmach pridelených európskej všeobecnej letovej prevádzke s cieľom podporiť plánovanie a prevádzku európskej siete leteckej dopravy;~~

~~e) dodatočných funkcií siete stanovených v základnom pláne ATM;~~

~~d) podrobných úprav kooperatívneho rozhodovania medzi členskými štátmi, poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a funkcie riadenia siete pre úlohy uvedené v odseku 2;~~

~~e) mechanizmov konzultácie príslušných zainteresovaných strán v procese rozhodovania na národnej i európskej úrovni a~~

~~f) v rámci rádiového spektra prideleného všeobecnej letovej prevádzke~~

~~Medzinárodnou telekomunikačnou úniou rozdelenia úloh a povinností medzi funkciou riadenia siete a národné orgány pre správu frekvencií, pričom sa zabezpečí, aby národné funkcie správy frekvencií naďalej plnili tie úlohy frekvencií, ktoré nemajú vplyv na sieť. V prípadoch, ktoré majú vplyv na sieť, spolupracujú národné orgány pre správu frekvencií s orgánmi zodpovednými za funkciu riadenia siete s cieľom optimalizovať využívanie frekvencií.~~

↓ nový

↻ Rada

↻ [...] ↻

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 6

~~5. Aspekty koncepcie vzdušného priestoru iné ako tie, ktoré sú uvedené v odseku 2, sa riešia na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru. V procese tvorby koncepcie sa zohľadnia požiadavky a zložitosť leteckej dopravy, vnútroštátne plány výkonnosti alebo plány výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru, pričom jeho súčasťou je aj úplná konzultácia, a to podľa potreby s príslušnými používateľmi vzdušného priestoru alebo príslušnými skupinami zastupujúcimi používateľov vzdušného priestoru a vojenskými orgánmi.~~

~~6. Členské štáty zveria Eurocontrolu alebo inému nezávislému a kompetentnému orgánu vykonávanie riadenia toku letovej prevádzky pod podmienkou, že bude podliehať príslušným opatreniam dohľadu.~~

~~7. Vykonávacie predpisy pre riadenie toku letovej prevádzky vrátane príslušných opatrení dohľadu sa vypracujú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2~~

~~rámceového nariadenia a prijímú sa v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámceového nariadenia s cieľom optimalizovať dostupnú kapacitu pri využívaní vzdušného priestoru a zlepšovať procesy riadenia toku letovej prevádzky. Tieto pravidlá sú založené na transparentnosti a efektívnosti, pričom zaručujú, že kapacita sa poskytuje pružne a včas v súlade s odporúčaniami Regionálneho navigačného plánu ICAO pre európsky región.~~

~~8. Vykonávacie predpisy pre riadenie toku letovej prevádzky podporujú operatívne rozhodnutia poskytovateľov letových navigačných služieb, prevádzkovateľov letísk a používateľov vzdušného priestoru a týkajú sa týchto oblastí:~~

~~a) plánovanie letov;~~

~~b) využívanie dostupnej kapacity vzdušného priestoru počas všetkých fáz letu vrátane pridelovania letiskových prevádzkových intervalov a~~

~~e) používanie smerovania tratí pre všeobecnú letovú prevádzku, vrátane:~~

~~vytvorenia jednej publikácie pre organizáciu tratí a letovej prevádzky,~~

~~možnosti odklonenia všeobecnej letovej prevádzky od preťažených oblastí a~~

~~pravidiel prednosti týkajúcich sa prístupu všeobecnej letovej prevádzky k vzdušnému priestoru, a to najmä v obdobiach preťaženia a krízovej situácie.~~

~~9. Komisia pri vypracúvaní a prijímaní vykonávacích predpisov podľa potreby a bez toho, aby to malo vplyv na bezpečnosť, zohľadní súlad letových plánov a letiskových prevádzkových intervalov a potrebnú koordináciu s príslušnými regiónmi.~~

↓ nový

➡ Rada

Článok 28

Transparentnosť účtovníctva manažéra siete

1. Manažér siete ➡ každý rok zostavuje a uverejňuje ➡ svoje ➡ finančné účty ➡. Dané účty musia spĺňať medzinárodné účtovné štandardy prijaté Úniou. Tam, kde kvôli právnemu

postaveniu manažéra siete nie je možná úplná zhoda s medzinárodnými účtovnými štandardmi, musí poskytovateľ dosiahnuť takúto zhodu v maximálne možnej miere.

2. Manažér siete uverejní výročnú správu  o svojej činnosti  a pravidelne sa podrobí nezávislému auditu.

↓ 550/2004

Článok 10

Vzťahy medzi poskytovateľmi služieb

~~1. Poskytovatelia letových navigačných služieb môžu sami využívať služby iných poskytovateľov služieb, ktorí boli osvedčení v spoločenstve.~~

~~2. Poskytovatelia letových navigačných služieb formálne upravia svoje pracovné vzťahy prostredníctvom písomných zmlúv alebo rovnocenných právnych ujednaní ustanovujúcich špecifické povinnosti a funkcie ktoré preberá každý poskytovateľ, a umožňujúcich výmenu prevádzkových údajov medzi všetkými poskytovateľmi pokiaľ ide o všeobecnú letovú prevádzku. Tieto ujednania sa oznámia národnému dozornému orgánu alebo dotknutým orgánom.~~

~~3. V prípadoch, ktoré sa týkajú poskytovania letových prevádzkových služieb sa vyžaduje povolenie príslušných členských štátov. V prípadoch, ktoré sa týkajú poskytovania meteorologických služieb sa vyžaduje povolenie príslušných členských štátov, ak určí poskytovateľa na výlučnom základe v súlade s článkom 9 ods. 1.~~

↓ nový

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 6
(prispôsobené)

