



Rada
Európskej únie

V Bruseli 22. júna 2021
(OR. en)

9616/21

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

AVIATION 153
CODEC 859
IA 112

PRACOVNÝ DOKUMENT

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Delegácie
Č. predch. dok.:	ST 9490/21 + COR1-5
Č. dok. Kom.:	ST 10840/20 + ADD1, ST 11020/20
Predmet:	Zmenený návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie) – všeobecné smerovanie (3. júna 2021)

Delegáciám v dodatku I zasielame všeobecné smerovanie Rady k uvedenému návrhu a jeho prílohám, ktoré Rada prijala na svojom 3 798. zasadnutí 3. júna 2021.

2013/0186 (COD)

Zmenený návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o implementácii jednotného európskeho neba

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie , a najmä na jej článok 100 ods. 2 ,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

¹ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

² Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

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

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

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

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

- (2) Prijatím prvého balíka právnych predpisov o jednotnom európskom nebi Európskym parlamentom a Radou, a to nariadenia (ES) č. 549/2004 z, nariadenia (ES) č. 550/2004, nariadenia (ES) č. 551/2004 a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004⁶, sa položil pevný právny základ pre plynulý, interoperabilný a bezpečný systém manažmentu letovej prevádzky (ATM – Air Traffic Management). Prijatím druhého balíka právnych predpisov, najmä nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009⁷ sa ďalej posilnila iniciatíva jednotného európskeho neba tým, že sa zaviedli koncepcie systému výkonnosti a manažéra siete s cieľom ďalej zlepšiť výkonnosť európskej siete ATM. Nariadenie (ES) č. 552/2004 bolo zrušené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139⁸, keďže pravidlá potrebné na interoperabilitu systémov, komponentov a postupov ATM boli začlenené do uvedeného nariadenia.
- (3) S cieľom zohľadniť zmeny zavedené v nariadení (EÚ) 2018/1139 je potrebné zosúladiť obsah tohto nariadenia s obsahom nariadenia (EÚ) 2018/1139 a zároveň zmeniť uvedené nariadenie.
- (4) V článku 1 Chicagskeho dohovoru o civilnom letectve z roku 1944 zmluvné strany uznávajú, že „každý štát má úplnú a výlučnú suverenitu nad vzdušným priestorom nad svojím územím“. Je v rámci tejto suverenity, aby členské štáty Únie, podľa platných medzinárodných dohovorov, vykonávali právomoci verejného orgánu pri riadení letovej prevádzky.

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

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

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

- (4a) Týmto nariadením by nemali byť dotknuté práva a povinnosti členských štátov podľa Chicagskeho dohovoru.
- (5) Vykonávanie spoločnej dopravnej politiky si vyžaduje výkonný systém leteckej dopravy, ktorý umožňuje bezpečnú, pravidelnú a udržateľnú prevádzku služieb leteckej dopravy, optimalizuje využitie vzdušného priestoru a kapacity, prispieva k udržateľnosti leteckej dopravy a uľahčuje voľný pohyb tovaru, osôb a služieb.
- (6) Plnenie cieľov v oblasti rozširovania bezpečnostných noriem v leteckej doprave a zároveň zlepšovanie celkového fungovania ATM a leteckých navigačných služieb (ANS) vo všeobecnej letovej prevádzke v Európe si vyžaduje zohľadnenie aj ľudského faktora. Členské štáty by mali preto dodržiavať zásady kultúry spravodlivosti. Mali by sa zväžiť a zohľadniť stanoviská a odporúčania expertnej skupiny pre ľudský rozmer⁹ jednotného európskeho neba.
- (7) Zlepšenia v environmentálnom správaní ATM takisto prispievajú k dosiahnutiu cieľov uvedených v Parížskej dohode, v oznámení Komisie o Európskej zelenej dohode, v záveroch Rady o stratégii Komisie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu a v Digitálnej agende pre Európu, najmä prostredníctvom znižovania emisií z leteckej dopravy.
- (7a) Vzdušný priestor je spoločným zdrojom pre všetky kategórie užívateľov a všetci ho musia využívať pružne, pri zaručení spravodlivosti a transparentnosti, a zároveň zohľadňovať potreby ochrany a obrany členských štátov a ich záväzky v rámci medzinárodných organizácií.
- (8) V roku 2004 členské štáty prijali všeobecné vyhlásenie o vojenských otázkach, ktoré sa týkajú jednotného európskeho neba¹⁰, ktoré zopakovali. Podľa tohto vyhlásenia by členské štáty mali najmä zvýšiť spoluprácu medzi civilnými a vojenskými orgánmi, a pokiaľ a do akej miery to všetky členské štáty považujú za nevyhnutné, uľahčiť spoluprácu medzi ich ozbrojenými silami vo všetkých záležitostiach manažmentu letovej prevádzky.

⁹ C(2017) 7518 final.

¹⁰ Pozri Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 9.

- (9) Rozhodnutia, ktoré sa týkajú obsahu, pôsobnosti alebo vykonávania vojenskej prevádzky a výcviku, nespádajú do oblasti kompetencie Únie podľa článku 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
- (9a) Členské štáty, prípadne spolu s tretími krajinami, môžu vytvoriť funkčné bloky vzdušného priestoru zamerané na rozvoj lepšej spolupráce a koordinácie s cieľom podporiť výkonnosť siete manažmentu letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba a znížiť vplyv na životné prostredie.
- (10) Členské štáty by mali vymenovať národný dozorný orgán, ktorému sa zveria úlohy pridelené takémuto orgánu podľa tohto nariadenia. Aby sa zaistil konzistentný a dôkladný dohľad nad poskytovaním služieb v celej Európe, národné dozorné orgány by mali mať zaručenú dostatočnú nezávislosť a zdroje. Financovanie uvedených orgánov by malo najmä zaručiť ich nezávislosť a malo by im umožniť fungovať v súlade so zásadami spravodlivosti, transparentnosti, nediskriminácie a proporcionality. Zamestnanci národných dozorných orgánov by mali konať nezávisle, najmä tým, že budú predchádzať konfliktom záujmov medzi poskytovaním leteckých navigačných služieb a vykonávaním svojich úloh. To by národnému dozornému orgánu nemalo brániť v tom, aby bol súčasťou regulačného orgánu zodpovedného za niekoľko regulovaných odvetví, pokiaľ uvedený regulačný orgán spĺňa požiadavky na nezávislosť, alebo aby bol z hľadiska svojej organizácie pridružený najmä k vnútroštátnemu príslušnému orgánu určenému v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139 alebo k vnútroštátnemu orgánu na ochranu hospodárskej súťaže.
- (11)
- (12) Národné dozorné orgány zohrávajú kľúčovú úlohu pri vykonávaní jednotného európskeho neba, a preto by mali navzájom spolupracovať s cieľom umožniť výmenu informácií o ich činnosti a zásadách rozhodovania, najlepších postupov a procedúr, ako aj pokiaľ ide o uplatňovanie tohto nariadenia, a rozvoj spoločného prístupu, a to aj prostredníctvom posilnenej spolupráce na regionálnej úrovni. Táto spolupráca by sa mala uskutočňovať na pravidelnom základe.
- (13)

- (14) Ak je poskytovateľ leteckých navigačných služieb držiteľom osvedčenia alebo vyhlásenia podľa článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139, mal by mať možnosť ponúkať služby v Únii za nediskriminačných podmienok.
- (14a) Podľa článku 2 ods. 3 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa uvedené nariadenie vrátane požiadaviek na osvedčovanie stanovených v jeho článku 41 nevzťahuje na ATM/ANS, ktoré poskytuje alebo sprístupňuje armáda. Členské štáty by preto mali byť oprávnené povoliť poskytovanie takýchto leteckých navigačných služieb v celom vzdušnom priestore, za ktorý zodpovedajú, alebo v jeho časti bez osvedčovania a/alebo uplatňovania celého tohto nariadenia alebo jeho časti. V takýchto prípadoch môže mať príslušný členský štát najmä možnosť určiť dotknutých poskytovateľov vojenských služieb, ktorí budú poskytovať letové prevádzkové služby alebo meteorologické služby (MET) v súlade s týmto nariadením.
- (14b) Certifikácia signálov poskytovaných globálnym navigačným satelitným systémom (GNSS) sa podľa tohto nariadenia nevyžaduje.
- (15) Pri poskytovaní rovnocenných leteckých navigačných služieb by nemali byť používatelia vzdušného priestoru diskriminovaní.
- (16) Letové prevádzkové služby by mali byť poskytované na výlučnom základe. Poskytovatelia takýchto služieb by mali podliehať určeniu a požiadavkám verejného záujmu, najmä s ohľadom na národnú bezpečnosť a obranu, ako aj na umiestnenie ich hlavného miesta podnikateľskej činnosti a ich vlastnícke pomery. V tejto súvislosti by sa malo zohľadniť, že poskytovanie letových prevádzkových služieb podľa tohto nariadenia je spojené s výkonom právomocí verejného orgánu, ktoré nemajú hospodársku povahu, a preto nepodliehajú uplatňovaniu pravidiel zmluvy o hospodárskej súťaži.
- (16a) Členské štáty by mali zabezpečiť, aby ich vnútroštátne právo nebránilo určeniu poskytovateľa letových prevádzkových služieb najmä z toho dôvodu, že dotknutý poskytovateľ služieb má svoje hlavné miesto podnikateľskej činnosti v inom členskom štáte alebo je vo vlastníctve štátnych príslušníkov tohto členského štátu v prípade, že uplatňovanie takéhoto vnútroštátneho práva zahŕňa neodôvodnené obmedzenie slobody poskytovať služby alebo slobody usadiť sa, ktoré by sa malo posudzovať v každom jednotlivom prípade so zreteľom na všetky relevantné okolnosti.

