



Rada
Evropské unie

Brusel 22. června 2021
(OR. en)

9616/21

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

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

PRACOVNÍ DOKUMENT

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Delegace
Č. předchozího dokumentu:	ST 9490/21 + COR1-5
Č. dok. Komise:	ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20
Předmět:	Pozměněný návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o provádění jednotného evropského nebe (přepracované znění) – obecný přístup (3. června 2021)

Delegace naleznou v dodatku I obecný přístup Rady k výše uvedenému návrhu včetně jeho příloh, který Rada přijala na svém 3798. zasedání konaném dne 3. června 2021.

2013/0186 (COD)

Pozměněný návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o provádění jednotného evropského nebe

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

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

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1).

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10).

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20).

- (2) Přijetím prvního balíčku právních předpisů o jednotném evropském nebi Evropským parlamentem a Radou, totiž nařízení (ES) č. 549/2004, nařízení (ES) č. 550/2004, nařízení (ES) č. 551/2004 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004⁶, byl stanoven pevný právní základ pro hladký a bezporuchový, interoperabilní a bezpečný systém uspořádání letového provozu (ATM). Přijetím druhého balíčku, totiž nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009⁷, byla iniciativa jednotného evropského nebe dále posílena zavedením koncepce systému sledování výkonnosti a koncepce manažera struktury vzdušného prostoru, aby se výkonnost evropské sítě ATM ještě zvýšila. Nařízení (ES) č. 552/2004 bylo zrušeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139⁸, jelikož pravidla nezbytná pro interoperabilitu systémů, složek a postupů ATM byla do uvedeného nařízení zahrnuta.
- (3) S cílem zohlednit změny zavedené v nařízení (EU) 2018/1139 je nezbytné uvést obsah tohoto nařízení do souladu s obsahem nařízení (EU) 2018/1139, a současně je nutné uvedené nařízení změnit.
- (4) V článku I Chicagské úmluvy o civilním letectví z roku 1944 smluvní státy uznávají, že „každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzdušným prostorem nad svým územím“. V rámci této svrchovanosti a v souladu s použitelnými mezinárodními smlouvami vykonávají členské státy Unie při řízení letového provozu výsadu veřejné moci.

⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26).

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cílem zvýšit výkonnost a udržitelnost evropského leteckého systému (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 34).

⁸ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

- (4a) Tímto nařízením by neměla být dotčena práva a povinnosti členských států podle Chicagské úmluvy.
- (5) Provádění společné dopravní politiky vyžaduje účinný systém letecké dopravy, který by umožňoval bezpečný, pravidelný a udržitelný provoz služeb letecké dopravy a tedy co nejlepší využívání vzdušného prostoru a kapacity, a který by tak přispíval k udržitelnosti letectví a usnadňoval volný pohyb zboží, osob a služeb.
- (6) Souběžné dosahování cíle zvýšení bezpečnostních standardů v letovém provozu a zlepšení celkové výkonnosti ATM a letových navigačních služeb (ANS) v běžném letovém provozu v Evropě vyžaduje, že musí být zohledněn lidský faktor. Proto by měly členské státy zastávat zásadu „spravedlivého posuzování“ („just culture“). Měla by být zohledněna stanoviska a doporučení odborné skupiny na vysoké úrovni pro lidský rozměr⁹ jednotného evropského nebe.
- (7) Zlepšování environmentální výkonnosti ATM rovněž přispívá k plnění cílů obsažených v Pařížské dohodě, ve sdělení Komise o Zelené dohodě pro Evropu, v závěrech Rady o strategii Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a v Digitální agendě pro Evropu, zejména prostřednictvím snižování emisí z letecké dopravy.
- (7a) Vzdušný prostor je pro všechny kategorie uživatelů společným zdrojem, který musí být všemi využíván pružně, přičemž je třeba zajistit spravedlnost a průhlednost a zohlednit bezpečnostní a obranné zájmy členských států a jejich závazky v mezinárodních organizacích.
- (8) V roce 2004 členské státy přijaly obecné prohlášení k vojenským otázkám vztahujícím se k jednotnému evropskému nebi¹⁰, což znovu zopakovaly. Podle tohoto prohlášení mají členské státy především rozšiřovat civilně-vojenskou spolupráci a usnadňovat spolupráci mezi vojenskými silami členských států ve všech záležitostech uspořádání letového provozu, pokud a nakolik je považována dotčenými členskými státy za potřebnou.

⁹ C(2017) 7518 final.

¹⁰ Viz Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 9.

- (9) Rozhodnutí vztahující se k obsahu, rozsahu nebo provádění vojenských činností a výcviku nespádají do působnosti Unie podle čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.
- (9a) Členské státy, případně společně se třetími zeměmi, mohou vytvářet funkční bloky vzdušného prostoru za účelem rozvinutí lepší spolupráce a koordinace s cílem podporovat výkonnost sítě uspořádání letového provozu v rámci jednotného evropského nebe a snížený dopad na životní prostředí.
- (10) Členské státy by měly jmenovat vnitrostátní dozorový orgán, který převezme úkoly jemu svěřené tímto nařízením. Aby byl zajištěn stálý a kvalitní dozor nad poskytováním služeb v celé Evropě, měla by být zajištěna dostatečná nezávislost a dostatečné financování vnitrostátních dozorových orgánů. Financování těchto orgánů by především mělo zaručovat jejich nezávislost a umožnit jim, aby fungovaly v souladu se zásadami spravedlnosti, transparentnosti, nediskriminace a proporcionality. Zaměstnanci vnitrostátních dozorových orgánů by měly jednat nezávisle, zejména předcházením střetu zájmů mezi poskytováním letových navigačních služeb a plněním svých úkolů. To by nemělo vnitrostátnímu dozorovému orgánu bránit v tom, aby byl součástí regulačního orgánu příslušného pro několik regulovaných odvětví, pokud tento regulační orgán splňuje požadavky na nezávislost, nebo aby byl z organizačního hlediska připojen především k vnitrostátnímu příslušnému orgánu určenému podle nařízení (EU) 2018/1139 nebo vnitrostátnímu orgánu pro hospodářskou soutěž.
- (11)
- (12) Vnitrostátní dozorové orgány mají v provádění jednotného evropského nebe klíčovou úlohu, a proto by měly vzájemně spolupracovat s cílem umožnit výměnu informací o své práci a svých zásadách rozhodování, osvědčených postupech a praxi, jakož i pokud jde o použití tohoto nařízení a vytvoření společného přístupu, a to i prostřednictvím posílené spolupráce na regionální úrovni. Tato spolupráce by měla být pravidelná.
- (13)

- (14) Poskytovateli letových navigačních služeb by mělo být umožněno nabízet služby v Unii za nediskriminačních podmínek, je-li držitelem osvědčení nebo prohlášení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139.
- (14a) Podle čl. 2 odst. 3 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139 se uvedené nařízení, včetně požadavků na udělení osvědčení stanovených v článku 41 tohoto nařízení, nevztahuje na uspořádání letového provozu (ATM) a letové navigační služby (ANS), které jsou poskytovány či zpřístupňovány vojenskými silami. Členské státy by tak rovněž měly být oprávněny povolit, aby byly bez uděleného osvědčení, nebo při použitelnosti tohoto nařízení v celém nebo částečném rozsahu, letové navigační služby poskytovány v celém vzdušném prostoru, který spadá pod jejich pravomoc, nebo v části tohoto vzdušného prostoru. V takových případech může mít dotčený členský stát zejména možnost určit příslušné poskytovatele vojenských služeb s cílem poskytovat letové provozní služby nebo meteorologické služby v souladu s tímto nařízením.
- (14b) Toto nařízení nevyžaduje osvědčení signálů poskytovaných globálními navigačními družicovými systémy (GNSS).
- (15) Při poskytování rovnocenných letových navigačních služeb by nemělo docházet k diskriminaci mezi uživateli vzdušného prostoru.
- (16) Letové provozní služby by měly být poskytovány na výlučném základě. Na poskytovatele těchto služeb by se měly vztahovat požadavky na určení a požadavky veřejného zájmu, zvláště pokud jde o národní bezpečnost a obranu, jakož i o jejich hlavní místo podnikání a jejich vlastnictví. V tomto ohledu je třeba vzít v úvahu skutečnost, že poskytování letových provozních služeb, jak navrhuje toto nařízení, je spojeno s výkonem veřejné moci, která není hospodářské povahy a neopravňuje tak k použití pravidel na ochranu hospodářské soutěže uvedených ve Smlouvě.
- (16a) Členské státy by měly zajistit, že jejich vnitrostátní právní předpisy nebrání určení poskytovatele letových provozních služeb především z důvodu, že tento poskytovatel má hlavní místo podnikání v jiném členském státě nebo je vlastněn státními příslušníky tohoto členského státu v případě, že použitelnost takového vnitrostátního právního předpisu představuje neodůvodněné omezení volného pohybu služeb nebo svobody usazování, což by mělo být posuzováno případ od případu s ohledem na všechny relevantní okolnosti.

- (16b) Členské státy by na základě své analýzy bezpečnostních otázek měly mít možnost exklusivně určit jednoho nebo více poskytovatelů meteorologických služeb pro celý vzdušný prostor nebo jeho část spadající pod jejich pravomoc, aniž by bylo třeba vyhlašovat nabídkové řízení.
- (16c) Spolupráce mezi poskytovateli letových navigačních služeb je důležitým nástrojem pro zlepšení celkové výkonnosti evropského systému ATM a měla by být podporována.
- (17) Členské státy mohou na základě své analýzy bezpečnostních otázek poskytovatelům letových provozních služeb, provozovatelům letišť nebo skupině provozovatelů letišť umožnit zadávat zakázky na komunikační, navigační a přehledové služby (CNS), letecké informační služby (AIS), služby údajů o letovém provozu (ADS), meteorologické služby (MET), pokud dotýčný členský stát neurčí jediného poskytovatele meteorologických služeb, nebo letové provozní služby pro řízení letišť a řízení přiblížení. Možnost využít toto zadávání zakázek může přinést větší flexibilitu a podpoří inovace v oblasti služeb, aniž by byly dotčeny bezpečnost a zvláštní potřeby včetně armády, pokud jde o důvěrnost, interoperabilitu, odolnost systému, přístup k údajům a bezpečnost ATM.
- (18) Jsou-li zadávány meteorologické služby nebo letové provozní služby pro řízení letišť a řízení přiblížení, neměl by se na ně vztahovat systém sledování výkonnosti stanovený v tomto nařízení.
- (19)
- (20) Případné zadávání zakázek na letové navigační služby by mělo probíhat v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU¹¹ a směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU¹², pokud není v tomto nařízení stanoveno jinak, a v souladu se zásadami rovného zacházení, nediskriminace a transparentnosti, jakož i v souladu s platnými ustanoveními Smlouvy, konkrétně s pravidly Smlouvy týkajícími se volného pohybu služeb a svobody usazování.