⇒ nový

⇒ Rada

Článok ~~3044~~

Vzt'ahy s vojenskými orgánmi

Členské štáty v súvislosti so spoločnou dopravnou politikou podniknú potrebné kroky na zabezpečenie uzavretie alebo obnovenie písomných ~~dohôd~~ alebo rovnocenných právnych dohôd medzi príslušnými civilnými a vojenskými orgánmi, pokiaľ ide o ~~riadenie~~ špecifických blokov vzdušného priestoru. ⌚ [...] ⌚

↓ 550/2004

Článok 13

~~Prístup k údajom a ochrana údajov~~

~~1. Pokiaľ ide o všeobecnú letovú prevádzku, medzi všetkými poskytovateľmi letových navigačných služieb, užívateľmi vzdušného priestoru a letiskami sa budú v reálnom čase vymieňať príslušné prevádzkové údaje, aby im boli umožnené ich prevádzkové potreby. Údaje sa použijú len na prevádzkové účely.~~

~~2. Prístup k relevantným prevádzkovým údajom bude udelený príslušným orgánom, osvedčeným poskytovateľom letových navigačných služieb, užívateľom vzdušného priestoru a letiskám na nediskriminačnom základe. 3. Osvedčení poskytovatelia služieb, užívatelia vzdušného priestoru a letiská stanovujú štandardné podmienky prístupu k svojim relevantným prevádzkovým údajom, iným než sú uvedené v odseku 1. Národné dozorné orgány schvália tieto štandardné podmienky. Podrobné pravidlá týkajúce sa týchto podmienok sa prípadne stanovujú v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.~~

↓ nový

⇒ Rada

⌚ [...] ⌚

↓ 551/2004 (prispôsobené)

KAPITOLA ~~II~~ V

~~ARCHITEKTÚRA VZDUŠNÉHO PRIESTORU~~ ☒ VZDUŠNÝ PRIESTOR, INTEROPERABILITA A TECHNOLOGICKÁ INOVÁCIA ☒

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 2

~~Článok 3~~

~~Európska horná letová informačná oblasť (EUIR)~~

1. Spoločenstvo a jeho členské štáty sa snažia o zriadenie a zo strany ICAO uznanie jediného EUIR. Na tento účel v záležitostiach, ktoré spadajú do právomoci Spoločenstva, predloží Komisia najneskôr do 4. decembra 2011 odporúčanie Rade v súlade s článkom 300 zmluvy.

2. EUIR bude usporiadaná tak, aby zahŕňala vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné členské štáty v súlade s článkom 1 ods. 3, a môže zahŕňať aj vzdušný priestor európskych tretích krajín.

3. Zriadenie EUIR sa nedotýka zodpovednosti členských štátov za poverenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb pre vzdušný priestor v ich právomoci v súlade s článkom 8 ods. 1 nariadenia o poskytovaní služieb.

4. Členské štáty si ponechajú svoju zodpovednosť voči ICAO v rámci geografických ohraničení horných letových informačných oblastí a letových informačných oblastí, ktoré im zverilo ICAO ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 3

(prispôsobené)

⇒ nový

⇒ Rada

~~Článok 32~~3a

Elektronické letecké informácie

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

Článok 32a

Pravidlá lietania a klasifikácia vzdušného priestoru

Komisia v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3:

a) prijíma príslušné ustanovenia o pravidlách lietania založené na normách a odporúčaných postupoch ICAO;

b) prijíma príslušné ustanovenia na zabezpečenie jednotného uplatňovania klasifikácie vzdušného priestoru ICAO s príslušnými úpravami, s cieľom zabezpečiť plynulé poskytovanie bezpečných a efektívnych letových prevádzkových služieb v rámci jednotného európskeho neba.

~~2. Na účel odseku 1 Komisia:~~

~~a) zabezpečuje rozvoj infraštruktúry leteckých informácií v rámci celého Spoločenstva formou portálu elektronických integrovaných informácií s neobmedzeným prístupom pre zainteresované strany. Uvedená infraštruktúra zjednotí prístup k požadovaným údajom a poskytovanie požadovaných údajov, ktoré zahŕňajú, ale neobmedzujú sa na letecké informácie, informácie ohlasovní letových prevádzkových služieb (ARO), meteorologické informácie a informácie o riadení toku prevádzky;~~

~~podporí modernizáciu a harmonizáciu poskytovania leteckých informácií v najširšom zmysle v úzkej spolupráci s Eurocontrolom a ICAO. 3. Komisia prijme k tomuto článku podrobné vykonávacie predpisy v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.~~

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 4

~~Článok 4~~

~~Pravidlá lietania a klasifikácia vzdušného priestoru~~

~~Komisia v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia prijme vykonávacie predpisy s cieľom:~~

~~a) prijať príslušné ustanovenia o pravidlách lietania založené na ICAO štandardoch a odporúčaných postupoch;~~

~~b) harmonizovať uplatňovanie klasifikácie vzdušného priestoru ICAO s príslušnými úpravami s cieľom zabezpečiť plynulé poskytovanie bezpečných a efektívnych letových prevádzkových služieb v rámci jednotného európskeho neba.~~

↓ 551/2004 (prispôsobené)

KAPITOLA III

~~PRUŽNÉ VYUŽÍVANIE VZDUŠNÉHO PRIESTORU V JEDNOTNOM EURÓPSKOM NEBI~~

↓ 551/2004 (prispôsobené)

⇒ nový

⇒ Rada

~~Článok 337~~

Pružné využívanie vzdušného priestoru

1. Pri zohľadnení  **charakteristiky a povahy vojenských činností v každom členskom štáte, ako aj**  organizácie vojenských hľadísk, za ktoré sú zodpovedné, členské štáty zabezpečujú v jednotnom európskom nebi ~~jednotné~~ uplatňovanie koncepcie pružného využívania pružného vzdušného priestoru  [...]  , aby bolo uľahčené riadenie vzdušného

priestoru a manažmentriadenie letovej prevádzky v rámci spoločnej dopravnej politiky ➡

2. Členské štáty každý rok podávajú Komisii správu o uplatňovaní koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru v kontexte spoločnej dopravnej politiky³ z hľadiska vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné.