- (16b) Členské štáty by na základe svojej analýzy bezpečnostných aspektov mali mať možnosť bez potreby vypísania verejnej súťaže určiť na výlučnom základe jedného alebo viacerých poskytovateľov meteorologických služieb pre celý vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné, alebo pre jeho časť.
- (16c) Spolupráca medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb je dôležitým nástrojom na zlepšenie výkonnosti európskeho systému ATM a mala by sa podporovať.
- (17) Členské štáty môžu na základe svojej analýzy bezpečnostných aspektov umožniť poskytovateľom letových prevádzkových služieb alebo prevádzkovateľom letísk alebo skupine prevádzkovateľov letísk obstarávať spojovacie, navigačné a prehľadové služby (CNS – communication, navigation and surveillance), letecké informačné služby (AIS – aeronautical information services), služby údajov o letovej prevádzke (ADS – air traffic data services), meteorologické služby (MET) – pokiaľ dotknutý členský štát neurčí jediného poskytovateľa meteorologických služieb, alebo terminálne letové prevádzkové služby v oblasti letiskovej a približovacej služby riadenia. Možnosť využiť takéto obstarávanie môže umožniť väčšiu flexibilitu a podporiť inovácie v službách bez toho, aby to malo vplyv na bezpečnosť a osobitné potreby, vrátane osobitných potrieb ozbrojených síl, týkajúce sa dôvernosti, interoperability, odolnosti systému, prístupu k údajom a bezpečnostnej ochrany ATM.
- (18) Ak sa obstarávajú meteorologické služby alebo letové prevádzkové služby v oblasti letiskovej a približovacej služby riadenia, nemali by podliehať systému výkonnosti stanovenému v tomto nariadení.
- (19)
- (20) V prípade potreby by sa obstarávanie leteckých navigačných služieb malo vykonávať v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ¹¹ a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ¹², ak nie je v tomto nariadení stanovené inak a v súlade so zásadami rovnakého zaobchádzania, nediskriminácie a transparentnosti, ako aj s príslušnými ustanoveniami zmluvy, najmä s pravidlami zmluvy týkajúcimi sa slobodného poskytovania služieb a slobody usadiť sa.

¹¹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65).

¹² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243).

- (21) Riadenie dopravy bezpilotných lietadiel si vyžaduje, aby boli dostupné spoločné informačné služby (CIS). Na obmedzenie nákladov takéhoto riadenia dopravy by mali ceny služby CIS poskytované na výlučnom základe vychádzať z nákladov a primeranej ziskovej prirážky a mali by podliehať schváleniu národnými dozornými orgánmi. S cieľom umožniť poskytovanie služby by sa poskytovateľom služieb CIS mali za spravodlivých, primeraných a nediskriminačných podmienok sprístupniť príslušné prevádzkové údaje.
- (21a) Dostupnosť príslušných prevádzkových údajov súvisiacich so všeobecnou letovou prevádzkou je nevyhnutná na umožnenie pružného poskytovania služieb údajov o letovej prevádzke, a to na cezhraničnej úrovni aj na úrovni celej Únie. Takéto údaje by sa preto mali sprístupniť príslušným zainteresovaným stranám za spravodlivých, primeraných a nediskriminačných podmienok. Presnosť informácií, vrátane informácií o stave vzdušného priestoru a o konkrétnych situáciách letovej prevádzky, ako aj včasná distribúcia týchto informácií riadiacim útvarom v odvetví civilného a vojenského letectva, majú priamy vplyv na bezpečnosť a efektívnosť prevádzky, ako aj na environmentálnu účinnosť letov. Včasný prístup k aktualizovaným informáciám o stave vzdušného priestoru má zásadný význam pre všetky zainteresované strany, ktoré majú pri predkladaní alebo opätovnom predkladaní svojich letových plánov záujem na využívaní sprístupnených štruktúr vzdušného priestoru.
- (22) Systémy výkonnosti a spoplatňovania by mali zabezpečiť efektívnu, udržateľnú a nepretržitú prevádzku európskeho systému ATM a takisto majú zvyšovať nákladovú efektívnosť leteckých navigačných služieb poskytovaných za iných ako trhových podmienok a podporovať lepšiu kvalitu služieb. Na tento účel by mali zahŕňať relevantné a vhodné stimuly. Vzhľadom na tento cieľ by sa systém výkonnosti nemal vzťahovať na služby obstarávané v súlade s týmto nariadením. Systém výkonnosti by sa mal vzťahovať na všetky letecké navigačné služby, ktoré určený poskytovateľ letových prevádzkových služieb poskytuje alebo obstaráva od iných poskytovateľov služieb, a to aj vtedy, keď uvedený poskytovateľ služieb poskytuje letecké navigačné služby a letové prevádzkové služby.
- (22a) Na poskytovanie poradenstva a pomoci Komisii, ako aj národným dozorným orgánom pri vykonávaní systémov výkonnosti a spoplatňovania môže byť určený orgán na preskúmanie výkonnosti (PRB).
- (23)
- (24)

- (25) Vzhľadom na cezhraničné a sieťové prvky, ktoré sú súčasťou poskytovania traťových leteckých navigačných služieb, by sa mala výkonnosť posudzovať najmä na základe cieľov výkonnosti na úrovni Únie.
- (25a) Členské štáty a ich národné dozorné orgány by vzhľadom na svoje vedomosti o miestnych okolnostiach mali mať na starosti prípravu a prijímanie návrhov plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov. Tieto plány by mali vychádzať najmä zo vstupu určeného poskytovateľa/poskytovateľov letových prevádzkových služieb, pokiaľ ide o všetky letecké navigačné služby, ktoré títo poskytovatelia služieb poskytujú alebo obstarávajú. Za posúdenie týchto plánov by mala byť zodpovedná Komisia. Národné dozorné orgány by mali mať na starosti aj monitorovanie výkonnosti poskytovateľov letových prevádzkových služieb a prípadné ukladanie nápravných opatrení.
- (26) Návrhy plánov výkonnosti by mali obsahovať traťové výkonnostné ciele v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, ako aj terminálne výkonnostné ciele v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť, pri súčasnom zohľadnení miestnych okolností a vzájomnej závislosti medzi kľúčovými oblasťami výkonnosti a bezpečnosťou a mali by spĺňať určité kvalitatívne kritériá, aby sa zabezpečilo čo najúčinnšie splnenie stanovených cieľov.
- (27) Vykonávanie siete by malo podliehať špecifickým kritériám, so zreteľom na osobitnú povahu funkcií siete. Sieť by mala podliehať výkonnostným cieľom v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť.
- (28) Systém spoplatňovania by mal vychádzať zo zásady, že používatelia vzdušného priestoru by mali platiť za náklady vzniknuté pri poskytovaní služieb, ktoré sú dostupné pre nich alebo v ich prospech a ktoré nie sú pokryté inak. Náklady vzniknuté v súvislosti s poskytovaním leteckých navigačných služieb vnútroštátnymi orgánmi členských štátov, vrátane príslušných vnútroštátnych orgánov a národných dozorných orgánov, ako aj EUROCONTROL-u a manažéra siete, možno zahrnúť do stanovených nákladov, ktoré môžu byť účtované používateľom vzdušného priestoru. Poplatky by mali podnecovať bezpečné, efektívne, účinné a udržateľné poskytovanie leteckých navigačných služieb z hľadiska dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti a nákladovej efektívnosti a plnenia výkonnostných cieľov a mali by podporovať obmedzovanie vplyvu letectva na životné prostredie.

- (29) Členské štáty by mali mať možnosť poskytnúť úpravu poplatkov s cieľom zlepšiť environmentálne správanie a kvalitu služieb, a to najmä zintenzívnením využívania udržateľných alternatívnych palív, zvýšením kapacity a znížením meškaní pri zachovaní optimálnej úrovne bezpečnosti. Komisia by mala vypracovať štúdiu uskutočniteľnosti o vplyve úpravy poplatkov na letovú prevádzku a na zainteresované strany, ako aj o prínose tejto úpravy k dosiahnutiu cieľov jednotného európskeho neba.
- (30)
- (30a) Na riešenie nepredvídateľných a významných udalostí, ktoré majú významný vplyv na vykonávanie systémov výkonnosti a spoplatňovania, pri ktorých možno pozorovať značnú odchýlku od prognóz objemu dopravy, by sa mali zaviesť mechanizmy ako je predĺženie, pozastavenie prebiehajúceho referenčného obdobia alebo úprava výkonnostných cieľov v priebehu referenčného obdobia.
- (30b) Bez toho, aby bol dotknutý postup stanovený v článku 258 ZFEÚ, by Komisia mala preskúmať, či členské štáty dodržiavajú požiadavky stanovené v rámci systémov výkonnosti a spoplatňovania a v prípade potreby môže vydať stanovisko k tomu, či boli tieto požiadavky splnené.
- (31) Mala by sa stanoviť transparentnosť účtov poskytovateľov leteckých navigačných služieb ako jeden z prostriedkov na predchádzanie krízovým dotáciám a následným narušeniam.
- (32) Funkcie siete by mali prispievať k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy a podporovať dosahovanie výkonnostných cieľov pre celú Úniu. Mali by uľahčiť udržateľné, efektívne a environmentálne optimálne využívanie vzdušného priestoru a obmedzených zdrojov, zohľadňovať prevádzkové potreby pri zavádzaní infraštruktúry európskej siete ATM a poskytovať podporu v prípade krízovej situácie v sieti.