¹¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65).

¹² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243).

- (21) Pro řízení provozu bezpilotních letadel je nezbytná dostupnost společných informačních služeb. Aby se omezily náklady na řízení provozu, ceny za společné informační služby poskytované na výlučném základě by měly vycházet z nákladů a přiměřené ziskové přírážky a podléhat schválení vnitrostátními dozorovými orgány. Poskytovatelé společných informačních služeb by měli mít povolen přístup k příslušným provozním údajům za podmínek, jež budou spravedlivé, přiměřené a nediskriminační, aby bylo možné službu poskytovat.
- (21a) Pro pružné poskytování služeb údajů o letovém provozu na přeshraničním a celounijním základě je zásadní dostupnost relevantních provozních údajů o všeobecném letovém provozu. Tyto údaje by proto měly být zpřístupněny příslušným zúčastněným stranám za podmínek, jež budou spravedlivé, přiměřené a nediskriminační. Přesnost informací, včetně informací o stavu vzdušného prostoru a o konkrétních situacích v letovém provozu, a včasné předání těchto informací civilním a vojenským řídicím letového provozu má přímý dopad na bezpečnost a účinnost provozu, včetně environmentální účinnosti letů. Včasný přístup k aktuálním informacím o stavu vzdušného prostoru má zásadní význam pro všechny strany, které chtějí využít dostupných struktur vzdušného prostoru, když předkládají nebo znovu předkládají svůj letový plán.
- (22) Systém sledování výkonnosti a systém poplatků by měly zajistit efektivní, udržitelný a nepřetržitý provoz evropského systému ATM a jejich cílem rovněž je učinit letové navigační služby poskytované za jiných než tržních podmínek nákladově efektivnějšími a podporovat lepší kvalitu služeb. Za tímto účelem by tyto systémy měly zahrnovat relevantní a vhodné pobídky. S ohledem na tento cíl by se systém sledování výkonnosti neměl vztahovat na služby zadávané v souladu s tímto nařízením. Systém sledování výkonnosti by měl pokrýt veškerou oblast letových navigačních služeb, které určený poskytovatel letových provozních služeb poskytuje nebo pořizuje od jiných poskytovatelů služeb, mimo jiné v případě, že poskytovatel služeb poskytuje letové navigační služby a letové provozní služby.
- (22a) Může být určen orgán pro kontrolu výkonnosti, který by radil a pomáhal Komisi a vnitrostátním dozorovým orgánům s prováděním systému sledování výkonnosti a systému poplatků.

(23)

(24)

- (25) Vzhledem k přeshraničním a síťovým prvkům, které jsou nedílnou součástí poskytování traťových letových navigačních služeb by se výkonnost měla posuzovat zejména ve vztahu k výkonnostním cílům na úrovni Unie.
- (25a) Vzhledem k tomu, že členské státy a jejich vnitrostátní dozorové orgány znají místní podmínky, měly by být pověřeny přípravou a přijetím návrhu plánů výkonnosti a výkonnostních cílů. Tyto plány by měly být založeny zejména na příspěvcích určeného poskytovatele či určených poskytovatelů letových provozních služeb týkajících se všech letových navigačních služeb, které tyto poskytovatele služeb poskytují nebo pořizují. Komise by měla být pověřena hodnocením těchto plánů. Vnitrostátní dozorové orgány by také měly být pověřeny sledováním výkonnosti poskytovatelů letových provozních služeb a případně ukládáním nápravných opatření.
- (26) Návrhy plánů výkonnosti by měly obsahovat traťové výkonnostní cíle v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie, jakož i výkonnostní cíle letištních terminálů v klíčových oblastech životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů při současném zohlednění místních podmínek a vzájemné propojenosti mezi klíčovými oblastmi výkonnosti a bezpečnosti, a měly by splňovat určitá kvalitativní kritéria, aby bylo v nejvyšší možné míře zajištěno, že stanovené cíle budou skutečně splněny.
- (27) Na vykonávání sítě by se s ohledem na její zvláštní povahu měla vztahovat specifická kritéria. Na síť by se měly vztahovat výkonnostní cíle v klíčových oblastech životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů.
- (28) Systém poplatků by měl být založen na zásadě, že by uživatelé vzdušného prostoru měli platit náklady za služby, které jim byly poskytnuty nebo z nichž mají užitek a které nejsou pokryty jiným způsobem. Do nákladů vzniklých v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb vnitrostátními orgány členských států, včetně příslušných vnitrostátních orgánů a vnitrostátních dozorových orgánů a EUROCONTROLu, které jsou způsobilé k naúčtování uživatelům vzdušného prostoru, mohou být zahrnuty náklady související s manažerem struktury vzdušného prostoru. Poplatky by měly podporovat bezpečné, účinné, efektivní a udržitelné poskytování letových navigačních služeb s ohledem na dosažení vysoké úrovně bezpečnosti a efektivity nákladů a plnění výkonnostních cílů a podporovat snižování dopadů letectví na životní prostředí.

- (29) Členské státy by měly mít možnost poskytovat modulaci poplatků, které umožní zlepšit environmentální výkonnost a kvalitu služeb, zejména prostřednictvím většího využívání udržitelných alternativních paliv, vyšší kapacity a omezení zpoždění, a současně zachovat optimální úroveň bezpečnosti. Komise by měla vypracovat studii proveditelnosti o dopadu modulace poplatků na leteckou dopravu a na zainteresované strany, jakož i příspěvek této modulace k dosažení cílů jednotného evropského nebe.
- (30)
- (30a) Je třeba zřídit mechanismy, jako je prodloužení či pozastavení probíhajícího referenčního období nebo úprava výkonnostních cílů za referenční období, s cílem řešit nepředvídatelné a závažné události, které mají podstatný vliv na provádění systému sledování výkonnosti a systému poplatků a u nichž lze pozorovat výrazné odchýlení od prognóz týkajících se provozu.
- (30b) Aniž je dotčen postup stanovený v článku 258 SFEU, Komise by měla přezkoumat plnění požadavků ze strany členských států stanovených v rámci systému sledování výkonnosti a systému poplatků a může případně vydat stanovisko, zda byly tyto požadavky splněny.
- (31) Měla by být stanovena transparentnost účetnictví poskytovatelů letových navigačních služeb jako jeden ze způsobů, jak zabránit křížovému subvencování a následným narušením.
- (32) Funkce sítě by měly přispívat k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy a podporovat plnění výkonnostních cílů na úrovni Unie. Měly by usnadnit udržitelné, účinné a environmentálně optimální využívání vzdušného prostoru a omezených zdrojů, odrážet provozní potřeby při zavádění infrastruktury evropské sítě ATM a poskytovat podporu v případě krizí sítě.

- (32a) Řadu funkcí sítě, jako je uspořádání toku letového provozu, musí centrálně koordinovat jednotný orgán v rámci podpory akcí, které provádějí členské státy a příslušní provozní uživatelé. Řadu úkolů přispívajících k výkonu těchto funkcí by proto měl provádět manažer struktury vzdušného prostoru, jehož činnost by měla zahrnovat všechny dotčené zúčastněné strany zapojené do provozu. Zvláštní úkoly manažera struktury vzdušného provozu by měly být stanoveny v tomto nařízení. Manažera struktury vzdušného provozu by měla jmenovat Komise. Komise by měla prováděním těchto úkolů pověřit Eurocontrol, a to s ohledem na rozsáhlé odborné znalosti této organizace v oblasti letectví, nebo jiný nezávislý a kvalifikovaný subjekt.
- (33) Provozní uživatelé, kteří musejí provádět funkce sítě na místní a provozní úrovni, jakož i členské státy by měli být plně zapojeni do provádění těchto funkcí a do rozhodovacího procesu. Manažer struktury vzdušného provozu by tak měl přijmout opatření prostřednictvím rozhodování založeného na spolupráci, zejména na konzultaci provozních uživatelů a členských států a podrobných pracovních ujednání a provozních procesech. V takovém procesu rozhodování založeném na spolupráci by měly v co nejvyšší možné míře převažovat zájmy sítě, aniž by tím byly dotčeny bezpečnostní a obranné zájmy, a mělo by pokud možno vést k vyřešení problémů a nalezení konsensu. Kromě toho pro zajištění vhodného řízení týkajícího se provádění funkcí sítě by měla být zřízena Rada pro uspořádání struktury vzdušného provozu, jež zajistí patřičné zastoupení zájmů všech aktérů zapojených do provádění těchto funkcí. Aniž je dotčena konzultace Rady pro uspořádání struktury vzdušného provozu ohledně regulačních a strategických rozhodnutí, jako je schválení strategického plánu sítě, opatření přijatá prostřednictvím rozhodování založeného na spolupráci a Radou pro uspořádání struktury vzdušného provozu by měla být provozní nebo technické povahy, přičemž je třeba zajistit každodenní provoz sítě v souladu s cíli tohoto nařízení. Je třeba jasně definovat rozhodovací pravomoci manažera struktury vzdušného provozu a Rady pro uspořádání struktury vzdušného provozu, jakož i rozsah rozhodování založeného na spolupráci. Akty přijaté v rámci funkcí sítě by měly v příslušných případech podléhat soudnímu přezkumu v souladu s podmínkami stanovenými ve Smlouvě.