3. Keď sú najmä [...] vzhľadom na správy predložené členskými štátmi
potrebné [...] jednotné podmienky, uplatňovania koncepcie pružného
 využívania vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi, Komisia [...] ☒
~~prijmú sa~~ v rámci obmedzení spoločnej dopravnej politiky ~~vykonávacie pravidlá~~ a bez
toho, aby boli dotknuté právomoci členských štátov vo vzťahu k ich vzdušnému
priestoru, prijme [...] ☒ [...] vykonávacie akty ☒ [...] v súlade s
 postupom ☒ preskúmania ☒ podľa ☒ uvedeným v ☒ článku 8 37 ods. 3 rámcového
nariadenia.

➡ 4. V prípadoch, keď uplatňovanie tohto článku vyvolá vážne prevádzkové ťažkosti, môžu členské štáty dočasne prerušiť takéto uplatňovanie pod podmienkou, že o tom bez meškania informujú Komisiu a ostatné členské štáty. Po zavedení dočasného prerušenia sa môžu vykonať úpravy pravidiel prijatých podľa článku 3 pre vzdušný priestor, za ktorý je zodpovedný príslušný členský štát, prípadne príslušné členské štáty. 🕒

➔ Rada

Článok 34

Koordinácia projektu SESAR

Subjekty zodpovedné za úlohy stanovené v práve Únie v oblastiach koordinácie fázy definovania projektu SESAR, fázy vývoja projektu SESAR a prípadne fázy zavádzania projektu SESAR zabezpečujú účinnú koordináciu medzi týmito tromi fázami s cieľom dosiahnuť medzi nimi plynulý a včasný prechod_☞_, pričom sa zamerivajú najmä na fázu industrializácie ☹.

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

☞ Komisia zavedie mechanizmy na monitorovanie účinnosti koordinácie projektu SESAR. ☺

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 10

~~Článok 15a~~

Spoločné projekty

~~1. Úspešnému vykonávaniu základného plánu ATM môžu pomôcť spoločné projekty. Takéto projekty podporia ciele tohto nariadenia, t. j. zlepšenie fungovania európskeho systému leteckej dopravy v kľúčových oblastiach, ako sú kapacita, letová a nákladová efektívnosť, ako aj trvalá udržateľnosť životného prostredia, v rámci prvoradých cieľov bezpečnosti.~~

~~2. Komisia môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia vypracovať poradný materiál obsahujúci možné spôsoby, ktorými môžu takéto projekty podporiť vykonávanie základného plánu ATM. Takýto poradný materiál nemá vplyv na mechanizmy uvádzania takýchto projektov týkajúcich sa funkčných blokov vzdušného priestoru do praxe podľa dohody strán v týchto blokoch.~~

~~3. Komisia sa môže v súlade s regulačným postupom uvedeným článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia tiež rozhodnúť vytvoriť spoločné projekty pre funkcie súvisiace so sieťami, ktoré majú obzvlášť veľký význam pre zlepšenie celkového výkonu riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb v Európe. Takéto spoločné projekty sa môžu považovať za oprávnené na finančnú podporu zo zdrojov Spoločenstva v rámci viacročného finančného rámca. S týmto cieľom a bez toho, aby tým bola dotknutá právomoc členských štátov rozhodovať o využití svojich finančných zdrojov, vypracuje Komisia nezávislú analýzu nákladov a výnosov a uskutoční príslušné konzultácie s členskými štátmi a so zainteresovanými stranami v súlade s článkom 10 rámcového nariadenia, pričom preskúma všetky vhodné možnosti financovania ich realizácie. Oprávnené náklady realizácie spoločných projektov sa hradia v súlade so zásadami transparentnosti a nediskriminácie.~~

↓ nový

☞ Rada

~~Článok 35~~

Spoločné projekty

1. V ~~závislosti od potrieb zainteresovaných strán týkajúcich sa synchronizácie môže~~ Komisia zriadiť spoločné projekty na realizáciu základných prevádzkových zmien identifikovaných v európskom riadiacom pláne ATM, ktoré ~~dosiahli dostatočnú zrelosť na to, aby vo všetkých členských štátoch umožnili interoperabilné spôsobilosti~~ ~~[...]~~ ~~zamerané na zlepšenie výkonnosti jednotného európskeho neba.~~

2. Komisia môže stanoviť aj mechanizmy riadenia spoločných projektov a ich vykonávania. ~~Do uvedených mechanizmov sa v čo najširšej miere zapoja všetky príslušné civilné a vojenské zainteresované strany, a tam, kde je to možné a vhodné, zohrávajú vedúcu úlohu.~~

3. Spoločné projekty môžu byť oprávnené na financovanie z prostriedkov 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 prínosov a uskutoční príslušné konzultácie s členskými štátmi a s príslušnými zainteresovanými stranami v súlade s článkom ~~38~~, pričom preskúma ~~stanovenie priorit a~~ všetky vhodné možnosti financovania ich vykonávania.

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

↓ 551/2004

~~Článok 8~~

~~Dočasné prerušenie~~

~~1. V prípadoch, keď uplatňovanie článku 7 vyvolá vážne prevádzkové ťažkosti, môžu členské štáty dočasne prerušiť takéto uplatňovanie pod podmienkou, že o tom bez meškania informujú Komisiu a ostatné členské štáty.~~

~~2. Po zavedení dočasného prerušenia sa môžu vykonať úpravy pravidiel prijatých podľa článku 7 ods. 3 pre vzdušný priestor, za ktorý je (sú) zodpovedný(-é) príslušný(-é) členský(-é) štát(-y), v súlade s postupom podľa článku 8 rámcového nariadenia.~~

KAPITOLA ~~IV~~ VI

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 11

~~Článok 17~~

~~Revízia príloh~~

~~Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov príloh s cieľom zohľadniť technický alebo prevádzkový vývoj sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 5 ods. 4 rámcového nariadenia.~~