- (32a) Je potrebné, aby niektoré funkcie siete, napr. manažment toku letovej prevádzky, centrálné koordinoval jediný orgán podporujúci opatrenia členských štátov a príslušných subjektov zainteresovaných na prevádzke. Niektoré úlohy, ktoré prispievajú k vykonávaniu týchto funkcií, by preto mal vykonávať manažér siete, ktorého činnosť by mala zahŕňať všetky dotknuté subjekty zainteresované na prevádzke. Osobitné úlohy manažéra siete by sa mali stanoviť v tomto nariadení. Manažéra siete vymenúva Komisia. Komisia by na vykonávanie uvedených úloh mala vymenovať Eurocontrol, vzhľadom na rozsiahle odborné znalosti tejto organizácie v oblasti letectva, alebo iný nestranný a kompetentný orgán.
- (33) Na vykonávaní funkcií siete na miestnej a prevádzkovej úrovni a na rozhodovacom procese by sa v plnej miere mali podieľať aj subjekty zainteresované na prevádzke, ktoré majú za úlohu vykonávať uvedené funkcie, ako aj členské štáty. Manažér siete by mal preto prijímať opatrenia prostredníctvom kooperatívneho rozhodovania založeného najmä na konzultáciách so subjektmi zainteresovanými na prevádzke a členskými štátmi a na podrobných pracovných dojednaniach a prevádzkových postupoch. V takomto postupe kooperatívneho rozhodovania by mal v čo najväčšej miere prevážiť záujem siete bez toho, aby boli dotknuté bezpečnostné a obranné potreby, a proces by mal byť zameraný na vyriešenie problémov a dosahovanie konsenzu vždy, keď je to možné. Okrem toho by sa na zabezpečenie primeraného riadenia v súvislosti s vykonávaním funkcií siete mala zriadiť rada pre riadenie siete, ktorou sa zabezpečí primerané zastúpenie záujmov všetkých aktérov, ktorí sa podieľajú na vykonávaní týchto funkcií. Bez toho, aby boli dotknuté konzultácie s radou pre riadenie siete o regulačných alebo strategických rozhodnutiach, ako je schválenie strategického plánu siete, by opatrenia prijaté prostredníctvom kooperatívneho rozhodovania a radou pre riadenie siete mali byť prevádzkovej alebo technickej povahy a zabezpečovať každodennú prevádzku siete v súlade s cieľmi tohto nariadenia. Mali by sa jasne vymedziť rozhodovacie právomoci manažéra siete a rady pre riadenie siete, ako aj rozsah postupu kooperatívneho rozhodovania. Akty prijaté v rámci funkcií siete by mali podľa potreby podliehať súdnemu preskúmaniu v súlade s podmienkami ustanovenými v zmluve.

(34)

(35)

(36) Poskytovanie úplných, vysokokvalitných a včasných leteckých informácií má významný vplyv na bezpečnosť a na uľahčenie prístupu do vzdušného priestoru Únie a zvyšuje v ňom možnosti pohybu. Prístup k týmto údajom by sa mal uľahčiť prostredníctvom vhodnej informačnej infraštruktúry.

(37) Bezpečné a efektívne využívanie vzdušného priestoru možno dosiahnuť len úzkou spoluprácou medzi civilnými a vojenskými používateľmi vzdušného priestoru, ktorá je v praxi založená najmä na koncepcii pružného využívania vzdušného priestoru a účinnej civilno-vojenskej koordinácii podľa ustanovení ICAO. S cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie tejto koncepcie by Komisia mala byť splnomocnená prijímať vykonávacie akty v rámci spoločnej dopravnej politiky a bez toho, aby bola ovplyvnená zodpovednosť členských štátov za ich vzdušný priestor.

(38) Cieľom projektu SESAR je umožniť bezpečný, efektívny a environmentálne udržateľný rozvoj leteckej dopravy modernizáciou európskeho a globálneho systému ATM. Na dosiahnutie jeho plnej účinnosti by sa mala zabezpečiť riadna koordinácia medzi fázami projektu. Európsky riadiaci plán ATM by mal vychádzať z fázy definovania projektu SESAR a mal by prispieť k dosiahnutiu výkonnostných cieľov pre celú Úniu.

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

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

(41)

- (42) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tohto nariadenia by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci, a to najmä pokiaľ ide o určenie PRB, vykonávanie systémov výkonnosti a spoplatňovania, vrátane stanovovania výkonnostných cieľov pre celú Úniu, kritériá a postupy posudzovania návrhov plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov poskytovateľov letových prevádzkových služieb a manažéra siete, posudzovanie a schvaľovanie plánov výkonnosti, monitorovanie výkonnosti, pravidlá poskytovania informácií o nákladoch a poplatkoch, obsah a stanovenie nákladovej základne poplatkov a stanovenie jednotkových sadzieb pre letecké navigačné služby, stimulačné mechanizmy a mechanizmy na rozdelenie rizika, pravidlá vykonávania funkcií siete, vymenovania manažéra siete a podmienky takéhoto vymenovania, ako aj úlohy manažéra siete, pravidlá rady pre riadenie siete, postupu kooperatívneho rozhodovania a mechanizmy riadenia siete, požiadavky týkajúce sa dostupnosti prevádzkových údajov, uplatnenie koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru, zriaďovanie spoločných projektov a mechanizmov riadenia, ktoré sa na ne vzťahujú. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹³. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia by návrh vykonávacieho aktu nemala prijať.
- (43) Všetky navrhované opatrenia, ktoré majú podstatný sociálny, technologický a ľudský rozmer či dôsledky súvisiace s výkonnosťou, by sa mali prekonzultovať so sociálnymi aj profesionálnymi zamestnaneckými organizáciami. Na úrovni Únie by sa malo konzultovať aj s výborom pre medziodvetvový dialóg zriadeným podľa rozhodnutia Komisie 98/500/ES¹⁴ a s expertnou skupinou pre ľudský rozmer.
- (44) Pokuty stanovené pri porušeníach tohto nariadenia by mali byť účinné, primerané a odradzujúce bez toho, aby bola znížená bezpečnosť.

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

¹⁴ Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27.

- (44b) Toto nariadenie by nemalo brániť členským štátom uplatňovať opatrenia potrebné na ochranu základných bezpečnostných alebo obranných politických záujmov.
- Toto nariadenie okrem toho nemá vplyv na právomoci členských štátov prijímať ustanovenia týkajúce sa organizácie ich ozbrojených síl. Na základe týchto právomocí môžu členské štáty prijať opatrenia na zabezpečenie dostatočného vzdušného priestoru na účely primeraného vzdelávania a výcviku svojich ozbrojených síl. Preto by sa mala ustanoviť ochranná doložka, ktorá by umožnila uplatňovanie takých právomocí.
- (45)
- (46) Nakoľko ciele tohto nariadenia, najmä vykonávanie jednotného európskeho neba, nemôžu byť dostatočne dosiahnuté členskými štátmi, ale z dôvodu nadnárodného charakteru tohto snaženia môžu byť lepšie dosiahnuté skôr na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5 Zmluvy o Európskej únii; v súlade s princípom proporcionality stanoveným v uvedenom článku neprekračuje toto nariadenie rámec, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie uvedeného cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá pre vytvorenie a účinné fungovanie jednotného európskeho neba s cieľom posilniť bezpečnostné normy v letovej prevádzke, prispieť k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy a zlepšiť celkovú výkonnosť manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb pre všeobecnú letovú prevádzku v Európe s cieľom splniť požiadavky všetkých používateľov vzdušného priestoru. Jednotné európske nebo zahŕňa súvislú celoeurópsku sieť, postupne integrovanejší vzdušný priestor, systémy riadenia siete a systémy manažmentu letovej prevádzky, ktoré sú založené na bezpečnosti, efektívnosti, interoperabilite a technologickej modernizácii v prospech všetkých používateľov vzdušného priestoru, občanov a životného prostredia.
2. Uplatňovanie tohto nariadenia nemá vplyv na suverenitu členských štátov nad ich vzdušným priestorom a na požiadavky členských štátov, ktoré sa týkajú verejného poriadku, verejnej bezpečnosti a záležitostí obrany, ako je stanovené v článku 44. Toto nariadenie sa nevzťahuje na vojenské operácie a výcvik. V záujme identifikácie a riešenia potenciálnych vplyvov uplatňovania tohto nariadenia na vojenské činnosti sa zabezpečí koordinácia s vojenskými orgánmi.
3. Uplatňovaním tohto nariadenia nie sú dotknuté práva a povinnosti členských štátov podľa Chicagskeho dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (ďalej len „Chicagsky dohovor“). V tomto kontexte je cieľom tohto nariadenia pomáhať v oblastiach jeho pôsobnosti členským štátom pri plnení ich záväzkov vyplývajúcich z Chicagskeho dohovoru tým, že sa vytvorí základ pre spoločný výklad a jednotné vykonávanie jeho ustanovení a zabezpečí sa, aby sa tieto ustanovenia náležite zohľadnili v tomto nariadení a v jeho vykonávacích predpisoch.