(34)

- (35)
- (36) Zajištění úplných, kvalitních a včasných leteckých informací má významný dopad na bezpečnost a usnadnění přístupu ke vzdušnému prostoru Unie a možnosti pohybu v něm. Přístup k těmto údajům by měl být usnadněn prostřednictvím vhodné informační infrastruktury.
- (37) Bezpečného a účinného využívání vzdušného prostoru lze dosáhnout pouze prostřednictvím úzké spolupráce mezi jeho civilními a vojenskými uživateli, která je v praxi založena především na koncepci pružného užívání vzdušného prostoru a účinné civilně-vojenské koordinace stanovené organizací ICAO. Za účelem zajištění jednotného uplatňování této koncepce by Komise měla být zmocněna přijmout prováděcí akty, a to v mezích společné dopravní politiky a aniž jsou dotčeny odpovědnosti členských států za jejich vzdušný prostor.
- (38) Cílem projektu SESAR je umožnit bezpečný, účinný a environmentálně udržitelný rozvoj letecké dopravy pomocí modernizace evropského a celosvětového systému ATM. V zájmu jeho plné účinnosti by měla být zajištěna řádná koordinace mezi různými fázemi tohoto projektu. Evropský hlavní plán ATM by měl vycházet z definiční fáze projektu SESAR a přispívat k plnění výkonnostních cílů na úrovni Unie.
- (39) Koncepce společných projektů by se měla zaměřit na včasné, koordinované a synchronizované provedení zásadních provozních změn stanovených v evropském hlavním plánu ATM, které mají dopad na celou síť. Komise by měla být pověřena provedením analýzy nákladů a přínosů, pokud jde o financování, s cílem urychlit zavádění projektu SESAR.
- (40) Pomocí souladu s požadavky na systémy a složky ATM stanovenými nařízením (EU) 2018/1139 by se měla zajistit interoperabilita těchto systémů a složek ve prospěch jednotného evropského nebe.
- (41)

- (42) Aby byly zajištěny jednotné podmínky k provádění tohoto nařízení, zejména pokud jde o určení orgánu pro kontrolu výkonnosti, uplatňování systému sledování výkonnosti a systému poplatků – včetně stanovení výkonnostních cílů na úrovni Unie –, kritéria a postupy pro posuzování návrhů plánů výkonnosti a výkonnostních cílů poskytovatelů letových provozních služeb a manažera struktury vzdušného prostoru, posuzování a schvalování plánů výkonnosti, sledování výkonnosti, pravidla pro poskytování informací o nákladech a poplatcích, obsah a stanovení nákladového základu poplatků a stanovení jednotkových sazeb za letové navigační služby, mechanismus pobídek a mechanismus sdílení rizik, pravidla pro výkon funkcí sítě, jmenování manažera struktury vzdušného prostoru a podmínky jeho jmenování, úkoly manažera struktury vzdušného prostoru, Radu pro uspořádání struktury vzdušného provozu, rozhodování založené na spolupráci a mechanismy řízení sítě, požadavky na dostupnost provozních údajů, uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru, vypracovávání společných projektů a mechanismů řízení, jež se na ně vztahují, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹³. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise by navrhovaný prováděcí akt neměla přijmout.
- (43) Sociální a profesní organizace by měly být případně konzultovány v souvislosti se všemi navrhovanými opatřeními, která mají dalekosáhlé sociální a technologické důsledky, jakož i důsledky týkající se lidské dimenze a výkonnosti. Na úrovni Unie by měl být konzultován i výbor pro kolektivní vyjednávání zřízený rozhodnutím Komise 98/500/ES¹⁴ a expertní skupina pro lidskou dimenzi.
- (44) Sankce stanovené za porušení tohoto nařízení by měly být účinné, přiměřené a odrazující, aniž by snižovaly provozní bezpečnost.

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

¹⁴ Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27.

(44b) Toto nařízení by nemělo bránit členským státům, aby uplatňovaly opatření potřebná pro zajištění základních bezpečnostních nebo obranných zájmů. Kromě toho se toto nařízení nedotýká pravomoci členských států přijmout předpisy, které se vztahují k organizaci jejich ozbrojených sil. Tato pravomoc může vést členské státy k přijetí opatření, která zajišťují jejich ozbrojeným silám dostatečný vzdušný prostor pro přiměřené školící a výcvikové účely. Měla by být proto stanovena bezpečnostní doložka, která umožní výkon této pravomoci.

(45)

(46) Protože cílů tohoto nařízení, zejména provádění jednotného evropského nebe, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a nýbrž vzhledem k nadnárodnímu rozsahu opatření jich může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality, stanovenou v uvedeném článku, toto nařízení nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví pravidla pro vytvoření a účinné fungování jednotného evropského nebe s cílem posílit normy bezpečnosti leteckého provozu, přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy a zlepšit celkovou výkonnost uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb pro všeobecný letový provoz v Evropě tak, aby byly splněny požadavky všech uživatelů vzdušného prostoru. Jednotné evropské nebe zahrnuje konzistentní celoevropskou síť, postupně více integrovaný vzdušný prostor, systémy uspořádání sítě a uspořádání letového provozu, které jsou založeny na bezpečnosti, výkonnosti a interoperabilitě a technologické modernizaci, ku prospěchu všech uživatelů vzdušného prostoru, občanů a životního prostředí.
2. Uplatňováním tohoto nařízení a není dotčena svrchovanost členských států nad jejich vzdušným prostorem a požadavky členských států, které se vztahují k veřejnému pořádku, veřejné bezpečnosti a záležitostem obrany podle článku 44. Toto nařízení a se nevztahuje na vojenské činnosti a výcvik. Je zajištěna koordinace s vojenskými orgány s cílem zjistit a řešit případný dopad uplatňování tohoto nařízení na vojenské činnosti.
3. Uplatňováním tohoto nařízení nejsou dotčena práva a povinnosti členských států vyplývající z chicagské Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 („Chicagská úmluva“). V tomto kontextu je cílem tohoto nařízení v oblasti své působnosti napomáhat členským státům v plnění jejich závazků podle Chicagské úmluvy tím, že poskytne základnu pro společný výklad a jednotné provádění ustanovení uvedené úmluvy a že zajistí, aby tato ustanovení byla řádně zohledněna v tomto nařízení a v prováděcích pravidlech k němu.

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

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení:

1. „letištní službou řízení“ se rozumí služba řízení letového provozu (ATC) pro letištní provoz;
2. „leteckou informační službou“ se rozumí služba zřízená v rámci určené oblasti pokrytí, aby poskytovala letecké informace a údaje nezbytné pro bezpečnost, pravidelnost a účinnost letecké navigace;
 - 2a. „agenturou“ se rozumí Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví zřízená nařízením (EU) 2018/1139;
3. „poskytovateli letových navigačních služeb“ se rozumějí veškeré veřejné nebo soukromé subjekty, které poskytují jednu nebo více letových navigačních služeb pro všeobecný letový provoz;
4. „letovými navigačními službami (ANS)“ se rozumějí letové provozní služby; komunikační, navigační a přehledové služby (CNS) včetně služeb, které rozšiřují signály vysílané družicemi základních konstelací GNSS pro účely letecké navigace; meteorologické služby pro letový provoz (MET); letecké informační služby (AIS); a služby údajů o letovém provozu (ADS);
5. „službou řízení letového provozu (ATC)“ se rozumí služba poskytovaná za účelem:
 - a) zabránění nehod
 - i) mezi letadly;

ii) mezi letadly a překážkami v manévrovacích prostorech;

b) urychlení a zajištění řádného toku letového provozu;

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

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

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

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

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

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

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

14. „uživatelé vzdušného prostoru“ se rozumějí provozovatelé letadel provozovaných v souladu s pravidly všeobecného letového provozu;
15. „pohotovostní službou“ se rozumí služba poskytovaná za účelem vyrozumívání příslušných organizací o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba, a asistence těmto organizacím podle potřeby;
16. „přibližovací službou řízení“ se rozumí služba řízení letového provozu pro přilétající nebo odlétající řízené lety;
17. „oblastní službou řízení“ se rozumí služba řízení letového provozu pro řízené lety v řízených oblastech;
18. „základní hodnotou“ se rozumí hodnota určená za účelem stanovení výkonnostních cílů a odhadovaná za využití skutečných nákladů nebo skutečných jednotkových nákladů během roku předcházejícího začátku příslušného referenčního období;
19. „referenční skupinou“ se rozumí skupina poskytovatelů letových provozních služeb s podobným provozním a ekonomickým prostředím;
20. „rozdělenou hodnotou“ se rozumí hodnota získaná pro daného poskytovatele letových provozních služeb rozdělením výkonnostního cíle na úrovni Unie na podíly jednoho nebo více poskytovatelů letových provozních služeb, která slouží jako referenční hodnota pro posouzení souladu výkonnostního cíle stanoveného v návrhu plánu výkonnosti s výkonnostním cílem pro celou Unii;
21. „osvědčením“ se rozumí osvědčení podle čl. 3 odst. 12 nařízení (EU) 2018/1139;
22. „společnou informační službou (CIS)“ se rozumí služba spočívající v šíření statických a dynamických dat s cílem umožnit poskytování služeb U-space pro řízení provozu bezpilotních letadel;
23. „komunikačními službami“ se rozumějí letecké pevné a mobilní služby, které umožňují komunikační spojení země-země, vzduch-země a vzduch-vzduch pro účely řízení letového provozu;
24. „složkami“ se rozumějí hmotné věci, např. technické vybavení, a nehmotné věci, např. programové vybavení, na kterých závisí interoperabilita Evropské sítě uspořádání letového provozu (EATMN);

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

26. „rozhodováním založeným na spolupráci“ se rozumí proces, v němž se činí rozhodnutí na základě součinnosti a konzultace s příslušnými orgány členských států, stranami zapojenými do provozu a případně jinými subjekty, a jenž je zaměřen na konsensus;

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

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

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

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

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

33. „evropským hlavním plánem ATM“ se rozumí plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES¹⁵ a ve znění pozdějších předpisů;

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

¹⁵ Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 41.