~~Z dôvodu naliehavosti môže Komisia použiť postup pre naliehavé prípady, ktorý sa uvádza v článku 5 ods. 5 rámcového nariadenia.~~

↓ nový

➡ Rada

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

➡ [...] ➡

↓ 549/2004 (prispôsobené)

⇒ nový

⇒ Rada

Článok ~~37~~⁵

Postup výboru

1. Komisii bude pomáhať Výbor pre jednotné nebo, ďalej len „výbor“, zložený z dvoch zástupcov každého členského štátu, a ktorému predsedá ~~zástupca~~ Komisia. Výbor zabezpečí primerané zohľadnenie záujmov všetkých kategórií užívateľov. ⇒ Výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011. ⇐

⇒ [...] ⇐

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok ~~5~~ a ~~7~~ rozhodnutia 1999/468/ES ⇒ nariadenia (EÚ) č. 182/2011 ⇐ ~~so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.~~

~~Obdobie uvedené v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES sa stanovuje na jeden mesiac.~~

⇒ 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. ⇐

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 4

~~4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.~~

~~5. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1, 2, 4 a 6 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5
(prispôsobené)

Článok ~~38~~¹⁰

⊠ Konzultácia so zainteresovanými stranami ⊠

↓ nový

⇒ Rada

1. Členské štáty, národné dozorné orgány, ⇒ [...] ☹ ⇒ PRB – ak bol PRB určený v súlade s článkom 9b, ☹ a manažér siete stanovujú konzultačné mechanizmy na primerané konzultácie so zainteresovanými stranami na účely plnenia ich úloh pri vykonávaní tohto nariadenia.

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5

(prispôsobené)

⇒ nový

⇒ Rada

2. Komisia zriadi ⇒ [...] ☹ ☒ ☒ konzultačný mechanizmus na úrovni Spoločenstva ☒ Únie ☒ ⇒ na účely konzultácií o otázkach týkajúcich sa vykonávania tohto nariadenia s príslušnými zainteresovanými stranami ⇒ [...] ☹ ☒. Do konzultácie zapojí špecifický výbor pre medziodvetvový dialóg zriadený na základe rozhodnutia ☒ Komisie ☒ 98/500/ES. ~~3. Konzultácie so zúčastnenými stranami sa týkajú najmä rozvoja a zavádzania nových koncepcií a technológií v EATMN.~~ ⇒ Na účely odseku 3 písm. e), keď sa vyžaduje konzultácia týkajúca sa vojenských hľadísk, Komisia vedie konzultácie s členskými štátmi aj s Európskou obrannou agentúrou a vnútroštátnymi vojenskými orgánmi. ☒

⇒ [...] ☹

⇒ 3. Na účely odsekov 1 a 2 sa v relevantných prípadoch konzultuje aspoň s týmito subjektmi zainteresovanými aj nezainteresovanými na prevádzke: ☹

a) poskytovatelia ~~leteckých letových~~ navigačných služieb ⇒ alebo ⇒ [...] ☹ skupiny, ktoré ich zastupujú ☒ ;

↓ nový

b) manažér siete;

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5

(prispôsobené)

⇒ nový

⇒ Rada

- c) prevádzkovatelia letísk ⇒ alebo ⇒ [...] skupiny, ktoré ich zastupujú ⇐
- d) ~~príslušný~~ používatelia vzdušného priestoru alebo ⇒ [...] skupiny ☒, ktoré ich zastupujú; ☒ ~~zastupujúce používateľov vzdušného priestoru;~~

⇒ [...] ⇒

- f) výrobný priemysel; a
- g) zastupiteľské orgány odborného personálu;

↓ nový

⇒ Rada

⇒ [...] ⇒ h) vnútroštátne orgány vrátane príslušných vnútroštátnych vojenských orgánov;

i) koordinátori letiskových prevádzkových intervalov;

j) ⇒ mimovládne organizácie ⇒ so záujmom o letectvo alebo ATM ⇒.

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5

(prispôsobené)

➡ Rada

Článok 6

Odvetvový konzultačný orgán

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

➡ Článok 38a

Vzťahy so zainteresovanými stranami

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

Článok 397

Vzťahy s európskymi tretími krajinami

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5
(prispôbené)

⇒ nový

⇒ Rada

Spoločenstvo a jeho ☒ Únia a jej ☒ členské štáty sa zamerajú na rozšírenie jednotného európskeho neba ☒ o ☒ ~~na krajiny štáty~~, ktoré nie sú členmi Európskej únie, a budú toto rozšírenie podporovať. Na tento účel sa usilujú ~~budú snažiť~~ bud' v rámci dohôd uzavretých so susednými tretími krajinami, najmä v oblasti ⇒ EUROCONTROL-u alebo v regióne ICAO EUR ~~alebo v rámci dohôd týkajúcich sa funkčných blokov vzdušného priestoru~~ o to, aby sa ☒ jednotné európske nebo ☒ rozšírilo ☒ o ☒ ~~na tieto krajiny~~ rozšírilo uplatňovanie tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3. ⇒ Okrem toho sa usilujú o spoluprácu s týmito krajinami bud' v kontexte dohôd o ⇒ cezhraničnom poskytovaní služieb s tretími krajinami, o spolupráci v oblasti modernizácie ATM, o ~~funkciách siete alebo v rámci dohody medzi~~ Úniou a ⇒ [...] ~~⇒ EUROCONTROL-om,~~ čím sa zabezpečí všeobecný rámec pre posilnenú spoluprácu a posilní „celoeurópsky rozmer“ ATM. ⇐

⇒ Týmto článkom nie je dotknuté rozhodnutie členských štátov o tom, či by sa jednotné európske nebo malo rozšíriť na ich zámorské krajiny a územia alebo autonómne územia v iných regiónoch ICAO. ~~☐~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5

Článok 8

Vykonávacie predpisy

~~1. Na vypracovanie vykonávacích predpisov môže Komisia udeliť Eurocontrolu alebo v prípade potreby inej inštitúcii právomoci, v ktorých stanoví úlohy s časovým plánom~~