4. Toto nariadenie sa vzťahuje na vzdušný priestor v regióne ICAO EUR, v ktorom sú členské štáty zodpovedné za poskytovanie letových prevádzkových služieb. Členské štáty môžu toto nariadenie uplatňovať aj na vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné v iných regiónoch ICAO pod podmienkou, že o tom informujú Komisiu a ostatné členské štáty.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „letisková služba riadenia“ je služba riadenia letovej prevádzky (ATC) pre letiskovú prevádzku;
2. „letecká informačná služba“ je služba zriadená v určenej oblasti pokrytia, ktorá je zodpovedná za poskytovanie leteckých informácií a údajov potrebných pre bezpečnosť, pravidelnosť a efektívnosť leteckej navigácie;
- 2a. „agentúra“ je Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva zriadená nariadením (EÚ) 2018/1139;
3. „poskytovateľ leteckých navigačných služieb“ je akýkoľvek verejný alebo súkromný subjekt poskytujúci jednu alebo viaceré letecké navigačné služby pre všeobecnú letovú prevádzku;
4. „letecké navigačné služby (ANS)“ sú letové prevádzkové služby, spojovacie, navigačné a prehľadové služby (CNS) vrátane služieb, ktoré zosilňujú signály vysielané satelitmi základných konštelácií GNSS na účely leteckej navigácie; meteorologické služby pre leteckú navigáciu (MET), letecké informačné služby (AIS) a služby údajov o letovej prevádzke (ADS);
5. „služba riadenia letovej prevádzky (ATC)“ je služba poskytovaná na účely:
 - a) zabránenia zrážke:
 - i) medzi lietadlami;

ii) na prevádzkovej ploche medzi lietadlom a prekážkami;

b) urýchlenia a zachovania riadneho toku letovej prevádzky;

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

8. „manažment toku letovej prevádzky (ATFM)“ je funkcia zriadená s cieľom prispieť k bezpečnému, usporiadanému a rýchlemu toku letovej prevádzky po celej dráhe letu tým, že sa zabezpečí využitie kapacity ATC na maximálne možnú mieru a že objem prevádzky zodpovedá kapacitám vyhláseným príslušnými poskytovateľmi služieb letovej prevádzky;

9. „manažment letovej prevádzky (ATM – Air Traffic Management)“ je zoskupenie vzdušných a pozemných funkcií a služieb (letové prevádzkové služby, riadenie vzdušného priestoru a manažment toku letovej prevádzky, vrátane projektovania letových postupov) požadovaných na zaručenie bezpečného a efektívneho pohybu lietadla počas všetkých fáz prevádzky;

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

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

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

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

14. „používatelia vzdušného priestoru“ sú prevádzkovatelia lietadiel prevádzkovaných v súlade s pravidlami všeobecnej letovej prevádzky;
15. „pohotovostná služba“ je služba poskytovaná na informovanie príslušných organizácií o lietadle, v prípade ktorého treba použiť pátracie a záchranné prostriedky, a ktorá podľa potreby zabezpečuje pomoc takýmto organizáciám;
16. „približovacia služba riadenia“ je služba ATC pre riadené lety prilietavajúcich a odlietavajúcich lietadiel;
17. „oblastná služba riadenia“ je služba ATC pre riadené lety v riadených oblastiach;
18. „východisková hodnota“ je hodnota vymedzená na účely stanovenia výkonnostných cieľov a odhadnutá využitím skutočných nákladov alebo skutočných jednotkových nákladov počas roka predchádzajúceho začiatku príslušného referenčného obdobia;
19. „referenčná skupina“ je skupina poskytovateľov letových prevádzkových služieb s podobným prevádzkovým a hospodárskym prostredím;
20. „rozčleňovacia hodnota“ je hodnota získaná v prípade daného poskytovateľa letových prevádzkových služieb rozčlenením výkonnostného cieľa pre celú Úniu na úroveň jedného alebo viacerých poskytovateľov letových prevádzkových služieb, ktorá slúži ako referenčná hodnota na posúdenie súladu výkonnostného cieľa stanoveného v návrhu plánu výkonnosti s výkonnostným cieľom pre celú Úniu;
21. „osvedčenie“ je osvedčenie vymedzené v článku 3 bode 12 nariadenia (EÚ) 2018/1139;
22. „spoločná informačná služba (CIS)“ je služba, ktorá pozostáva zo šírenia statických a dynamických údajov s cieľom umožniť poskytovanie služieb U-space pre manažment prevádzky bezpilotných lietadiel;
23. „spojovacie služby“ sú letecké pevné a pohyblivé služby umožňujúce spojenie zem-zem, vzduch-zem a vzduch-vzduch na účely ATC;
24. „komponenty“ sú hmotné objekty ako je hardvér a nehmotné objekty ako je softvér, od ktorých závisí interoperabilita európskej siete manažmentu letovej prevádzky (EATMN);

25. „riadená oblasť“ je riadený vzdušný priestor siahajúci nahor od stanovenej výšky nad zemou;
26. „kooperatívne rozhodovanie“ je postup, pri ktorom sa rozhodnutia prijímajú na základe vzájomnej výmeny názorov a konzultácie s príslušnými orgánmi členského štátu, subjektmi zainteresovanými na prevádzke a prípadne s inými aktérmi a s cieľom dosiahnuť konsenzus;
27. „cezhraničné služby“ sú letecké navigačné služby, ktoré v jednom členskom štáte poskytuje poskytovateľ služieb, ktorý má hlavné miesto podnikateľskej činnosti v inom členskom štáte;
28. „vyhlásenie“ je na účely manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb vyhlásenie vymedzené v článku 3 ods. 10 nariadenia (EÚ) 2018/1139;
30. „traťová zóna spoplatňovania“ je objem vzdušného priestoru, ktorý sa rozprestiera od zeme až po horný vzdušný priestor vrátane, kde sa poskytujú traťové letecké navigačné služby a pre ktorý je stanovená jednotná nákladová základňa a jednotná jednotková sadzba;
31. „EUROCONTROL“ je Európska organizácia pre bezpečnosť leteckej prevádzky založená Medzinárodným dohovorom o spolupráci pre bezpečnosť leteckej prevádzky z 13. decembra 1960;
32. „európska sieť manažmentu letovej prevádzky“ (EATMN) je súbor systémov podľa bodu 3.1. prílohy VIII k nariadeniu (EÚ) 2018/1139, ktoré umožňujú poskytovanie leteckých navigačných služieb v Únii, vrátane rozhraní na hraniciach s tretími krajinami;
33. „európsky riadiaci plán ATM“ je plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES¹⁵ a v znení následných zmien;
34. „pružné využívanie vzdušného priestoru“ je koncepcia riadenia vzdušného priestoru opísaná organizáciou ICAO, založená na základnej zásade, že vzdušný priestor by sa nemal označovať za čisto civilný ani za čisto vojenský vzdušný priestor, ale mal by sa skôr považovať za kontinuum, v ktorom sa musí v čo najväčšej možnej miere vyhovieť požiadavkám všetkých používateľov;

¹⁵ Ú. v. EÚ L 95, 9.4.2009, s. 41.

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

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

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

36. „všeobecná letová prevádzka“ sú všetky pohyby civilných lietadiel, ako aj všetky pohyby štátnych lietadiel (vrátane vojenských, colných a policajných lietadiel), keď sa uvedené pohyby uskutočňujú v súlade s postupmi Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) zriadenej Chicagským dohovorom;

37. „interoperabilita“ je súhrn požadovaných funkčných, technických a prevádzkových vlastností systémov a komponentov EATMN a postupov pre ich prevádzku, aby bola možná ich bezpečná, plynulá a efektívna prevádzka;

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

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

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

41. „navigačné služby“ sú zariadenia a služby, ktoré poskytujú lietadlu informácie o polohe a čase;

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

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

43a. „záväzný plán prevádzky siete,, (Network Operations Plan – NOP) je plán vytvorený prostredníctvom postupu kooperatívneho rozhodovania na účely vykonávania cieľov funkcií siete na prevádzkovej úrovni a podpory výkonnostných cieľov;

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

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

44. „prevádzkové údaje“ sú informácie týkajúce sa všetkých fáz letu, ktoré vyžadujú na prevádzkové účely poskytovateľa leteckých navigačných služieb, používateľa vzdušného priestoru, prevádzkovateľa letísk a iní zainteresovaní účastníci;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

57. „vylepšenie“ je každá úprava, ktorá mení prevádzkové charakteristiky systému.

Článok 2a

Funkčné bloky vzdušného priestoru

1. Členské štáty môžu zriadiť funkčný blok vzdušného priestoru na rozvíjanie lepšej spolupráce a koordinácie s cieľom podporiť výkonnosť siete manažmentu letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba. Bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 3 až 5a tohto nariadenia, môžu členské štáty spoločne vykonávať všetky alebo časť svojich povinností podľa článkov 3, 4, 5, 7, 7a, 7b, 7b, 8, 10, 13, 13a, 13b a 17 tohto nariadenia a vykonávacích predpisov prijatých na jeho základe na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru.
2. Spolupráca môže v prípade potreby zahŕňať aj tretie krajiny, ktoré sa podieľajú na vytváraní funkčných blokov vzdušného priestoru.
4. Funkčné bloky vzdušného priestoru sa vytvárajú na základe medzinárodnej dohody uzavretej medzi dotknutými členskými štátmi a prípadnými dotknutými tretími krajinami, ktoré sú zodpovedné za ktorúkoľvek časť vzdušného priestoru, ktorý patrí do funkčného bloku vzdušného priestoru. Dohoda a zoznam povinností, ktoré majú členské štáty v úmysle vykonávať spoločne, sa oznámia Komisii.