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

35b. „funkčním blokem vzdušného prostoru“ se rozumí blok vzdušného prostoru stanovený na základě provozních požadavků a zřízený bez ohledu na státní hranice, v němž je poskytování letových navigačních služeb a souvisejících funkcí založeno na výkonnosti a optimalizováno tak, aby v každém funkčním bloku vzdušného prostoru byla zajištěna rozšířená spolupráce mezi poskytovateli letových navigačních služeb nebo byl případně zajištěn jednotný poskytovatel;

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

36. „všeobecným letovým provozem“ se rozumí veškerý pohyb civilních letadel a rovněž veškerý pohyb státních letadel (včetně vojenských, celních a policejních letadel), jestliže jsou tyto pohyby prováděny ve shodě s postupy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), zřízené Chicagskou úmluvou;

37. „interoperabilitou“ se rozumí soubor funkčních, technických a provozních vlastností, které jsou předepsané pro systémy a složky Evropské sítě uspořádání letového provozu a pro postupy jejího provozování, aby se umožnil její bezpečný, plynulý a účinný provoz;

38. „meteorologickými službami pro leteckou navigaci (MET)“ se rozumějí zařízení a služby, které poskytují meteorologické předpovědi, varování, hlášení a pozorování pro účely letové navigace a další meteorologické informace a údaje, které státy poskytují pro využití v letectví;

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

40. „vnitrostátním dozorovým orgánem“ se rozumí vnitrostátní subjekt nebo subjekty pověřené členským státem podle tohoto nařízení;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

48. „definiční fázi SESAR“ se rozumí fáze, která zahrnuje vytvoření a aktualizaci dlouhodobé vize projektu SESAR, související provozní koncepci umožňující zlepšení ve všech fázích letu, nezbytné zásadní provozní změny v EATMN a požadované priority vývoje a zavádění;
49. „zaváděcí fázi SESAR“ se rozumí po sobě jdoucí fáze industrializace a provádění, během nichž jsou prováděny tyto činnosti: standardizace, výroba a certifikace pozemního a leteckého vybavení a postupů nezbytných k provádění řešení SESAR (industrializace); jakož i zadávání zakázek na zařízení a systémy založené na řešeních SESAR a jejich instalace a uvádění do provozu včetně souvisejících provozních postupů (provádění);
50. „vývojovou fázi SESAR“ se rozumí fáze, během níž jsou prováděny činnosti výzkumu, vývoje a ověřování zaměřené na vyvinutí vyspělých řešení SESAR;
51. „projektem SESAR“ se rozumí projekt modernizace uspořádání letového provozu v Evropě, jehož cílem je poskytnout Unii vysoce výkonnou, standardizovanou a interoperabilní infrastrukturu uspořádání letového provozu a který sestává z inovačního cyklu, který zahrnuje definiční, vývojovou a zaváděcí fázi SESAR;
52. „řešením SESAR“ se rozumí využitelný výstup vývojové fáze SESAR, který zavádí nové nebo zdokonalené standardizované a interoperabilní provozní postupy nebo technologie;
53. „přehledovými službami“ se rozumějí zařízení a služby, které jsou užívány k určení polohy letadel, aby se umožnil jejich bezpečný rozestup;
54. „systémem“ se rozumí seskupení palubních a pozemních složek a zařízení v kosmickém prostoru, která zajišťují podporu letových navigačních služeb pro všechny fáze letu;
56. „oblastí zpoplatnění letištních a přiblížovacích služeb“ se rozumí letiště nebo skupina letišť na území jednoho z členských států nebo členských států, kde jsou poskytovány letištní a přiblížovací služby a pro něž je stanoven jediný nákladový základ a jediná jednotková sazba;

57. „zdokonalením“ se rozumí každá úprava, která mění provozní vlastnosti systému.

Článek 2a

Funkční bloky vzdušného prostoru

1. Členské státy mohou vytvořit funkční bloky vzdušného prostoru pro rozvinutí lepší spolupráce a koordinace s cílem posílit výkonnost sítě řízení letového provozu v rámci jednotného evropského nebe. Aniž je dotčen čl. 5 odst. 3 až 5a tohoto nařízení, členské státy mohou společně plnit všechny povinnosti nebo jejich část podle článků 3, 4, 5, 7, 7a, 7b, 8, 10, 13, 13a, 13b a 17 tohoto nařízení a prováděcích pravidel přijatých na jeho základě na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru.
2. Případně se na spolupráci mohou podílet třetí země, jež se funkčních bloků vzdušného prostoru účastní.
4. Funkční bloky vzdušného prostoru se zřídí prostřednictvím mezinárodní dohody uzavřené mezi dotčenými členskými státy a případně dotčenými třetími zeměmi odpovědnými za kteroukoliv část vzdušného prostoru spadající do funkčního bloku vzdušného prostoru. Dohoda a seznam povinností, které mají členské státy v úmyslu společně splnit, se oznámí Komisi.

KAPITOLA II

VNITROSTÁTNÍ DOZOROVÉ ORGÁNY

Článek 3

Jmenování a zřízení vnitrostátních dozorových orgánů a požadavky na tyto orgány

1. Členské státy společně nebo samostatně buď jmenují, nebo zřídí jeden či více orgánů jako svůj vnitrostátní dozorový orgán, který převezme úkoly jemu svěřené tímto nařízením.
2. Vnitrostátní dozorový orgán vykonává své pravomoci nestranně, nezávisle a transparentně a je odpovídajícím způsobem organizován, personálně zajištěn, řízen a financován.
3. Vnitrostátní dozorový orgán je nezávislý, a to z organizačního, hierarchického a rozhodovacího hlediska, na veškerých poskytovatelích letových navigačních služeb, zejména předcházením střetům zájmů s těmito poskytovateli služeb. Tato nezávislost nebrání tomuto orgánu a těmto poskytovatelům služeb být součástí stejné civilní služby, veřejného subjektu nebo správy.

4. Členské státy mohou zřídit orgány s příslušností buď pro několik regulovaných odvětví nebo pro několik oblastí regulace v rámci odvětví dopravy, pokud splňují tyto integrované regulační orgány požadavky na nezávislost podle tohoto článku. Pokud jde o organizační strukturu, může být vnitrostátní dozorový orgán připojen k dalším veřejným orgánům, zejména k vnitrostátnímu orgánu pro hospodářskou soutěž uvedenému v článku 11 nařízení Rady (ES) č. 1/2003¹⁶, vnitrostátnímu příslušnému orgánu, nebo případně vnitrostátnímu orgánu pro dopravu, pokud společný orgán tímto zřízený splňuje požadavky na nezávislost podle tohoto článku.

9. Členské státy oznámí Komisi název a adresu vnitrostátního dozorového orgánu včetně změn v těchto údajích, jakož i opatření přijatá k zajištění souladu s tímto článkem.

Článek 4

Úkoly vnitrostátních dozorových orgánů

1. Vnitrostátní dozorový orgán plní úkoly jemu svěřené tímto nařízením a prováděcími akty přijatými na jeho základě, zejména pak tyto:

- a) ověřuje dodržování a plnění ze strany poskytovatelů služeb požadavků týkajících se vnitrostátní bezpečnosti a obrany uvedených v čl. 7 odst. 1a písm. b) a čl. 8 odst. 4 písm. d);
- c) posuzuje a schvaluje ceny stanovené za poskytování společných informačních služeb, v souladu s článkem 9;
- d) připravuje návrh plánu výkonnosti, včetně stanovení kritérií pro přidělování nákladů a stanovení cílů výkonnosti, monitoruje výkonnost a systém poplatků, jak jsou stanoveny v člancích 10 až 13b, 17 a 19 až 22 a v jejich mezích a v prováděcích aktech uvedených v člancích 18 a 23;

¹⁶ Nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v člancích 81 a 82 (Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 1).

- e) dohlíží na uplatňování nařízení, pokud jde o transparentnost účtů v souladu s článkem 25, provádí audit nebo ověřuje a schvaluje finanční údaje uvedené v čl. 25 odst. 4.

3. Každý vnitrostátní dozorový orgán provádí ve spolupráci s vnitrostátním příslušným orgánem, jedná-li se o odlišný subjekt, nezbytné činnosti sledování, včetně případně inspekcí a auditů, za účelem zjištění možného nesouladu požadavků stanovených v tomto nařízení a v prováděcích aktech přijatých na jeho základě ze strany subjektů, které podle tohoto nařízení podléhají jeho doзору. V případě nesouladu rozhodnou vnitrostátní dozorové orgány o nápravných opatřeních a vymáhají je.

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

Článek 5

Spolupráce vnitrostátních dozorových orgánů

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

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

3. V případě poskytování letových navigačních služeb ve vzdušném prostoru spadajícím pod pravomoc dvou nebo více členských států, zejména s ohledem na funkční bloky vzdušného prostoru, uzavřou dotčené členské státy případně dohodu o dozoru, který mají provádět samy nebo jejich orgány podle tohoto nařízení nad dotčenými poskytovateli letových navigačních služeb.

4. Při poskytování letových navigačních služeb ve vzdušném prostoru spadajícím do pravomoci jiného členského státu stanoví dohody uvedené v odstavci 3 vzájemné uznávání úkolů v oblasti dozoru stanovených v tomto nařízení a výsledků plnění těchto úkolů každým z členských států nebo jejich orgánů. Rovněž upřesní, který vnitrostátní dozоровý orgán odpovídá za úkoly podle čl. 4 odst. 1.

5. Pokud to dovolují vnitrostátní právní předpisy a s ohledem na regionální spolupráci, mohou vnitrostátní dozоровé orgány rovněž uzavřít dohody o rozdělení povinností týkajících se dozoru.

5a. Dohody uvedené v tomto článku se oznámí Komisi.

KAPITOLA III

POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB

Článek 6

Poskytování služeb poskytovateli letových navigačních služeb

2. Aniž jsou dotčeny články 7 a 7a a čl. 8 odst. 4 tohoto nařízení, subjekt, který splňuje požadavky stanovené v člancích 40 a 41 nařízení (EU) 2018/1139 a v aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech přijatých na jeho základě, je oprávněn poskytovat letové navigační služby uživatelům vzdušného prostoru v rámci Unie, a to za nediskriminačních podmínek.

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

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

Určení poskytovatelů letových provozních služeb

1. Členské státy zajistí výlučné poskytování letových provozních služeb v rámci jednotlivých bloků vzdušného prostoru vztahujících se ke vzdušnému prostoru, který spadá pod jejich pravomoc.

Za tímto účelem členské státy jednotlivě nebo kolektivně určí jednoho nebo více poskytovatelů letových provozních služeb. Členské státy mají diskreční pravomoci určit jednoho nebo více poskytovatelů letových provozních služeb, za předpokladu, že tento poskytovatel nebo tito poskytovatelé letových provozních služeb splňují požadavky stanovené v tomto článku.