~~ich realizácie, pričom zohľadní príslušné konečné termíny stanovené v tomto nariadení. Komisia koná v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2.~~

~~2. Keď Komisia zamýšľa udeliť právomoci v súlade s odsekom 1, snaží sa čo najlepšie využiť platné dojednania na zapojenie a konzultáciu všetkých zainteresovaných strán, ak tieto dojednania zodpovedajú praktikám Komisie týkajúcim sa transparentnosti a konzultačných postupov a nie sú v rozpore s jej inštitucionálnymi záväzkami.~~

↓ nový

↻ Rada

Článok 40

Podpora od iných orgánov

Komisia môže pri plnení svojich úloh podľa tohto nariadenia požiadať o podporu iné orgány  [...]  vrátane EUROCONTROL-u v rámci dohody medzi Úniou a EUROCONTROL-om zabezpečujúcej všeobecný rámec posilnenej spolupráce .

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 1

~~Článok 4~~

Požiadavky na bezpečnosť

~~Komisia prijme v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia vykonávacie predpisy, ktoré zahŕňajú príslušné ustanovenia regulačných požiadaviek Eurocontrolu na bezpečnosť (ESARR) a následné zmeny a doplnenia týchto požiadaviek v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, v prípade potreby s príslušnými úpravami.~~

~~KAPITOLA IV~~

~~ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 11

(prispôsobené)

⇒ nový

⇒ Rada

Článok ~~41~~⁴⁸

Dôvernosť

1. Národné dozorné orgány konajúce v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi, ~~vnútroštátne príslušné orgány~~, Komisia ~~PRB ani manažér siete~~ nesmú prezradiť informácie dôverného charakteru, najmä informácie o poskytovateľoch ~~leteckých letových~~ navigačných služieb, ich obchodných vzťahoch alebo položkách nákladov ~~a príjmov~~.

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

3. Informácie a údaje ➡ [...] © ➡ sprístupnené © na základe ➡ [...] © ➡ ➡ [...] © článku ➡ 13 ods. 3b), článku 13a ods. 6, článku 13b ods. 2, článku 25 ods. 3 a článku 25 ods. 4 alebo oznámené v súlade s článkom © 19 ods. 6, najmä pokiaľ ide o stanovené náklady a skutočné náklady určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb, ➡ ~~uvedených v článku 14~~ sa zverejňujú ➡, a to s ohľadom na ochranu obchodných záujmov fyzických alebo právnických osôb vrátane duševného vlastníctva, pokiaľ nepreváži verejný záujem na ich zverejnení. ©

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5
(prispôsobené)
➡ nový
➡ Rada

Článok 42~~9~~

~~Pokuty~~ ~~Sankeie~~

~~Sankeie, ktoré členské štáty uložia~~ ➡ Členské štáty stanovujú pravidlá týkajúce sa pokút uplatniteľných pri ➡ ~~za~~ porušeníach tohto nariadenia a ~~opatrení uvedených v článku 3~~ ➡ vykonávacích aktov prijatých na jeho základe ➡, najmä používateľmi vzdušného priestoru ➡, prevádzkovateľmi letísk ➡ a poskytovateľmi ➡ leteckých navigačných ➡ služieb ➡, a prijímajú opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonania. Stanovené pokuty ➡ musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.

↓ 549/2004

Článok 12

~~Dozor, sledovanie a metódy posudzovania účinkov~~

~~1. Dozor, sledovanie a metódy posudzovania účinkov sú založené na výročných správach predložených členskými štátmi o vykonávaní opatrení prijatých podľa tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3.~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 6 písm.

a)

~~2. Komisia pravidelne preskúma uplatňovanie tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3 a podá prvú správu Európskemu parlamentu a Rade do 4. júna 2011 a potom na konci každého referenčného obdobia uvedeného v článku 11 ods. 3 písm. d). Ak je to odôvodnené, na tento účel môže Komisia požadovať od členských štátov informácie dopĺňujúce k informáciám obsiahnutým v správach, ktoré predložili podľa odseku 1 tohto článku.~~

↓ 549/2004

~~3. Na účely vyhotovenia správ uvedených v odseku 2 si Komisia vyžiada stanovisko výboru.~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 6 písm.

b)

~~4. Vzhľadom na pôvodné ciele a budúce potreby správy obsahujú hodnotenie výsledkov dosiahnutých opatreniami prijatými podľa tohto nariadenia vrátane vhodných informácií o vývoji v sektore týkajúci sa najmä ekonomických, sociálnych a environmentálnych aspektov, aspektov zamestnanosti a technológie, ako aj informácií o kvalite služby.~~

↓ nový

➡ Rada

Článok 43

Hodnotenie

1. Komisia ➡ 5 až 8 rokov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia ➡ vykoná hodnotenie s cieľom posúdiť jeho ➡ [...] ➡ právne, sociálne, hospodárske a environmentálne vplyvy ➡ [...] ➡ a jeho prínos na vnútroštátnej aj európskej úrovni. ➡ Ak je to odôvodnené, Komisia môže na tento účel požadovať od členských štátov, ➡ a to aj od ich vojenských orgánov, ➡ informácie týkajúce sa uplatňovania tohto nariadenia.