KAPITOLA II

NÁRODNÉ DOZORNÉ ORGÁNY

Článok 3

Vymenovanie, ustanovenie a požiadavky týkajúce sa národných dozorných orgánov

1. Členské štáty spoločne alebo jednotlivo buď vymenujú, alebo ustanovia orgán alebo orgány ako svoj národný dozorný orgán, ktorý prevezme úlohy pridelené takémuto orgánu týmto nariadením.
2. Národný dozorný orgán vykonáva svoje právomoci nestranne, nezávisle a transparentne tak, aby tomu zodpovedala jeho organizácia, personálne obsadenie, riadenie a financovanie.
3. Národný dozorný orgán je nezávislý od akýchkoľvek poskytovateľov leteckých navigačných služieb, pokiaľ ide o organizáciu, hierarchické usporiadanie a rozhodovanie, najmä tým, že predchádza konfliktom záujmov s uvedenými poskytovateľmi služieb. Táto nezávislosť nebráni tomu, aby uvedený orgán a uvedení poskytovatelia služieb boli súčasťou tej istej verejnej služby, verejného subjektu alebo verejnej správy.

4. Členské štáty môžu zriadiť orgány, ktoré majú právomoci buď vo viacerých regulovaných sektoroch, alebo vo viacerých oblastiach regulácie v rámci odvetvia dopravy, ak uvedené integrované regulačné orgány spĺňajú požiadavky na nezávislosť stanovené v tomto článku. Národný dozorný orgán môže byť v súvislosti s jeho organizačnou štruktúrou spojený s inými verejnými orgánmi, najmä s vnútroštátnym orgánom na ochranu hospodárskej súťaže uvedeným v článku 11 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003¹⁶, s príslušným vnútroštátnym orgánom, alebo prípadne s vnútroštátnym dopravným orgánom, ak takto zriadený spoločný orgán spĺňa požiadavky na nezávislosť stanovené v tomto článku.

9. Členské štáty oznámia Komisii názvy a adresy národných dozorných orgánov, ako aj zmeny týchto údajov a opatrenia prijaté na zabezpečenie zhody s týmto článkom.

Článok 4

Úlohy národných dozorných orgánov

1. Národný dozorný orgán plní úlohy, ktoré sú mu pridelené v súlade s týmto nariadením a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe, a to najmä tieto úlohy:

- a) overujú, či poskytovatelia služieb uvedení v článku 7 ods. 1a písm. b) a v článku 8 ods. 4 písm. d) spĺňajú a dodržiavajú požiadavky v oblasti národnej bezpečnosti a obrany;
- c) posudzujú a schvaľujú stanovovanie cien za poskytovanie spoločnej informačnej služby (CIS) v súlade s článkom 9;
- d) príprava návrhu plánu výkonnosti vrátane stanovenia kritérií pridelovania nákladov a stanovenia výkonnostných cieľov, monitorovania systémov výkonnosti a spoplatňovania, stanovených v článkoch 10 až 13b, článku 17 a článkoch 19 až 22 a vo vykonávacích aktoch uvedených v článkoch 18 a 23 a v rámci uvedených článkov a vykonávacích aktov;

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

- e) dohliadajú na uplatňovanie nariadenia, pokiaľ ide o transparentnosť účtov v súlade s článkom 25, kontrolujú v rámci auditu alebo overujú a schvaľujú finančné údaje uvedené v článku 25 ods. 4.

3. Každý národný dozorný orgán, v spolupráci s príslušným vnútroštátnym orgánom, ak ide o odlišný orgán, vykonáva potrebné monitorovacie činnosti, ktoré prípadne zahŕňajú aj kontroly a audity s cieľom identifikovať možné nedodržiavanie požiadaviek stanovených v tomto nariadení a vo vykonávacích aktoch prijatých na jeho základe zo strany subjektov podliehajúcich jeho dohľadu na základe tohto nariadenia. V prípade nedodržiavania požiadaviek rozhodujú o nápravných opatreniach národné dozorné orgány, ktoré ich aj presadzujú.

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

Článok 5

Spolupráca medzi národnými dozornými orgánmi

1. Národné dozorné orgány si v prípade potreby vymieňajú informácie, najmä informácie týkajúce sa ich činnosti a rozhodovacieho procesu, najlepších postupov a procedúr, ako aj uplatňovania tohto nariadenia. Národné dozorné orgány sa na tento účel môžu zúčastňovať na spolupráci v rámci siete, ktorej zasadnutia sa konajú v pravidelných intervaloch.
2. Národné dozorné orgány spolupracujú, najmä v prípade poskytovania cezhraničných služieb a poskytovania leteckých navigačných služieb vo vzdušnom priestore, za ktorý je zodpovedný iný členský štát, prostredníctvom pracovných dojednaní, na účely vzájomnej pomoci pri plnení svojich úloh v oblasti monitorovania a dohľadu a pri vykonávaní vyšetrovaní a preskúmavaní.

3. V prípade poskytovania leteckých navigačných služieb vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné dva alebo viaceré členské štáty, najmä v súvislosti s funkčnými blokmi vzdušného priestoru, príslušné členské štáty podľa potreby uzavruť dohodu o dozore, ktorý majú tieto členské štáty alebo ich orgány vykonávať na základe tohto nariadenia nad príslušnými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb.

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

5. Pokiaľ to umožňuje vnútroštátne právo a so zreteľom na regionálnu spoluprácu, môžu národné dozorné orgány uzatvárať aj dohody o rozdelení zodpovednosti pri dozorných úlohách.

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

KAPITOLA III

POSKYTOVANIE SLUŽIEB

Článok 6

Poskytovanie služieb zo strany poskytovateľov leteckých navigačných služieb

2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 7, 7a a článok 8 ods. 4 tohto nariadenia, je subjekt, ktorý spĺňa požiadavky stanovené v článkoch 40 a 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139 a v delegovaných a vykonávacích aktoch prijatých na jeho základe, oprávnený poskytovať letecké navigačné služby používateľom vzdušného priestoru v Únii za nediskriminačných podmienok.

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

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

Určenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb

1. Členské štáty zabezpečia poskytovanie letových prevádzkových služieb výlučne v rámci špecifických blokov vzdušného priestoru vzťahujúcich sa na vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné. Na tento účel členské štáty určia jednotlivo alebo kolektívne jedného alebo viacerých poskytovateľov letových prevádzkových služieb. Členské štáty majú diskrečnú právomoc pri určovaní poskytovateľa/poskytovateľov letových prevádzkových služieb pod podmienkou, že poskytovateľ/poskytovatelia letových prevádzkových služieb spĺňa/spĺňajú požiadavky stanovené v tomto článku.

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

- a) sú držiteľmi osvedčenia podľa článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/1139 alebo platného vyhlásenia podľa článku 41 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2018/1139, pokiaľ im nebola udelená výnimka z požiadavky byť držiteľom osvedčenia podľa článku 2 ods. 3 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/1139;
- b) spĺňajú požiadavky národnej bezpečnosti a obrany;
- c) ich hlavné miesto podnikateľskej činnosti sa nachádza na území členského štátu a
- d) členské štáty alebo štátni príslušníci členských štátov vlastnia viac ako 50 % poskytovateľa služieb a vykonávajú nad ním účinnú kontrolu, či už priamo alebo nepriamo prostredníctvom jedného alebo viacerých sprostredkovateľských podnikov, pokiaľ nie je stanovené inak v dohode s treťou krajinou, ktorej je Únia zmluvnou stranou.

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

2. Určenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb nepodlieha žiadnej podmienke, ktorou by sa od týchto poskytovateľov vyžadovalo, aby:

- a) boli vo vlastníctve priamo alebo formou kontrolného podielu určujúceho členského štátu alebo jeho štátnych príslušníkov;
- b) mali hlavné miesto prevádzky alebo registrované sídlo na území určujúceho členského štátu;
- c) využívali výlučne zariadenia v určujúcom členskom štáte, ak uplatnenie takýchto podmienok vedie k neodôvodnenému obmedzeniu slobody poskytovať služby alebo slobody usadiť sa.

3. Členské štáty špecifikujú práva a povinnosti, ktoré musia poskytovatelia letových prevádzkových služieb, určení v súlade s týmto článkom, splňať.

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

Článok 7a

Určenie poskytovateľov služieb MET

1. Členské štáty môžu pri zohľadnení bezpečnostných aspektov jednotlivo alebo kolektívne určiť poskytovateľa služieb MET, na výlučnom základe pre celý vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné, alebo pre jeho časť.
2. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu a ostatné členské štáty o každom rozhodnutí prijatom na základe tohto článku.

Článok 7b

Vzťahy medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb

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

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

2. Na účely odseku 1 formalizujú poskytovatelia leteckých navigačných služieb svoje pracovné vzťahy prostredníctvom písomných dohôd alebo rovnocenných právnych dojednaní, v ktorých sa stanovia osobitné povinnosti vrátane prípadného finančného vyrovnania a funkcií, ktoré preberá každý poskytovateľ. Tieto dohody alebo dojednania sa oznámia národnému dozornému orgánu alebo dotknutým orgánom.