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

- a) jsou držiteli osvědčení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139 nebo platného prohlášení podle čl. 41 odst. 5 nařízení (EU) 2018/1139, pokud nejsou osvobozeni od požadavku certifikace podle čl. 2 odst. 3 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139;
- b) splňují požadavky týkající se národní bezpečnosti a obrany;
- c) jeho hlavní místo podnikání se nachází na území některého členského státu a
- d) členské státy nebo státní příslušníci členských států vlastní více než 50 % poskytovatele služeb a skutečně jej přímo či nepřímo kontrolují prostřednictvím jednoho nebo více zprostředkujících podniků, s výhradou ustanovení dohody se třetí zemí, jíž je Unie stranou.

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

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

- a) byli vlastněni přímo nebo formou většinového podílu drženého členským státem, který provedl určení, nebo jeho státními příslušníky;
- b) měli hlavní místo podnikání nebo sídlo na území členského státu, který provedl určení;
- c) pokud uplatnění takových podmínek představuje neopodstatněné omezení svobody poskytovat služby nebo svobody usazování.

3. Členské státy vymezi práva a povinnosti poskytovatelů letových provozních služeb, určených v souladu s tímto článkem.

4. Členské státy neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy o všech rozhodnutích přijatých na základě tohoto článku, která se týkají určení poskytovatelů letových provozních služeb v konkrétních vzdušných blocích s ohledem na vzdušný prostor spadající pod jejich pravomoc.

Článek 7a

Určení poskytovatelů meteorologických služeb

1. Členské státy mohou jednotlivě nebo kolektivně určit poskytovatele meteorologických služeb výlučně pro celý vzdušný prostor spadající pod jejich pravomoc nebo jeho část, přičemž je třeba brát ohled na bezpečnostní hlediska.
2. Členské státy neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy o všech rozhodnutích přijatých na základě tohoto článku.

Článek 7b

Vztahy mezi poskytovateli letových navigačních služeb

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

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

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

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

Článek 8

Podmínky poskytování služeb CNS, AIS, ADS, MET a poskytování letových provozních služeb pro řízení přiblížení a řízení letišť

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

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

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

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

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

- a) je držitelem osvědčení podle článku 41 nařízení (EU) 2018/1139 nebo platného prohlášení podle čl. 41 odst. 5 nařízení (EU) 2018/1139, pokud nebyl osvobozen od požadavku na osvědčení podle čl. 2 odst. 3 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139;
- b) jeho hlavní místo podnikání se nachází na území některého členského státu;
- c) členské státy nebo státní příslušníci členských států vlastní více než 50 % poskytovatele služeb a skutečně jej přímo či nepřímo kontrolují prostřednictvím jednoho nebo více zprostředkujících podniků, s výhradou ustanovení dohody se třetí zemí, již je Unie stranou; a dále
- d) poskytovatel služeb splňuje požadavky týkající se národní bezpečnosti a obrany.

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

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

Článek 9

Poskytování společných informačních služeb

1. Jsou-li poskytovány společné informační služby, musí šířená data vykazovat integritu a kvalitu nezbytnou pro bezpečné a zabezpečené poskytování služeb pro řízení provozu bezpilotních letadel.
2. Poskytovatel společných informačních služeb splňuje tyto kumulativní požadavky:
 - a) splňují požadavky týkající se národní bezpečnosti a obrany;
 - b) jeho hlavní místo podnikání se nachází na území některého členského státu a
 - c) členské státy nebo státní příslušníci členských států vlastní více než 50 % poskytovatele služeb a skutečně jej přímo či nepřímo kontrolují prostřednictvím jednoho nebo více zprostředkujících podniků, s výhradou ustanovení dohody se třetí zemí, jíž je Unie stranou.
3. Náklady, na nichž je založena cena za společné informační služby, se zaznamenávají na účtu, který je oddělen od účtů pro veškeré jiné činnosti dotčeného provozovatele, a jsou zpřístupněny příslušnému vnitrostátnímu dozorovému orgánu.

Jsou-li společné informační služby poskytovány výlučně, členské státy stanoví, že cena za tyto služby je založena na fixních a variabilních nákladech na poskytování dotčené služby nebo zahrnuje přírůžku odrážející přiměřenou rovnováhu mezi rizikem a výnosem.

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

5. Poskytovatelé letových navigačních služeb poskytují na nediskriminačním základě údaje nezbytné pro bezpečný provoz bezpilotních letadel ve vzdušném prostoru U-Space, aniž jsou dotčeny zájmy národní bezpečnosti, veřejného pořádku a obranné politiky. Poskytovatelé společných informačních služeb tyto údaje používají pouze k provozním účelům v souvislosti se službami, jež poskytují.

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

Článek 9a

Dostupnost provozních údajů pro všeobecný letový provoz a přístup k nim

1. Pokud jde o všeobecný letový provoz včetně přeshraniční a celounijní úrovně, všichni poskytovatelé letových navigačních služeb, uživatelé vzdušného prostoru, letiště a manažer struktury vzdušného prostoru zpřístupní v reálném čase relevantní provozní údaje, a to bez diskriminace a aniž jsou dotčeny zájmy národní bezpečnosti, veřejného pořádku a obranné politiky. Tato dostupnost poslouží poskytovatelům letových navigačních služeb, kteří získali osvědčení nebo předložili prohlášení, vojenským subjektům pověřeným bezpečnostní a obrannou činností, vojenským poskytovatelům letových navigačních služeb, uživatelům vzdušného prostoru a letištím, jakož i manažerovi struktury vzdušného prostoru. Údaje jsou používány pouze pro provozní účely.

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

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

Článek 9b

Orgán pro kontrolu výkonnosti

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

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

Článek 10

Systém sledování výkonnosti

1. Za účelem zlepšení výkonnosti letových navigačních služeb a řízení sítě v rámci jednotného evropského nebe se v souladu s tímto článkem a články 11 až 18 použije systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a řízení sítě.
2. Systém sledování výkonnosti se provádí v referenčních obdobích, která činí nejméně tři roky a nejvýše pět let. Součástí systému sledování výkonnosti jsou:
 - a) výkonnostní cíle na úrovni Unie u traťových navigačních služeb na každé referenční období v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů;
 - b) výkonnostní plány včetně závazných výkonnostních cílů a případně systémů pobídek v klíčových oblastech výkonnosti uvedených v písmeni a) na každé referenční období;
 - c) pravidelná kontrola, sledování a měření výkonnosti v klíčových oblastech výkonnosti uvedených v písmenu a) a s ohledem na příslušné ukazatele v oblasti bezpečnosti vymezené ve spolupráci s agenturou.
3. Systém sledování výkonnosti uvedený v odstavcích 1 a 2 je založen na:

- a) shromažďování, uznávání, prověřování, hodnocení a šíření relevantních údajů souvisejících s poskytováním letových navigačních služeb a uspořádáním sítě a pocházejících od všech zúčastněných stran, včetně poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru, provozovatelů letišť, vnitrostátních dozorových orgánů, příslušných vnitrostátních orgánů a jiných vnitrostátních orgánů, agentury, manažera struktury vzdušného prostoru a EUROCONTROLu;
- b) klíčových ukazatelích výkonnosti pro účely stanovení cílů v klíčových oblastech výkonnosti uvedených v odst. 2 písm. a) ;
- c) ukazatelích pro sledování výkonnosti v klíčových oblastech výkonnosti uvedených v odst. 2 písm. a) a na příslušných ukazatelích v oblasti bezpečnosti vymezených ve spolupráci s agenturou;
- cc) metodice pro výpočet rozdělených hodnot;
- d) zásadách upravujících vytváření plánů výkonnosti a výkonnostních cílů pro letové navigační služby a pro uspořádání sítě, jakož i na obsahu těchto plánů;
- e) posouzení návrhů plánů výkonnosti a cílů pro letové navigační služby a uspořádání sítě;
- f) sledování plánů výkonnosti, včetně vhodných varovných mechanismů pro revizi plánů výkonnosti a cílů a pro revizi výkonnostních cílů na úrovni Unie během referenčního období;
- g) případném vhodném referenčním srovnávání poskytovatelů letových navigačních služeb;
- h) motivačních systémech včetně finančních pozitivních pobídek a demotivačních opatření pro případ, že poskytovatel letových provozních služeb během referenčního období překračuje nebo nesplňuje příslušné závazné výkonnostní cíle pro letové navigační služby, ledaže důvody pro toto nesplnění nebo překročení cílů jsou mimo kontrolu poskytovatele letových provozních služeb;
- i) mechanismech sdílení rizik v souvislosti s provozem a náklady;
- j) harmonogramech stanovování cílů, posuzování výkonnostních plánů a cílů, monitorování a srovnávání;

- l) mechanismech pro řešení nepředvídatelných a závažných událostí, které mají podstatný dopad na provádění systému sledování výkonnosti a systému poplatků.
4. Při stanovování výkonnostních cílů včetně plánů výkonnosti, vypracování a posuzování návrhů plánů výkonnosti, včetně rozdělení nákladů mezi služby, a sledování a měření výkonnosti letových navigačních služeb a uspořádání sítě se zohledňují dopady místních okolností, jakož i faktory, které jsou mimo kontrolu poskytovatele letových provozních služeb a manažera struktury vzdušného prostoru.

Článek 11

Stanovení výkonnostních cílů na úrovni Unie

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

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

- a) usilují o postupné zlepšování environmentální, provozní a hospodářské výkonnosti letových navigačních služeb;
- b) jsou realistické a dosažitelné během příslušného referenčního období a umožňují poskytovat letové navigační služby účinným, udržitelným a stabilním způsobem, přičemž podporují dlouhodobý technologický rozvoj;

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

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

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

Článek 13

Plány výkonnosti a výkonnostní cíle pro letové navigační služby

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

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

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

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

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

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

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

a) pokud byly spolu s výkonnostními cíli na úrovni Unie stanoveny rozdělené hodnoty, porovnání výkonnostních cílů z návrhu plánu výkonnosti s těmito rozdělenými hodnotami;

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

c) porovnání plánované úrovně výkonnosti dotčeného poskytovatele letových provozních služeb v rámci příslušné referenční skupiny.