2. Komisia ➡ [...] ➡ predloží ➡ svoje zistenia Európskemu parlamentu a Rade. Zistenia vyplývajúce z hodnotenia sa zverejňujú.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 12
(prispôsobené)

~~Článok 18a~~

~~Preskúmanie~~

~~Komisia najneskôr do 4. decembra 2012 predloží Európskemu parlamentu a Rade štúdiu, v ktorej posúdi právne, bezpečnostné, priemyselné, hospodárske a sociálne vplyvy uplatňovania trhových princípov na poskytovanie komunikačných, navigačných, prehľadových a leteckých informačných služieb, v porovnaní s platnými alebo alternatívnymi organizačnými zásadami a pri zohľadnení vývoja v oblasti funkčných blokov vzdušného priestoru a dostupných technológií.~~

↓ 551/2004 (prispôsobené)

~~KAPITOLA IV~~

~~ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA~~

~~Článok 10~~

~~Preskúmanie~~

~~V rámci pravidelného preskúmania uvedeného v článku 12 ods. 2 rámcového nariadenia Komisia zhotoví výhľadové štúdiu o podmienkach budúceho uplatňovania koncepcií uvedených v článkoch 3, 5 a 6 na spodný vzdušný priestor.~~

~~Na základe záverov štúdie a na základe dosiahnutého pokroku Komisia najneskôr do 31. decembra 2006 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, doplnenú podľa potreby návrhom na rozšírenie uplatňovania týchto koncepcií na spodný vzdušný priestor, alebo na stanovenie ďalších krokov. V prípade, že sa predpokladá také rozšírenie, príslušné rozhodnutia by sa mali prednostne prijať pred 31. decembrom 2009.~~

Článok ~~44~~⁴³

Ochranné opatrenia

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

- a) na dohľad nad vzdušným priestorom, za ktorý sú zodpovedné v súlade s regionálnymi dohodami ICAO o ~~leteckej letovej~~ navigácii, vrátane schopnosti odhaliť, identifikovať a hodnotiť všetky lietadlá používajúce takýto ~~☒~~ vzdušný ~~☒~~ priestor, na účely zaručenia bezpečnosti letov a prijatia opatrení na zaistenie potrieb bezpečnostnej ochrany a obrany;
- b) v prípade vážnych vnútorných nepokojov, ktoré ohrozujú ~~udržiavanie~~^{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 ochrany;
- e) na vykonanie vojenských operácií a výcviku, vrátane nevyhnutných možností na cvičenia.

~~Článok 13a~~

~~Európska agentúra pre bezpečnosť letectva~~

~~Komisia a členské štáty pri vykonávaní tohto nariadenia a nariadení (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004, (ES) č. 552/2004 a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008~~

~~z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva³¹ v súlade so svojimi úlohami stanovenými v tomto nariadení podľa potreby koordinujú svoju činnosť s Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva s cieľom zaručiť, aby sa riadne zohľadnili všetky aspekty bezpečnosti.~~



Článok 45

Zrušenie

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

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

↓ 550/2004 (prispôsobené)

Článok ~~46~~⁴⁹

Nadobudnutie účinnosti ☒ a uplatňovanie ☒

1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť ~~20. deň~~ ☒ dvadsiatym dňom ☒ po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

~~2. Články 7 a 8 však nadobúdajú účinnosť jeden rok po uverejnení spoločných požiadaviek uvedených v článku 6 v Úradnom vestníku Európskej únie.~~

↓ nový

➡ Rada

2. Článok 3 ods. 3 ➡ a článok 25 ods. 3 ➡ sa uplatňujú od [Úrad pre publikácie – vložiť dátum – ➡ [...] ➡ 72 ➡ mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia].

³¹ ~~Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.~~

Články 10 až 24 sa uplatňujú od [...] . Článok 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 a článok 15 nariadenia (ES) č. 550/2004 a vykonávacie akty prijaté na ich základe sa však naďalej uplatňujú na účely vykonávania systémov výkonnosti a spoplatňovania vzťahujúcich sa na tretie referenčné obdobie. Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2019/709, v znení prijatom 6. mája 2019, sa uplatňuje až do konca štvrtého referenčného obdobia.

Článok [...] a článok 32 sa uplatňujú na manažéra siete odo dňa, keď [...] začne platiť rozhodnutie o určení, ktoré bolo prijaté v súlade s článkom 27 ods. 2.

Článok 42 sa uplatňuje od [Úrad pre publikácie: vložiť dátum nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia]. Opatrenia prijaté členskými štátmi podľa uvedeného článku sa uplatňujú od:

– [Úrad pre publikácie: vložiť dátum – 72 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia], pokiaľ ide o porušenie článku 3 ods. 3 a článku 25 ods. 3;

– rok po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia, pokiaľ ide o porušenie článkov 10 až 24.

↓ 550/2004

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

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

→₁ 1070/2009 článok 2 ods. 13
písm. a)
→₂ 1070/2009 článok 2 ods. 13
písm. b)

PRÍLOHA I

→₁ POŽIADAVKY NA OPRÁVNENÉ SUBJEKTY ←

→₂ Oprávnené subjekty musia: ←

~~musia byť schopné preukázať rozsiahle skúsenosti v posudzovaní verejných a súkromných subjektov v sektore leteckej dopravy, najmä poskytovateľov letových navigačných služieb, a v iných podobných sektoroch v jednej alebo niekoľkých oblastiach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie,~~

~~musia mať k dispozícii rozsiahle pravidlá a predpisy pre pravidelný dohľad nad uvedenými subjektami, ktoré sú zverejňované a pravidelne aktualizované a zdokonaľované prostredníctvom výskumných a vývojových programov,~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 13
písm. b)

~~nesmú byť ovládané poskytovateľmi letových navigačných služieb, riadiacimi orgánmi letísk alebo inými subjektami, ktoré sú obchodne zainteresované v poskytovaní letových navigačných alebo dopravných služieb,~~

~~musia byť vybavené dostatočným technickým, riadiacim, podporným a výskumným personálom primeraným úlohám, ktoré sa majú vykonávať,~~

↓ 552/2004

~~6. Orgán musí uzavrieť poistenie zodpovednosti, pokiaľ jeho záväzky nepreberie členský štát v súlade s národným právom, alebo za inšpekcie nie je zodpovedný samotný členský štát.~~

~~7. Personál orgánu musí zachovávať mlčanlivosť vzhľadom na všetky informácie získané pri vykonávaní svojich úloh podľa tohto nariadenia.~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 13
písm. b)

~~musia byť riadené a spravované tak, aby bola zabezpečená dôvernosť informácií požadovaných správou;~~

~~musia byť pripravené poskytnúť rozhodujúce informácie príslušnému národnému dozornému orgánu;~~