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

Článok 8

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

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

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

1b. Členské štáty môžu umožniť prevádzkovateľom letísk alebo skupine prevádzkovateľov letísk obstarávať letové prevádzkové služby na riadenie letiska a/alebo letové prevádzkové služby na riadenie približovania.

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

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

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

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

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

Článok 9

Poskytovanie spoločných informačných služieb

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

2. Poskytovatelia služieb CIS musia spĺňať nasledujúce kumulatívne požiadavky:

- a) spĺňajú požiadavky národnej bezpečnosti a obrany;
- b) ich hlavné miesto podnikateľskej činnosti sa nachádza na území členského štátu a
- c) členské štáty alebo štátni príslušníci členských štátov vlastnia viac ako 50 % poskytovateľa služieb a vykonávajú nad ním účinnú kontrolu, či už priamo alebo nepriamo prostredníctvom jedného alebo viacerých sprostredkovateľských podnikov, pokiaľ nie je stanovené inak v dohode s treťou krajinou, ktorej je Únia zmluvnou stranou.

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

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

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

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

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

Článok 9a

Dostupnosť prevádzkových údajov pre všeobecnú letovú prevádzku a prístup k nim

1. Pokiaľ ide o všeobecnú letovú prevádzku, všetci poskytovatelia leteckých navigačných služieb, používatelia vzdušného priestoru, letiská a manažér siete sprístupňujú príslušné prevádzkové údaje v reálnom čase na nediskriminačnom základe a bez toho, aby boli dotknuté záujmy v oblasti národnej bezpečnosti, verejného poriadku alebo obrannej politiky, a to aj na cezhraničnom základe a na úrovni celej Únie. Takáto dostupnosť slúži poskytovateľom leteckých navigačných služieb, ktorí sú držiteľmi osvedčenia alebo predložili vyhlásenie, vojenským subjektom zodpovedným za bezpečnostné a obranné činnosti, vojenským poskytovateľom leteckých navigačných služieb, používatelom vzdušného priestoru a letiskám, ako aj manažérovi siete. Údaje sa používajú len na prevádzkové účely.
3. Prístup k príslušným prevádzkovým údajom uvedeným v odseku 1 sa udeľuje bezplatne orgánom zodpovedným za bezpečnosť, verejný poriadok a obranu, národným dozorným orgánom, príslušným vnútroštátnym orgánom, manažérovi siete a agentúre v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139.
4. Komisia v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 určí konkrétne prevádzkové údaje, na ktoré sa vzťahuje tento článok, a vymedzí technické podrobnosti takéhoto poskytovania údajov.

Článok 9b

Orgán na preskúmanie výkonnosti

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

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

Článok 10

Systém výkonnosti

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

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

- a) výkonnostné ciele pre celú Úniu pre traťové letecké navigačné služby v kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť; za každé referenčné obdobie;
- b) plány výkonnosti vrátane záväzných výkonnostných cieľov a prípadne systémy stimulov v kľúčových oblastiach výkonnosti uvedených v písmene a) za každé referenčné obdobie;
- c) pravidelné preskúmanie, monitorovanie a porovnávanie výkonnosti v kľúčových oblastiach výkonnosti uvedených v písmene a) a na základe príslušných bezpečnostných ukazovateľov vymedzených v koordinácii s agentúrou.

3. Základom systémov výkonnosti uvedených v odsekoch 1 a 2 sú :

- a) zber, validácia, preskúmanie, hodnotenie a rozširovanie príslušných údajov týkajúcich sa výkonnosti leteckých navigačných služieb a riadenia siete od všetkých príslušných strán vrátane poskytovateľov leteckých navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, prevádzkovateľov letísk, národných dozorných orgánov, príslušných vnútroštátnych orgánov, a iných vnútroštátnych orgánov, agentúry, manažéra siete a EUROCONTROL-u;
- b) kľúčové ukazovatele výkonnosti na účely stanovenia cieľov v kľúčových oblastiach výkonnosti podľa odseku 2 písm. a);
- c) ukazovatele na monitorovanie výkonnosti v kľúčových oblastiach výkonnosti podľa odseku 2 písm. a) a príslušné bezpečnostné ukazovatele vymedzené v koordinácii s agentúrou;
- cc) metodika výpočtu rozčleňovacích hodnôt;
- d) zásady upravujúce vypracúvanie plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov pre letecké navigačné služby a pre riadenie siete, ako aj obsah takýchto plánov;
- e) posudzovanie navrhovaných plánov výkonnosti a cieľov pre letecké navigačné služby a riadenie siete;
- f) monitorovanie plánov výkonnosti vrátane vhodných varovných mechanizmov na revíziu plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov a na revíziu výkonnostných cieľov pre celú Úniu v priebehu referenčného obdobia;
- g) prípadne referenčné porovnávanie poskytovateľov leteckých navigačných služieb;
- h) systémy stimulov vrátane finančných pozitívnych stimulov aj demotivačných faktorov uplatniteľných vtedy, keď poskytovateľ letových prevádzkových služieb prekročí alebo nesplní príslušné záväzné výkonnostné ciele týkajúce sa leteckých navigačných služieb počas referenčného obdobia, s výnimkou prípadov, keď uvedené nesplnenie alebo prekročenie cieľov nastalo z dôvodov, ktoré poskytovateľ letových prevádzkových služieb nemohol ovplyvniť;
- i) mechanizmus zdieľania rizika, pokiaľ ide o objem dopravy a náklady;
- j) harmonogramy stanovovania cieľov, posudzovania plánov výkonnosti a výkonnostných cieľov, monitorovania a referenčného porovnávania;

- l) mechanizmy na riešenie nepredvídateľných a významných udalostí, ktoré majú podstatný vplyv na vykonávanie systémov výkonnosti a spoplatňovania.
4. Pri stanovovaní výkonnostných cieľov zahrnutých do plánov výkonnosti, príprave a posudzovaní návrhov plánov výkonnosti vrátane rozdelenia nákladov medzi jednotlivé služby, ako aj pri monitorovaní a referenčnom porovnávaní výkonnosti leteckých navigačných služieb a riadení siete sa zohľadňuje vplyv miestnych okolností, ako aj faktory, ktoré poskytovateľ letových prevádzkových služieb a manažér siete nemôžu ovplyvniť.

Článok 11

Stanovenie výkonnostných cieľov pre celú Úniu

1. Komisia v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3 a s odsekmi 2 až 3 tohto článku prijme výkonnostné ciele pre celú Úniu pre traťové letecké navigačné služby v kľúčových oblastiach výkonnosti uvedenými v článku 10 ods. 2 písm. a) za každé referenčné obdobie a vymedzí dĺžku tohto obdobia. V spojení s uvedenými výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu môže Komisia vymedziť doplnkové východiskové hodnoty, varovné prahy, rozčleňovacie hodnoty a referenčné skupiny s cieľom umožniť posúdenie a schválenie návrhov plánov výkonnosti v súlade s kritériami uvedenými v článku 13 ods. 3. a 3a a v článku 13a.
2. Výkonnostné ciele pre celú Úniu uvedené v odseku 1 sa vymedzia na základe týchto základných kritérií:
 - a) usilujú sa o postupné zlepšovanie environmentálnej, prevádzkovej a hospodárskej výkonnosti leteckých navigačných služieb;
 - b) sú realistické a dosiahnuteľné počas príslušného referenčného obdobia, umožňujú efektívne, udržateľné a odolné poskytovanie leteckých navigačných služieb a zároveň podporujú dlhodobější technologický rozvoj;

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

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

Článok 13

Plány výkonnosti a výkonnostné ciele pre letecké navigačné služby

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

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

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

1b. Národný dozorný orgán pre každé referenčné obdobie stanoví a do návrhu plánu výkonnosti v rámci kľúčových oblastíach výkonnosti uvedených v článku 10 ods. 2 písm. a) zahrnie výkonnostné ciele pre traťové letecké navigačné služby v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu a výkonnostnými cieľmi pre terminálne letecké navigačné služby. V týchto návrhoch plánov výkonnosti sa zohľadní európsky riadiaci plán ATM a vzájomné závislosti medzi kľúčovými oblasťami výkonnosti uvedenými v článku 10 ods. 2 písm. a) a potreba splniť príslušné požiadavky EÚ v oblasti bezpečnosti a environmentálne ciele EÚ.

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

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

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

- a) ak boli rozčleňovacie hodnoty stanovené v spojení s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu, porovnanie výkonnostných cieľov uvedených v návrhu plánu výkonnosti s danými rozčleňovacími hodnotami;
- b) hodnotenie zlepšení výkonnosti v priebehu času za referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti, a navyše za celé obdobie zahŕňajúce predchádzajúce referenčné obdobie a referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti;
- c) porovnanie plánovanej úrovne výkonnosti príslušného poskytovateľa letových prevádzkových služieb v rámci príslušnej referenčnej skupiny.

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

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

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

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

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

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

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

Článok 13a

Posúdenie výkonnostných cieľov a plánov výkonnosti zo strany Komisie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Článok 13b

Monitorovanie výkonnosti

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

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

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

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

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

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

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

Článok 16

Plán výkonnosti siete

1. Manažér siete vypracuje v súlade s postupom kooperatívneho rozhodovania uvedeným v článku 27 ods. 7 za každé referenčné obdobie návrh plánu výkonnosti siete.