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

3a. Kromě toho musí přijatý návrh plánu výkonnosti splňovat tyto podmínky:

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

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

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

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

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

Článek 13a

Posouzení výkonnostních cílů a plánů výkonnosti Komisí

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Článek 13b

Sledování výkonnosti

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

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

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

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

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

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

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

Článek 16

Plán výkonnosti sítě

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

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

2. Návrh plánu výkonnosti sítě se předkládá Komisi k posouzení a přijetí.

2a. Komise posoudí návrh plánu výkonnosti sítě na základě těchto základních kritérií:

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

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

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

Článek 17

Revize výkonnostních cílů a plánů výkonnosti v průběhu referenčního období

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

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

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

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

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

3. Členské státy mohou během referenčního období revidovat jeden nebo několik výkonnostních cílů, pokud bylo dosaženo varovných prahových hodnot, nebo se prokáže, že původní údaje, předpoklady a zdůvodnění, které tvoří základ výkonnostních cílů, již nejsou ve významném a dlouhodobém rozsahu přesné kvůli okolnostem, které nebylo možno v době přijetí plánu výkonnosti předvídat.

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

Článek 18

Provádění systému sledování výkonnosti

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

Článek 19

Zásady pro systém poplatků

1. Aniž by členské státy přišly o možnost financovat poskytování letových navigačních služeb, na něž se vztahuje tento článek, z veřejných prostředků, poplatky za letové navigační služby se stanoví a ukládají uživatelům vzdušného prostoru a vyžaduje se od nich jejich uhrazení v souladu s článkem 15 Chicagské úmluvy a s tímto článkem, jakož i články 20 až 22 a prováděcími akty přijatými na základě článku 23. Systém poplatků zavedený podle tohoto článku a článků 20 až 22 musí být v souladu se systémem poplatků za traťovou navigaci, který stanovil EUROCONTROL, zejména zásadami EUROCONTROLU pro stanovení nákladového základu pro stanovení poplatků za traťové navigační služby a pro výpočet jednotkových sazeb.

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

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

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

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

Článek 20

Nákladové základy poplatků

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

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

3. Součástí stanovených nákladů podle odstavce 1 jsou rovněž:

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

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

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

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

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

5. Náklady, které se týkají jak traťových navigačních služeb, tak letištních a přibližovacích služeb, se rozdělí v souladu s kritérii stanovenými vnitrostátním dozorovým orgánem podle čl. 13 odst. 1a. Křížové subvencování mezi traťovými navigačními službami a letištními a přibližovacími službami není povoleno. V rámci obou těchto kategorií je křížové subvencování mezi různými letovými navigačními službami povoleno pouze tehdy, pokud k tomu existují objektivní důvody, které jsou transparentně vymezeny v souladu s čl. 25 odst. 3.

6. Určení poskytovatelé letových provozních služeb poskytnou podrobné údaje o své nákladové základně vnitrostátnímu dozorovému orgánu a Komisi. Za tímto účelem se náklady člení tak, že se rozlišují personální náklady, provozní náklady jiné než personální, odpisy, investiční náklady, náklady uvedené v čl. 20 odst. 3 a mimořádné náklady.

Článek 21

Oblast zpoplatnění a jednotkové sazby

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

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

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

Článek 22

Stanovení poplatků

1. Poplatky se od uživatelů vzdušného prostoru vybírají za poskytování letových navigačních služeb za nediskriminačních podmínek s ohledem na relativní výkonnostní charakteristiky různých typů dotčených letadel. Jestliže jsou různým uživatelům vzdušného prostoru ukládány poplatky za užití stejné služby, nesmí být činěn rozdíl s ohledem na státní příslušnost nebo kategorii uživatele.
2. Poplatek za traťové navigační služby za daný let v dané oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb se vypočítá na základě jednotkové sazby stanovené pro tuto oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb a výkonových jednotek traťových navigačních služeb u daného letu.
3. Poplatek za letištní a přiblížovací služby za daný let v dané oblasti zpoplatnění letištních a přiblížovacích služeb se vypočítá na základě jednotkové sazby stanovené pro tuto oblast zpoplatnění letištních a přiblížovacích služeb a výkonových jednotek letištních a přiblížovacích služeb u daného letu. Pro účely výpočtu poplatku za letištní a přiblížovací služby se přiblížení a odlet letadla považuje za jeden let.
4. Někteří uživatelé vzdušného prostoru nebo některé lety mohou být od poplatků za letové navigační služby osvobozeni, zejména uživatelé nebo lety používající lehká a státní letadla, a to za předpokladu, že náklady na toto osvobození jsou hrazeny z jiných zdrojů a nepřenesají se na ostatní uživatele vzdušného prostoru.
5. Poplatky se mohou modulovat tak, aby motivovaly poskytovatele letových provozních služeb a uživatele vzdušného prostoru k podpoře zlepšování environmentální výkonnosti nebo kvality služeb, jako je využívání tras s co nejlepší palivovou účinností, větší využívání udržitelných alternativních paliv, zvyšování kapacity, omezení zpoždění a udržitelný rozvoj, a zároveň zachovávaly optimální míru bezpečnosti, zejména při provádění evropského hlavního plánu ATM. Modulace sestává z finančních výhod či znevýhodnění a pro poskytovatele letových provozních služeb je příjmově neutrální.

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

Článek 23

Provádění systému poplatků

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

Článek 24

Kontrola souladu se systémem sledování výkonnosti a systémem poplatků

1. Komise pravidelně kontroluje, zda členské státy, a to zejména vnitrostátní dozorové orgány, dodržují články 10 až 17 a 19 až 22 a prováděcí akty uvedené v člancích 18 a 23. Komise svůj postup konzultuje s orgánem pro kontrolu výkonnosti, pokud byl tento orgán v souladu s článkem 9b určen, a s vnitrostátními dozorovými orgány.
2. Zaznamená-li Komise známky nesouladu s ustanoveními uvedenými v odstavci 1, může zahájit šetření. Šetření uzavře do čtyř měsíců, jakmile vyslechla členský stát a dotčený vnitrostátní dozorový orgán.

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

Článek 25

Transparentnost účetnictví poskytovatelů letových navigačních služeb

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

2. Vnitrostátní dozorové orgány mají právo na přístup k účtům poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří podléhají jejich dohledu. Členské státy se mohou rozhodnout, že přístup k těmto účtům udělí vnitrostátním dozorovým orgánům jiných členských států.

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

- a) poskytuje letové navigační služby, jež jsou předmětem zakázky v souladu s čl. 8 odst. 1, a letové navigační služby, na něž se uvedené ustanovení nevztahuje;
- b) poskytuje letové navigační služby a vykonává jiné činnosti jakéhokoli druhu, včetně společných informačních služeb;

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

Stanovené a skutečné náklady plynoucí z letových navigačních služeb se člení do nákladových kategorií podle čl. 20 odst. 6 a s výhradou ochrany důvěrných informací se zveřejňují.

4. Vnitrostátní dozorový orgán nebo subjekt nezávislý na dotčeném poskytovateli letových navigačních služeb a schválený vnitrostátním dozorovým orgánem provádí audit nebo ověření finančních údajů o nákladech vykázaných v souladu s čl. 19 odst. 6 a dalších informací, jež jsou relevantní pro výpočet jednotkových sazeb. Aniž je dotčena důvěrnost citlivých informací, závěry auditu se zveřejní.

KAPITOLA IV

USPOŘÁDÁNÍ SÍTĚ

Článek 26

Funkce sítě

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

1a. Aniž jsou dotčeny zejména články 44 a 46 nařízení (EU) 2018/1139 a akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty přijaté na jeho základě, členské státy si zachovávají úplnou a výlučnou pravomoc za navrhování a uspořádání svých struktur vzdušného prostoru a svých sítí leteckých tratí. V této souvislosti členské státy zohlední environmentální aspekty, požadavky letového provozu a sezónnost a složitost letového provozu a plánů výkonnosti. Před přijetím rozhodnutí o těchto aspektech konzultují dotčené uživatele vzdušného prostoru nebo skupiny zastupující tyto uživatele a v případě potřeby vojenské orgány.

2. Funkcemi sítě uvedené v odstavci 1 se rozumí tyto:

- a) navrhování struktury vzdušného provozu, která zajišťuje požadovanou úroveň bezpečnosti, kapacity, pružnosti, schopnosti reagovat, výkonnosti v oblasti životního prostředí a plynulého poskytování pohotových letových navigačních služeb s náležitým ohledem na bezpečnost a potřeby obrany;
- b) uspořádání toku letového provozu (ATFM);

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

d) vytížení kapacity řízení letového provozu v síti v souladu se závazky stanovenými v operačním plánu sítě;

e) řízení krize sítě;

f) přičítání zpoždění z důvodů ATFM;

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

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

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

Článek 27

Manažer struktury vzdušného prostoru

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

2. Komise jmenuje EUROCONTROL nebo jiný nezávislý a kvalifikovaný subjekt, aby vykonával úkoly manažera struktury vzdušného prostoru. Za tímto účelem přijme Komise prováděcí akt v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 37 odst. 3. Toto rozhodnutí o jmenování zahrnuje podmínky jmenování manažera struktury vzdušného prostoru včetně jeho financování a podrobně popisuje zvláštní úkoly manažera struktury vzdušného provozu v souladu s tímto článkem a články 16 a 26 a příslušnými prováděcími akty přijatými na základě článku 18 a čl. 27 odst. 8. a v rámci jejich působnosti. Seznam úkolů manažera struktury vzdušného provozu doplňuje jasná specifikace požadovaných služeb a výkonnosti, na jejímž základě se měří výkonnost manažera struktury vzdušného prostoru, a v případě potřeby příslušné dohody, jež budou uzavřeny mezi Komisí a manažerem struktury vzdušného provozu, jako jsou dohody o úrovni služeb.

3. Manažer struktury vzdušného prostoru plní své úkoly nestranně a nákladově efektivním způsobem a podléhá náležitému řízení a nezávislosti. Pokud má příslušný subjekt jmenovaný manažerem struktury vzdušného prostoru rovněž regulační funkce, zajistí se organizační oddělení těchto funkcí. Manažer struktury vzdušného prostoru plní své úkoly s přihlédnutím k potřebám celé sítě ATM, přičemž zabezpečuje obranné schopnosti.

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

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

b) koordinace ATFM;

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

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

- da) příprava vnitrostátního strategického plánu a vytvoření operačního plánu sítě;
- e) koordinace a podpora vytížení kapacity řízení letového provozu v síti v souladu se závazky provozních uživatelů stanovených v operačním plánu sítě;
- f) koordinace a podpora řízení krize sítě;
- g) podpora postupů pro přičítání zpoždění z důvodů ATFM včetně procesu následných úprav provozu, jehož se účastní poskytovatelé letových navigačních služeb, letiště a vnitrostátní orgány, s cílem zabývat se záležitostmi, které se týkají měření, klasifikace a přičítání zpoždění z důvodů ATFM;
- h) koordinace a podpora plánování a prováděcích činností při zavádění infrastruktury v evropské síti ATM v souladu s evropským hlavním plánem ATM prostřednictvím aktivního zapojení provozních uživatelů do řízení a správy a případně s přihlédnutím k vojenským a provozním potřebám a souvisejícím provozním postupům;
- i) sledování fungování infrastruktury evropské sítě ATM.