~~musia mať určenú a zdokumentovanú svoju politiku a ciele, ako aj záväzky vo vzťahu ku kvalite a zabezpečiť, aby táto politika bola pochopená, uplatňovaná a zachovávaná na všetkých úrovniach organizácie;~~

~~musia rozvíjať, uplatňovať a udržiavať účinný vnútorný systém kvality, založený na vhodných častiach medzinárodne uznávaných noriem kvality a v zhode s EN 45004 (inšpekčné orgány) a s EN 29001, podľa požiadaviek Programu IACS na osvedčovanie systémov zabezpečenia kvality;~~

~~musia podliehať osvedčovaniu svojho systému kvality nezávislým orgánom audítorov, uznaným orgánmi členského štátu, v ktorom majú svoje sídlo.~~

↓ 550/2004 (prispôsobené)

⇒ nový

↻ Rada

PRÍLOHA III

↻ [...] ↻



PRÍLOHA II

Zrušené nariadenia a ich zmeny

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



PRÍLOHA III

TABUĽKA ZHODY

Nariadenie č. 549/2004	Nariadenie č. 550/2004	Nariadenie č. 551/2004	Toto nariadenie
článok 1 ods. 1 až 3			článok 1 ods. 1 až 3
článok 1 ods. 4			—
—			článok 1 ods. 4
článok 2 bod 1 písm. a) a b)			článok 2 bod 5 písm. a) a b)
článok 2 bod 2			článok 2 bod 1
článok 2 bod 3			článok 2 bod 2
—			Článok 2 bod 2a
článok 2 bod 4			článok 2 bod 4
—			článok 2 bod 6
článok 2 bod 5			článok 2 bod 3
článok 2 bod 6			článok 2 bod 11
článok 2 bod 7			článok 2 bod 12
—			článok 2 bod 13
článok 2 bod 8			článok 2 bod 14
článok 2 bod 9			článok 2 bod 8
článok 2 bod 10			článok 2 bod 9

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

článok 2 body 24 a 25			–
článok 2 bod 26			článok 2 bod 36
článok 2 bod 27			–
článok 2 bod 28			článok 2 bod 37
článok 2 bod 29			článok 2 bod 38
–			článok 2 body 39 a 40
článok 2 bod 30			článok 2 bod 41
–			článok 2 body 42 a 43
–			Článok 2 body 43a až 43c
článok 2 bod 31			článok 2 bod 44
–			Článok 2 bod 44a
–			článok 2 bod 45
článok 2 bod 32			–
článok 2 bod 33			článok 2 bod 46
článok 2 bod 34			článok 2 bod 47
–			článok 2 body 48 až 52
článok 2 body 35 a 36			–
článok 2 bod 38			článok 2 bod 53

článok 2 bod 39			článok 2 bod 54
–			článok 2 bod 56
článok 2 bod 40			článok 2 bod 57
článok 2 bod 41			článok 2 bod 27
–			článok 2 body 28 až 30
			Článok 2a
článok 3			–
článok 4 ods. 1			článok 3 ods. 1
článok 4 ods. 2			článok 3 ods. 3
–			článok 3 ods. 4
článok 4 ods. 3			článok 3 ods. 2
článok 4 ods. 4			
–			
článok 4 ods. 5			článok 3 ods. 9
–			články 4 až 9
článok 5 ods. 1			článok 37 ods. 1
článok 5 ods. 2			
článok 5 ods. 3			článok 37 ods. 3
–			Článok 37 ods. 4
článok 5 ods. 4 a 5 a článok 6			–

článok 7			článok 39
článok 8 ods. 1			článok 40
článok 8 ods. 2			–
–			článok 41
článok 9			článok 42
článok 10 ods. 1			článok 38 ods. 1
článok 10 ods. 2			článok 38 ods. 2
článok 10 ods. 3			článok 38 ods. 3
–			článok 38a
článok 11 ods. 1 prvá veta a článok 11 ods. 3 písm. d) prvá a tretia veta			článok 10 ods. 1
článok 11 ods. 1 písm. a) až c)			článok 10 ods. 2
článok 11 ods. 2			–
článok 11 ods. 3 písm. a)			článok 11
–			
článok 11 ods. 3 písm. b) a c)			článok 13 ods. 1,3, 3a a 3b
–			článok 13 ods. 1a) a 1b)
článok 11 ods. 3 písm. b)			článok 13 ods. 2

článok 11 ods. 3 písm. c) prvý pododsek			článok 13 ods. 5
článok 11 ods. 3 písm. c) prvý pododsek			článok 13a ods. 1
—			článok 13a ods. 2
článok 11 ods. 3 písm. a)			článok 13a ods. 3
článok 11 ods. 3 písm. c) pododsek 2 až 4			článok 13a ods. 4 a 5
—			článok 13a ods. 6
článok 11 ods. 3 písm. d) druhá veta			článok 13b ods. 2
—			Článok 13b ods. 1 a 2a
článok 11 ods. 3 písm. e)			článok 13b ods. 3
—			články 16 a 17
článok 11 ods. 4 písm. a)			článok 10 ods. 3 písm. a)
—			článok 10 ods. 3 písm. b) až d)
článok 11 ods. 4 písm. b) a c)			—
článok 11 ods. 4 písm. d)			článok 10 ods. 3 písm. e)

článok 11 ods. 4 písm. e)			článok 10 ods. 3 písm. f)
–			článok 10 ods. 3 písm. g) až k)
článok 11 ods. 4 druhý pododsek			článok 18
článok 11 ods. 5			–
článok 11 ods. 6			článok 18
–			články 19 až 35
článok 12 ods. 1 a 2 až po slová „v článku 3“			článok 43 ods. 1
článok 12 ods. 2, časť prvej vety začínajúca slovami „a podá prvú správu Európskemu parlamentu“			článok 43 ods. 2
článok 12 ods. 3 a 4			–
článok 13			článok 44
–			článok 45
článok 13a			–
článok 14			článok 46
	článok 1		článok 1 ods. 1
	–		článok 1 ods. 2 až 4
	–		články 2 a 3