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

2. Návrh plánu výkonnosti siete sa predkladá Komisii na účely posúdenia a prijatia.

2a. Komisia posúdi návrh plánu výkonnosti siete na základe týchto základných kritérií:

a) zlepšenie výkonnosti v priebehu času za referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti, a za časový rámec zahŕňajúci predchádzajúce referenčné obdobie a referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti, ako aj príspevok k výkonnostným cieľom pre celú Úniu;

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

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

Článok 17

Revízia výkonnostných cieľov a plánov výkonnosti počas referenčného obdobia

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

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

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

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

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

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

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

Článok 18

Vykonávanie systému výkonnosti

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

Článok 19

Princípy systému spoplatňovania

1. Bez toho, aby bola dotknutá možnosť členských štátov financovať poskytovanie leteckých navigačných služieb, na ktoré sa vzťahuje tento článok, z verejných finančných prostriedkov, sa poplatky za letecké navigačné služby stanovujú a ukladajú používateľom vzdušného priestoru a vymáhajú sa od nich v súlade s článkom 15 Chicagskeho dohovoru a s týmto článkom, ako aj s článkami 20 až 22 a s vykonávacími aktmi prijatými na základe článku 23. Systém spoplatňovania zriadený podľa tohto článku a článkov 20 až 22 je zlučiteľný so systémom spoplatňovania pre traťové poplatky, ktorý zaviedol EUROCONTROL, najmä zásady EUROCONTROL-u pre stanovenie nákladovej základne pre traťové poplatky a výpočet jednotkových sadzieb.
2. Poplatky vychádzajú z nákladov poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktoré im vznikli v súvislosti s poskytovaním služieb a vykonávaním funkcií, ktoré boli sprístupnené pre používateľov vzdušného priestoru alebo v ich prospech počas stanovených referenčných období vymedzených v článku 10 ods. 2. Tieto náklady môžu zahŕňať primeranú návratnosť aktív.
3. Poplatky podporujú bezpečné, efektívne, účinné a udržateľné poskytovanie leteckých navigačných služieb z hľadiska dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti a efektívnosti nákladov, pričom zároveň obmedzujú vplyvy letectva na životné prostredie.

5. Výnosy z poplatkov uložených používateľom vzdušného priestoru v súlade s týmto článkom, ktoré získal poskytovateľ leteckých navigačných služieb, sa nesmú použiť na financovanie služieb, ktoré tento poskytovateľ leteckých navigačných služieb poskytuje za trhových podmienok v súlade s článkom 8, ani na financovanie akejkoľvek inej komerčnej aktivity, ktorú vykonáva tento poskytovateľ.

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

Článok 20

Nákladové základne poplatkov

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

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

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

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

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

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

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

4. Stanovené náklady nezahŕňajú náklady na pokuty uložené členskými štátmi podľa článku 42.

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

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

Článok 21

Zóna spoplatňovania a jednotkové sadzby

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

1a. Bez toho, aby bol dotknutý článok 20 ods. 5 prvý pododsek, členské štáty pred začatím referenčného obdobia vymedzia zóny spoplatňovania pre letecké navigačné služby a určia poskytovateľov letových prevádzkových služieb, ktorí patria do jednotlivých zón spoplatňovania. Komisia prostredníctvom vykonávacieho aktu prijatého v súlade s postupom preskúmania podľa článku 37 ods. 3 vymedzí podmienky, za ktorých môžu členské štáty zmeniť zónu spoplatňovania počas referenčného obdobia alebo zriadiť novú terminálnu zónu spoplatňovania.

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

Článok 22

Stanovenie poplatkov

1. Poplatky sa vyberajú od používateľov vzdušného priestoru za poskytovanie leteckých navigačných služieb za nediskriminačných podmienok, pričom sa zohľadňujú relatívne výrobné kapacity rôznych príslušných typov lietadiel. Pri ukladaní poplatkov rôznym používateľom vzdušného priestoru za použitie tej istej služby sa nesmie robiť žiadny rozdiel z hľadiska štátnej príslušnosti ani kategórie používateľa.
2. Traťový poplatok za letecké navigačné služby za daný let v danej traťovej zóne spoplatňovania sa vypočíta na základe jednotkovej sadzby stanovenej pre danú traťovú zónu spoplatňovania a traťových jednotiek služieb pre daný let.
3. Terminálny poplatok za letecké navigačné služby za daný let v danej terminálnej zóne spoplatňovania sa vypočíta na základe jednotkovej sadzby stanovenej pre danú terminálnu zónu spoplatňovania a terminálnych jednotiek služieb pre daný let. Na účely výpočtu terminálneho poplatku sa priblíženie a odlet v rámci letu považujú za jeden let.
4. Oslobodenie určitých používateľov vzdušného priestoru alebo letov od poplatkov za letecké navigačné služby, najmä tých, v prípade ktorých sa používajú alebo prevádzkujú ľahké lietadlá a štátne lietadlá, sa môže povoliť za predpokladu, že náklady na takéto oslobodenie sú pokryté z iných zdrojov a neprenášajú sa na iných používateľov vzdušného priestoru.
5. Poplatky sa môžu upraviť tak, aby povzbudzovali poskytovateľov letových prevádzkových služieb a používateľov vzdušného priestoru k tomu, aby podporovali zlepšovanie environmentálneho správania alebo kvality služieb, ako je používanie palívovo najúspornejšej letové trasy, ktorá je k dispozícii, rozsiahlejšie využívanie udržateľných alternatívnych palív, zvýšená kapacita, menšie meškania a udržateľný rozvoj, pričom sa zachová optimálna úroveň bezpečnosti, a to najmä pri vykonávaní európskeho riadiaceho plánu ATM. Úprava pozostáva z finančných výhod alebo nevýhod a pre poskytovateľov letových prevádzkových služieb je z hľadiska príjmov neutrálna.

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

Článok 23

Vykonávanie systému spoplatňovania

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

Článok 24

Preskúmanie súladu so systémami výkonnosti a spoplatňovania

1. Komisia pravidelne preskúmava, či členské štáty, najmä národné dozorné orgány, dodržiavajú články 10 až 17 a články 19 až 22 a vykonávacie akty uvedené v článkoch 18 a 23. Komisia koná po konzultácii s PRB, pokiaľ bol PRB určený v súlade s článkom 9b, a s národnými dozornými orgánmi.
2. Ak existujú náznaky nesúladu s ustanoveniami uvedenými v odseku 1, Komisia môže iniciovať vyšetrovanie. Vyšetrovanie uzavrie do štyroch mesiacov po vypočutí príslušného členského štátu a príslušného národného dozorného orgánu.

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

Článok 25

Transparentnosť účtov poskytovateľov leteckých navigačných služieb

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb nezávisle od svojich vlastníckych pomerov alebo právnych štruktúr každoročne zostavia a uverejnia svoje finančné účty. Tieto účty musia spĺňať medzinárodné účtovné štandardy prijaté Úniou. Tam, kde kvôli právnemu postaveniu poskytovateľa leteckej navigačnej služby nie je možná úplná zhoda s medzinárodnými účtovnými štandardmi, musí poskytovateľ dosiahnuť takúto zhodu v maximálne možnej miere. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb uverejnia výročnú správu a pravidelne sa podrobia nezávislému auditu v prípade účtov uvedených v tomto odseku.
2. Národné dozorné orgány majú právo na prístup k účtom poskytovateľov leteckých navigačných služieb pod ich dozorom. Členské štáty sa môžu rozhodnúť udeliť prístup k týmto účtom národným dozorným orgánom iných členských štátov.
3. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb vedú vo svojom vnútornom účtovníctve oddelené účtovníctvo pre každú leteckú navigačnú službu, ako by to od nich bolo požadované, ak by tieto služby vykonávali rôzne podniky, s cieľom zabrániť diskriminácii, krížovým dotáciám a narušeniu hospodárskej súťaže. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb vedie oddelené účtovníctvo pre každú činnosť, ak:
 - a) poskytuje letecké navigačné služby obstarané v súlade s článkom 8 ods. 1 a letecké navigačné služby, na ktoré sa toto ustanovenie nevzťahuje;
 - b) poskytuje letecké navigačné služby a vykonáva iné činnosti akéhokoľvek druhu vrátane CIS;

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

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

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

KAPITOLA IV

RIADENIE SIETE

Článok 26

Funkcie siete

1. Funkcie siete riadenia letovej prevádzky prispievajú k udržateľnému a efektívnemu využívaniu vzdušného priestoru a obmedzených zdrojov. Zabezpečujú tiež, aby používatelia vzdušného priestoru mohli prevádzkovať environmentálne optimalizované trajektórie a profily, a zároveň umožňujú spravodlivý a primeraný prístup k vzdušnému priestoru a leteckým navigačným službám a minimalizujú preťaženie. Tieto funkcie siete, ktoré sú uvedené v odseku 2, podporujú hladký prístup používateľov vzdušného priestoru k leteckým navigačným službám, ako aj dosiahnutie výkonnostných cieľov a podporujú regionálne a miestne iniciatívy, pričom vychádzajú z prevádzkových požiadaviek. Funkciami siete nie je dotknutá zvrchovaná právomoc členských štátov nad ich vzdušným priestorom a ich povinnosti v oblasti verejného poriadku, verejnej bezpečnosti a obrany.