4. Manažer struktury navrhuje podpůrná opatření týkající se provozních záležitostí zaměřených na bezpečné a účinné plánování a bezpečný a účinný provoz sítě za běžných podmínek i podmínek krize sítě, jakož i opatření zaměřená na trvalé zlepšování provozu sítě v jednotném evropském nebi a celkové výkonnosti sítě, zejména pokud jde o provádění systému sledování výkonnosti. Opatření přijatá manažerem struktury vzdušného prostoru letiště plně integrují letiště do sítě.

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

6. Manažer struktury vzdušného prostoru v koordinaci s příslušnými stranami poskytuje Komisi poradenství, pokud jde o zavádění infrastruktury sítě ATM v souladu s evropským hlavním plánem ATM, zejména s cílem určit investice nezbytné pro síť.

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

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

- a) vhodné a pravidelné konzultaci provozních uživatelů, koordinátorů letištních časových intervalů, členských států a případně agentury a Komise;
- b) podrobných pracovních ujednání zavedených manažerem struktury vzdušného prostoru, zejména společně s provozními uživateli a členskými státy, jakož i provozních procesů zavedených manažerem struktury vzdušného prostoru s cílem řešit aspekty plánování a provozu týkající se provádění funkcí sítě.

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

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

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

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

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

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

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

8. Prostřednictvím prováděcích aktů přijatých přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3 stanoví Komise podrobná pravidla pro provádění článku 26 a tohoto článku, zejména pro výkon funkcí sítě, včetně řešení krizí; pro jmenování manažera struktury vzdušného prostoru, o podmínkách tohoto jmenování a o podrobných úkolech manažera struktury vzdušného prostoru ve vztahu k funkcím sítě; pro složení, fungování, rozhodování a podrobné úkoly Rady pro uspořádání struktury vzdušného prostoru, a to i ve vztahu k řešení krizí; pro postup rozhodování na základě spolupráce; pro kritéria a faktory, které musí manažer struktury vzdušného prostoru a Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru dodržovat při plnění úkolů, které jim byly svěřeny, pro mechanismy řízení sítě.

Článek 28

Transparentnost účetnictví manažera struktury vzdušného prostoru

1. Manažer struktury vzdušného prostoru sestavuje a každoročně zveřejňuje své účetní výkazy. Tyto účetní výkazy musí být v souladu s mezinárodními účetními standardy přijatými Unií. Jestliže kvůli právnímu postavení manažera struktury vzdušného prostoru není plný soulad s mezinárodními účetními standardy možný, musí manažer struktury vzdušného prostoru dosáhnout tohoto souladu v maximální míře.
2. Manažer struktury vzdušného prostoru zveřejňuje výroční zprávu o svých činnostech a pravidelně se podrobuje nezávislému auditu.

Článek 30

Vztah k vojenským orgánům

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

KAPITOLA V

VZDUŠNÝ PROSTOR, INTEROPERABILITA A TECHNOLOGICKÉ INOVACE

Článek 32

Letecké informace v elektronické podobě

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

Článek 32a

Pravidla létání a klasifikace vzdušného prostoru

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

- a) přijme odpovídající ustanovení o pravidlech létání na základě standardů ICAO a doporučených postupů;
- b) přijme odpovídající ustanovení k zajištění jednotného provádění klasifikace vzdušného prostoru ICAO s odpovídající úpravou, s cílem zajistit bezproblémové poskytování bezpečných a účinných letových provozních služeb v rámci jednotného evropského nebe.

Článek 33

Pružné užívání vzdušného prostoru

1. Členské státy zajistí, s ohledem na charakter a povahu vojenské činnosti v každém z členských států a organizaci vojenských záležitostí ve své pravomoci, uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru v rámci jednotného evropského nebe, s cílem usnadnit uspořádání vzdušného prostoru a řízení letového provozu v rámci společné dopravní politiky.
2. Členské státy každoročně podávají Komisi v rámci společné dopravní politiky zprávu o uplatňování koncepce pružného vzdušného prostoru, pokud jde o vzdušný prostor pod jejich pravomocí.
3. Ukáže-li se, zejména s ohledem na zprávy předané členskými státy, že jsou nutné jednotné podmínky pro uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru v rámci jednotného evropského nebe, Komise přijme v rámci mezi společné dopravní politiky a aniž je dotčena odpovědnost členských států za jejich vzdušný prostor prováděcí předpisy přezkumným postupem stanoveným v čl. 37 odst. 3.
4. Způsobuje-li uplatňování tohoto článku významné provozní obtíže, mohou členské státy takové uplatňování dočasně pozastavit, pokud o tom neprodleně informují Komisi a jiné členské státy. Po zavedení dočasného pozastavení mohou být pro vzdušný prostor pod pravomocí dotyčného členského státu či členských států vypracovány úpravy pravidel přijatých podle odstavce 3.

Článek 34

Koordinace projektu SESAR

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

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

Komise zavede mechanismy sledování účinnosti koordinace projektu SESAR.

Článek 35

Společné projekty

1. Komise může na základě potřeb synchronizace mezi zúčastněnými stranami vytvořit společné projekty pro provádění zásadních provozních změn určených v evropském hlavním plánu ATM, které dosáhly dostatečné vyspělosti, aby byla umožněna aktivace interoperabilních schopností ve všech členských státech s cílem zlepšit výkonnost jednotného evropského nebe.
2. Komise může rovněž vytvořit mechanismy řízení společných projektů a jejich provádění. V co nejširším rozsahu se do těchto mechanismů zapojí všechny relevantní civilní a vojenské zúčastněné strany a pokud možno se náležitě ujmou vedoucí úlohy.
3. Společné projekty mohou být způsobilé v rámci víceletého finančního rámce pro financování z prostředků Unie. Za tímto účelem, a aniž jsou dotčeny pravomoci členských států rozhodovat o využití svých finančních zdrojů, provede Komise nezávislou analýzu nákladů a výnosů, provede odpovídající konzultace s členskými státy a příslušnými zúčastněnými stranami podle článku 38 a přezkoumá stanovení priorit a všechny vhodné prostředky k financování realizace společných projektů.
4. Komise společné projekty a mechanismy řízení uvedené v odstavcích 1 a 2 zřídí prováděcími akty, které budou přijaty přezkumným postupem podle čl. 37 odst. 3.

KAPITOLA VI

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 37

Postup projednávání výboru

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

Článek 38

Konzultace se zúčastněnými stranami

1. Členské státy, vnitrostátní dozorové orgány, agentura, PRB, pokud byla PRB určena v souladu s článkem 9b, a manažer struktury vzdušného prostoru zavedou konzultační mechanismy pro vhodné zapojení zúčastněných stran, pokud jde o plnění jejich úkolů při provádění tohoto nařízení.

2. Komise vytvoří mechanismus na úrovni Unie, s jehož pomocí bude konzultovat záležitosti související s prováděním tohoto nařízení s příslušnými zúčastněnými stranami. Konzultace se zúčastní konkrétní výbor pro kolektivní vyjednávání zřízený na základě rozhodnutí Komise 98/500/ES. Pro účely odst. 3 písm. e), jsou-li zapotřebí konzultace týkající se vojenských aspektů, konzultuje Komise kromě členských států rovněž s Evropskou obrannou agenturou a vnitrostátními vojenskými orgány.

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

- a) poskytovatelé letových navigačních služeb nebo skupiny zastupující tyto poskytovatele;
- b) manažer struktury vzdušného prostoru;
- c) provozovatelé letišť nebo skupiny zastupující tyto provozovatele;
- d) uživatelé vzdušného prostoru nebo skupiny zastupující tyto uživatele;
- f) výrobci;
- g) organizace profesního zastoupení zaměstnanců;
- h) vnitrostátní orgány, včetně příslušných vnitrostátních vojenských orgánů;
- i) koordinátoři letištních časových intervalů;
- j) nevládní organizace se zájmem v oblasti letectví a uspořádání letového provozu.

Článek 38a

Vztahy se zúčastněnými stranami

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

Článek 39

Vztahy s třetími zeměmi

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

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

Článek 40

Podpora ze strany dalších subjektů

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

Článek 41

Důvěrnost

1. Vnitrostátní dozorové orgány jednající v souladu s vnitrostátními právními předpisy, ani příslušné vnitrostátní orgány ani Komise, ani PRB, ani manažer struktury vzdušného prostoru nezveřejňují informace důvěrné povahy, zejména informace o poskytovatelích letových navigačních služeb, jejich obchodních vztazích nebo jejich nákladových a příjmových položkách.
2. Ustanovením odstavce 1 nejsou dotčena práva vnitrostátních dozorových orgánů ani Komise na zveřejňování informací v případech, kdy je to nezbytné k plnění jejich povinností. V takovém případě musí být zveřejnění informací přiměřené a zohledňovat oprávněné zájmy poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru, letišť a jiných zúčastněných stran na ochraně jejich obchodně citlivých informací.
3. Informace a údaje zpřístupněné v souladu s čl. 13 odst. 3b, čl. 13a odst. 6, čl. 13b odst. 2, čl. 25 odst. 3 a čl. 25 odst. 4 nebo vykazované podle čl. 19 odst. 6, zejména pokud jde o stanovené náklady a skutečné náklady určených poskytovatelů letových provozních služeb, se zveřejňují, s výhradou ochrany obchodních zájmů fyzických nebo právnických osob, včetně duševního vlastnictví, neexistuje-li převažující veřejný zájem na zveřejnění.

Článek 42

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení tohoto nařízení a porušení prováděcích aktů přijatých na jejich základě, kterých se dopustí zejména uživatelé vzdušného prostoru, provozovatelé letišť a poskytovatelé letových navigačních služeb, a přijmou veškerá opatření nezbytná k zajištění jejich uplatňování. Takto stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující.