	článok 2 ods. 1		článok 4 ods. 1
	–		
	článok 2 ods. 2		článok 4 ods. 3
	–		článok 5 ods. 1
	článok 2 ods. 3		článok 5 ods. 3
	článok 2 ods. 4		článok 5 ods. 2
	článok 2 ods. 5		článok 5 ods. 4
	článok 2 ods. 6		článok 5 ods. 5
	–		článok 5 ods. 5a
	články 3 až 6		–
	článok 7		článok 7 ods. 1a písm. a)
	článok 7 ods. 2		článok 7 ods. 1a písm. c)
	článok 7 ods. 3 prvá veta		
	článok 7 ods. 3 druhá a tretia veta		–
	článok 7 ods. 4		článok 6 ods. 2a a 3
	článok 7 ods. 5 a 6		–
	článok 7 ods. 7		článok 6 ods. 1 druhý pododsek a článok 6 ods. 4 a 5
	článok 7 ods. 8 a 9		–

	–		článok 6 ods. 6
	článok 8 ods. 1		článok 7 ods. 1
	–		článok 7 ods. 1 písm. b) a článok 7 ods. 1 druhý pododsek, písm. c) a d)
	článok 8 ods. 2		článok 7 ods. 2
			článok 7 ods. 2 posledná veta
	článok 8 ods. 3		článok 7 ods. 3
	článok 8 ods. 4 a 5		–
	článok 8 ods. 6		článok 7 ods. 4
	článok 9		článok 7a
	článok 9a		článok 2a
	článok 9b		–
	článok 10		článok 7b
	–		články 9b až 18
	článok 11		článok 30
	článok 12 ods. 1		článok 25 ods. 1
	článok 12 ods. 2		článok 25 ods. 1
	článok 12 ods. 3		článok 25 ods. 3
	–		článok 25 ods. 4
	článok 12 ods. 4		článok 25 ods. 2

	–		články 26 až 28
	článok 12 ods. 5		–
	článok 13 ods. 1		článok 9a ods. 1
	článok 13 ods. 2		článok 9a ods. 3
	článok 13 ods. 3		článok 9a ods. 4
	–		články 32a až 34
	článok 14		článok 19 ods. 1
	článok 15 ods. 1		článok 19 ods. 2
	článok 15 ods. 3 písm. f)		článok 19 ods. 3
	–		článok 19 ods. 5
	–		
	článok 15 ods. 2 písm. a)		článok 20 ods. 1 a 2
	článok 15 ods. 2 písm. b) prvá veta		článok 20 ods. 2
	článok 15 ods. 2 písm. b) druhá veta		článok 20 ods. 3
	článok 15 ods. 2 písm. b) tretia veta		článok 20 ods. 4
	článok 15 ods. 2 písm. c)		–
	článok 15 ods. 2 písm. d)		článok 20 ods. 6

	článok 15 ods. 2 písm. e)		článok 20 ods. 5
	článok 15 ods. 2 písm. f)		článok 19 ods. 6 a článok 23
	článok 15 ods. 3 písm. a)		článok 22 ods. 1
	—		článok 22 ods. 2, 3 a 5a
	článok 15 ods. 3 písm. b)		článok 22 ods. 4
	článok 15 ods. 3 písm. c)		článok 21 ods. 1
	—		článok 21 ods. 1a a 2
	článok 15 ods. 3 písm. d)		článok 19 ods. 2
	článok 15 ods. 3 písm. e)		článok 20 ods. 2 a článok 22 ods. 1
	článok 15 ods. 3 písm. f)		článok 22 ods. 5
	článok 15 ods. 4		článok 23
	článok 15a ods. 1 a 3 prvá veta		článok 35 ods. 1 a 4
	článok 15a ods. 2		článok 35 ods. 2 a 4
	článok 15a ods. 3 druhá až štvrtá veta		článok 35 ods. 3
	—		články 37 až 40

	článok 15a ods. 3 piata veta		–
	článok 16 ods. 1		článok 24 ods. 1
	článok 16 ods. 2		článok 24 ods. 2 a 3
	článok 16 ods. 3		článok 24 ods. 3
	článok 17		–
	článok 18 ods. 1		článok 41 ods. 1
	článok 18 ods. 2		článok 41 ods. 2
	článok 18 ods. 3		článok 41 ods. 3
	–		články 42 až 45
	článok 19		článok 46
	príloha I		–
	príloha II		–
		článok 1 ods. 1	článok 1 ods. 1
		článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 1
		–	článok 1 ods. 2 a 3
		článok 1 ods. 3	článok 1 ods. 4
		–	článok 1 ods. 5 a 6 a články 2 až 25
		článok 1 ods. 4 a článok 3	–
		článok 3a	článok 32

		články 4 a 5	–
		článok 6 ods. 1	článok 26 ods. 1
			článok 26 ods. 1a
		článok 6 ods. 2 prvý pododsek	článok 26 ods. 2
			článok 26 ods. 3
		článok 6 ods. 2 druhý pododsek	článok 26 ods. 4
		–	článok 27 ods. 1
		článok 6 ods. 2 tretí pododsek prvá veta	článok 27 ods. 2
		článok 6 ods. 2 tretí pododsek druhá a tretia veta	článok 27 ods. 3
		–	článok 27 ods. 4 až 7c
		článok 6 ods. 3	–
		článok 6 ods. 4	článok 27 ods. 8
		článok 6 ods. 5	článok 26 ods. 1a
		článok 6 ods. 6	článok 26 ods. 2 písm. b)
		článok 6 ods. 7 až 9	článok 27 ods. 8
		–	články 28 a 30
		článok 7 ods. 1	článok 33 ods. 1

		článok 7 ods. 2	článok 33 ods. 2
		článok 7 ods. 3	článok 33 ods. 3
			článok 33 ods. 4
		–	články 34 až 45
		články 8 a 10	–
		článok 11	článok 46