Článek 43

Hodnocení

1. Komise provede 5 až 8 let po vstupu nařízení v platnost hodnocení s cílem posoudit právní, sociální, ekonomické a environmentální dopady tohoto nařízení a jeho přidanou hodnotu na vnitrostátní i evropské úrovni. Je-li to odůvodněné, může Komise za tímto účelem požádat členské státy, včetně vojenských orgánů, o informace relevantní pro provádění tohoto nařízení.
2. Komise předloží své závěry Evropskému parlamentu a Radě. Závěry hodnocení se zveřejní.

Článek 44

Bezpečnostní opatření

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

- a) pro přehled o provozu ve vzdušném prostoru pod pravomocí dotčeného členského státu podle dohod ICAO o oblastní letové navigaci včetně možnosti zjištění, identifikace a vyhodnocení všech letadel, která užívají tento vzdušný prostor, s ohledem na zajištění bezpečnosti letů a přijetí akce k zajištění bezpečnostních a obranných potřeb;
- b) v případě závažných vnitřních nepokojů, které ohrožují veřejný pořádek;
- c) v případě války nebo závažného mezinárodního napětí, které zakládá válečnou hrozbu;
- d) pro plnění mezinárodních závazků členského státu týkajících se zachování míru a mezinárodní bezpečnosti;
- e) pro provádění vojenských činností a výcviku včetně nezbytných možností pro cvičení.

Článek 45

Zrušení

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

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

Článek 46

Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Ustanovení čl. 3 odst. 3 a čl. 25 odst. 3 se použije ode dne [*Úřad pro publikace: vložte datum 72 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost*].

Články 10 až 24 se použijí od doby jednoho roku po jeho přijetí. Článek 11 nařízení (ES) č. 549/2004 a článek 15 nařízení (ES) č. 550/2004 a prováděcí akty přijaté na jejich základě se nicméně nadále použijí pro účely uplatňování systému sledování výkonnosti a systému poplatků za třetí referenční období. Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/709 ve znění přijatém dne 6. května 2019 se i nadále uplatňuje až do konce čtvrtého referenčního období.

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

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

- [*Úřad pro publikace: vložte prosím datum – 72 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost*], pokud jde o porušení čl. 3 odst. 3 a čl. 25 odst. 3;
- po uplynutí jednoho roku od přijetí tohoto nařízení, pokud jde o porušení článků 10 až 24.

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

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda/předsedkyně

PŘÍLOHA II

Zrušená nařízení a jejich následná změna

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1)	
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10)	
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20)	
Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 (Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 34)	Pouze články 1, 2 a 3

PŘÍLOHA III

SROVNÁVACÍ TABULKA

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

Čl. 2 bod 12			Čl. 2 bod 17
–			Čl. 2 body 18 až 20
Čl. 2 bod 13			Čl. 2 bod 16
Čl. 2 bod 13a			Čl. 2 bod 33
Čl. 2 bod 14			–
–			Čl. 2 bod 21
–			Čl. 2 bod 22
Čl. 2 bod 16			Čl. 2 bod 23
Čl. 2 bod 17			Čl. 2 bod 32
Čl. 2 bod 18			–
Čl. 2 bod 19			Čl. 2 bod 24
–			Čl. 2 body 25 a 26
Čl. 2 bod 20			Čl. 2 bod 31
Čl. 2 bod 22			Čl. 2 bod 34
Čl. 2 bod 23			–
Čl. 2 bod 23a			Čl. 2 bod 35
–			Čl. 2 body 35b a 35c
Čl. 2 bod 23b			Čl. 2 bod 15
Čl. 2 body 24 a 25			–
Čl. 2 bod 26			Čl. 2 bod 36

Čl. 2 bod 27			–
Čl. 2 bod 28			Čl. 2 bod 37
Čl. 2 bod 29			Čl. 2 bod 38
–			Čl. 2 body 39 a 40
Čl. 2 bod 30			Čl. 2 bod 41
–			Čl. 2 body 42 a 43
–			Čl. 2 body 43a až 43c
Čl. 2 bod 31			Čl. 2 bod 44
–			Čl. 2 bod 44a
–			Čl. 2 bod 45
Čl. 2 bod 32			–
Čl. 2 bod 33			Čl. 2 bod 46
Čl. 2 bod 34			Čl. 2 bod 47
–			Čl. 2 body 48 až 52
Čl. 2 body 35 a 36			–
Čl. 2 bod 38			Čl. 2 bod 53
Čl. 2 bod 39			Čl. 2 bod 54
–			Čl. 2 bod 56

Čl. 2 bod 40			Čl. 2 bod 57
Čl. 2 bod 41			Čl. 2 bod 27
–			Čl. 2 body 28 až 30
			Článek 2a
Článek 3			–
Čl. 4 odst. 1			Čl. 3 odst. 1
Čl. 4 odst. 2			Čl. 3 odst. 3
–			Čl. 3 odst. 4
Čl. 4 odst. 3			Čl. 3 odst. 2
Čl. 4 odst. 4			
–			
Čl. 4 odst. 5			Čl. 3 odst. 9
–			Články 4 až 9
Čl. 5 odst. 1			Čl. 37 odst. 1
Čl. 5 odst. 2			
Čl. 5 odst. 3			Čl. 37 odst. 3
–			Čl. 37 odst. 4
Čl. 5 odst. 4 a 5 a článek 6			–
Článek 7			Článek 39
Čl. 8 odst. 1			Článek 40

Čl. 8 odst. 2			–
–			Článek 41
Článek 9			Článek 42
Čl. 10 odst. 1			Čl. 38 odst. 1
Čl. 10 odst. 2			Čl. 38 odst. 2
Čl. 10 odst. 3			Čl. 38 odst. 3
–			Článek 38a
Čl. 11 odst. 1 první věta a čl. 11 odst. 3 písm. d) první a třetí věta			Čl. 10 odst. 1
Čl. 11 odst. 1 písm. a) až c)			Čl. 10 odst. 2
Čl. 11 odst. 2			–
Čl. 11 odst. 3 písm. a)			Článek 11
Čl. 11 odst. 3 písm. b) a c)			Čl. 13 odst. 1, 3, 3 ^a a 3b
–			Čl. 13 odst. 1a a 1b
Čl. 11 odst. 3 písm. b)			Čl. 13 odst. 2
Čl. 11 odst. 3 písm. c) první pododstavec			Čl. 13 odst. 5

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

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

	Čl. 2 odst. 2		Čl. 4 odst. 3
	–		Čl. 5 odst. 1
	Čl. 2 odst. 3		Čl. 5 odst. 3
	Čl. 2 odst. 4		Čl. 5 odst. 2
	Čl. 2 odst. 5		Čl. 5 odst. 4
	Čl. 2 odst. 6		Čl. 5 odst. 5
	–		Čl. 5 odst. 5a
	Články 3 až 6		–
	Článek 7		Čl. 7 odst. 1a písm. a)
	Čl. 7 odst. 2		Čl. 7 odst. 1a písm. c)
	Čl. 7 odst. 3 první věta		–
	Čl. 7 odst. 3 druhá a třetí věta		–
	Čl. 7 odst. 4		
			Čl. 6 odst. 2a a 3
	Čl. 7 odst. 5 a 6		–
	Čl. 7 odst. 7		Čl. 6 odst. 1 druhý pododstavec a čl. 6 odst. 4 a 5
	Čl. 7 odst. 8 a 9		–
	–		Čl. 6 odst. 6

	Čl. 8 odst. 1		Čl. 7 odst. 1
	–		Čl. 7 odst. 1 písm. b) a čl. 7 odst. 1 druhý pododstavec písm. c) a d)
	Čl. 8 odst. 2		Čl. 7 odst. 2
			Čl. 7 odst. 2 poslední věta
	Čl. 8 odst. 3		Čl. 7 odst. 3
	Čl. 8 odst. 4 a 5		–
	Čl. 8 odst. 6		Čl. 7 odst. 4
	Článek 9		Článek 7a
	Článek 9a		Článek 2a
	Článek 9b		–
	Článek 10		Článek 7b
	–		Články 9b až 18
	Článek 11		Článek 30
	Čl. 12 odst. 1		Čl. 25 odst. 1
	Čl. 12 odst. 2		Čl. 25 odst. 1
	Čl. 12 odst. 3		Čl. 25 odst. 3
	–		Čl. 25 odst. 4
	Čl. 12 odst. 4		Čl. 25 odst. 2
	–		Články 26 až 28

	Čl. 12 odst. 5		–
	Čl. 13 odst. 1		Čl. 9a odst. 1
	–		
	Čl. 13 odst. 2		Čl. 9a odst. 3
	Čl. 13 odst. 3		Čl. 9a odst. 4
	–		Články 32a až 34
	Článek 14		Čl. 19 odst. 1
	Čl. 15 odst. 1		Čl. 19 odst. 2
	Čl. 15 odst. 3 písm. f)		Čl. 19 odst. 3
	–		Čl. 19 odst. 5
	Čl. 15 odst. 2 písm. a)		Čl. 20 odst. 1 a 2
	Čl. 15 odst. 2 písm. b) první věta		Čl. 20 odst. 2
	Čl. 15 odst. 2 písm. b) druhá věta		Čl. 20 odst. 3
	Čl. 15 odst. 2 písm. b) třetí věta		Čl. 20 odst. 4
	Čl. 15 odst. 2 písm. c)		–
	Čl. 15 odst. 2 písm. d)		Čl. 20 odst. 6

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

	Čl. 16 odst. 1		Čl. 24 odst. 1
	Čl. 16 odst. 2		Čl. 24 odst. 2 a 3
	Čl. 16 odst. 3		Čl. 24 odst. 3
	Článek 17		–
	Čl. 18 odst. 1		Čl. 41 odst. 1
	Čl. 18 odst. 2		Čl. 41 odst. 2
	Čl. 18 odst. 3		Čl. 41 odst. 3
	–		Články 42 až 45
	Článek 19		Článek 46
	Příloha I		–
	Příloha II		–
		Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1
		Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 1
		–	Čl. 1 odst. 2 a 3
		Čl. 1 odst. 3	Čl. 1 odst. 4
		–	Čl. 1 odst. 5 a 6 a články 2 až 25
		Čl. 1 odst. 4 a článek 3	–
		Článek 3a	Článek 32
		Články 4 a 5	–
		Čl. 6 odst. 1	Čl. 26 odst. 1
			Čl. 26 odst. 1a

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

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