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

2. Funkcie siete uvedené v odseku 1 sú:

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

- c) koordinácia obmedzených zdrojov v rámci leteckých frekvenčných pásiem využívaných všeobecnou letovou prevádzkou, obzvlášť rádiových frekvencií, ako aj koordinácia kódov odpovedača radaru;
- d) poskytovanie kapacity riadenia letovej prevádzky v sieti v súlade so záväzkami stanovenými v pláne prevádzky siete (NOP – Network Operations Plan);
- e) riadenie krízovej situácie v sieti;
- f) pripočítanie meškania manažmentu toku letovej prevádzky;
- g) plánovanie a vykonávanie aktivít v oblasti zavádzania infraštruktúry v európskej sieti ATM v súlade s európskym riadiacim plánom ATM.

3. Členské štáty a všetky relevantné zainteresované strany vykonávajú funkcie siete s podporou manažéra siete, ktorý vykonáva úlohy uvedené v článku 27 ods. 4.

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

Článok 27

Manažér siete

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

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

3. Manažér siete vykonáva svoje úlohy nestranným a nákladovo efektívnym spôsobom a je vhodne riadený a nezávislý. Ak má príslušný orgán určený za manažéra siete aj regulačné funkcie, takéto funkcie sa musia organizačne oddeliť. Manažér siete pri vykonávaní svojich úloh zohľadňuje potreby celej siete ATM a dbá pritom na zabezpečenie obranných spôsobilostí.

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

- a) podpora vytvárania štruktúr vzdušného priestoru, ktoré ponúkajú požadovanú úroveň bezpečnosti, kapacity, flexibility, reaktívnosti, environmentálneho správania, ako aj hladké poskytovanie efektívnych leteckých navigačných služieb, s náležitým ohľadom na bezpečnostné a obranné potreby;
- b) koordinácia manažmentu toku letovej prevádzky;
- c) koordinácia obmedzených zdrojov v rámci leteckých frekvenčných pásiem využívaných všeobecnou letovou prevádzkou, obzvlášť rádiových frekvencií, ako aj koordináciu kódov odpovedača radaru;
- d) uľahčovanie delegovania poskytovania letových prevádzkových služieb v prípade, že to schváli dotknutý členský štát, berúc pritom do úvahy potrebné dohody o koordinácii všeobecnej a operačnej letovej prevádzky a potrebu zachovať primeranú koordináciu v rámci relevantných štruktúr vzdušného priestoru;

da) príprava plánu NSP a plánu NOP;

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

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

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

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

i) monitorovanie fungovania infraštruktúry európskej siete ATM.

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

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

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

7. Všetky rozhodnutia, ktoré manažér siete prijíma pri plnení svojich úloh, sa prijímajú prostredníctvom postupu kooperatívneho rozhodovania. Strany postupu kooperatívneho rozhodovania konajú v maximálnej možnej miere s cieľom zlepšiť fungovanie a výkonnosť siete, najmä pokiaľ ide o ciele pre celú EÚ v kľúčovej oblasti výkonnosti, ktorou je životné prostredie, berúc pritom do úvahy kľúčové bezpečnostné záujmy a regionálne a miestne okolnosti.

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

- a) náležitých a pravidelných konzultáciách so subjektmi zainteresovanými na prevádzke, s koordinátormi letiskových prevádzkových intervalov, členskými štátmi a prípadne s agentúrami a Komisiou;
- b) podrobných pracovných dojednaniach, ktoré spoločne stanoví manažér siete a – najmä – subjekty zainteresované na prevádzke a členské štáty, ako aj prevádzkových postupoch, ktoré stanoví manažér siete na účely plánovania a prevádzkových aspektov súvisiacich s plnením funkcií siete.

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

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

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

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

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

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

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

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

Článok 28

Transparentnosť účtovníctva manažéra siete

1. Manažér siete každý rok zostavuje a uverejňuje svoje finančné účty. Dané účty musia spĺňať medzinárodné účtovné štandardy prijaté Úniou. Tam, kde kvôli právnemu postaveniu manažéra siete nie je možná úplná zhoda s medzinárodnými účtovnými štandardmi, musí poskytovateľ dosiahnuť takúto zhodu v maximálne možnej miere.
2. Manažér siete uverejní výročnú správu o svojej činnosti a pravidelne sa podrobí nezávislému auditu.

Článok 30

Vzťahy s vojenskými orgánmi

Členské štáty v súvislosti so spoločnou dopravnou politikou zabezpečia uzavretie alebo obnovenie písomných dohôd alebo rovnocenných právnych dohôd medzi príslušnými civilnými a vojenskými orgánmi, pokiaľ ide o riadenie špecifických blokov vzdušného priestoru.

KAPITOLA V

VZDUŠNÝ PRIESTOR, INTEROPERABILITA A TECHNOLOGICKÁ INOVÁCIA

Článok 32

Elektronické letecké informácie

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

Článok 32a

Pravidlá lietania a klasifikácia vzdušného priestoru

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

- a) prijíma príslušné ustanovenia o pravidlách lietania založené na normách a odporúčaných postupoch ICAO;
- b) prijíma príslušné ustanovenia na zabezpečenie jednotného uplatňovania klasifikácie vzdušného priestoru ICAO s príslušnými úpravami, s cieľom zabezpečiť plynulé poskytovanie bezpečných a efektívnych letových prevádzkových služieb v rámci jednotného európskeho neba.

Článok 33

Pružné využívanie vzdušného priestoru

1. Pri zohľadnení charakteristiky a povahy vojenských činností v každom členskom štáte, ako aj organizácie vojenských hľadísk, za ktoré sú zodpovedné, členské štáty zabezpečujú v jednotnom európskom nebi uplatňovanie koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru, aby bolo uľahčené riadenie vzdušného priestoru a manažment letovej prevádzky v rámci spoločnej dopravnej politiky.
2. Členské štáty každý rok podávajú Komisii správu o uplatňovaní koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru v kontexte spoločnej dopravnej politiky z hľadiska vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné.
3. Keď sú najmä vzhľadom na správy predložené členskými štátmi potrebné jednotné podmienky uplatňovania koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi, Komisia v rámci obmedzení spoločnej dopravnej politiky a bez toho, aby boli dotknuté právomoci členských štátov vo vzťahu k ich vzdušnému priestoru, prijme vykonávacie akty v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3.
4. V prípadoch, keď uplatňovanie tohto článku vyvolá vážne prevádzkové ťažkosti, môžu členské štáty dočasne prerušiť takéto uplatňovanie pod podmienkou, že o tom bez meškania informujú Komisiu a ostatné členské štáty. Po zavedení dočasného prerušenia sa môžu vykonať úpravy pravidiel prijatých podľa článku 3 pre vzdušný priestor, za ktorý je zodpovedný príslušný členský štát, prípadne príslušné členské štáty.

Článok 34

Koordinácia projektu SESAR

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

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

Komisia zavedie mechanizmy na monitorovanie účinnosti koordinácie projektu SESAR.

Článok 35

Spoločné projekty

1. V závislosti od potrieb zainteresovaných strán týkajúcich sa synchronizácie môže Komisia zriadiť spoločné projekty na realizáciu základných prevádzkových zmien identifikovaných v európskom riadiacom pláne ATM, ktoré dosiahli dostatočnú zrelosť na to, aby vo všetkých členských štátoch umožnili interoperabilné spôsobilosti zamerané na zlepšenie výkonnosti jednotného európskeho neba.
2. Komisia môže stanoviť aj mechanizmy riadenia spoločných projektov a ich vykonávania. Do uvedených mechanizmov sa v čo najširšej miere zapoja všetky príslušné civilné a vojenské zainteresované strany, a tam, kde je to možné a vhodné, zohrávajú vedúcu úlohu.
3. Spoločné projekty môžu byť oprávnené na financovanie z prostriedkov Únie v rámci viacročného finančného rámca. S týmto cieľom a bez toho, aby tým bola dotknutá právomoc členských štátov rozhodovať o využití svojich finančných zdrojov, vypracuje Komisia nezávislú analýzu nákladov a prínosov a uskutoční príslušné konzultácie s členskými štátmi a s príslušnými zainteresovanými stranami v súlade s článkom 38, pričom preskúma stanovenie priorít a všetky vhodné možnosti financovania ich vykonávania.
4. Komisia stanoví spoločné projekty a mechanizmy riadenia uvedené v odsekoch 1 a 2 prostredníctvom vykonávacích aktov prijatých v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 37 ods. 3.

KAPITOLA VI

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 37

Postup výboru

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

Článok 38

Konzultácia so zainteresovanými stranami

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

2. Komisia zriadi mechanizmus na úrovni Únie na účely konzultácií o otázkach týkajúcich sa vykonávania tohto nariadenia s príslušnými zainteresovanými stranami. Do konzultácie zapojí špecifický výbor pre medziodvetvový dialóg zriadený na základe rozhodnutia Komisie 98/500/ES. Na účely odseku 3 písm. e), keď sa vyžaduje konzultácia týkajúca sa vojenských hľadísk, Komisia vedie konzultácie s členskými štátmi aj s Európskou obrannou agentúrou a vnútroštátnymi vojenskými orgánmi.

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

- a) poskytovatelia leteckých navigačných služieb alebo skupiny, ktoré ich zastupujú;
- b) manažér siete;
- c) prevádzkovatelia letísk alebo skupiny, ktoré ich zastupujú;
- d) používatelia vzdušného priestoru alebo skupiny, ktoré ich zastupujú;
- f) výrobný priemysel;
- g) zastupiteľské orgány odborného personálu;
- h) vnútroštátne orgány vrátane príslušných vnútroštátnych vojenských orgánov;
- i) koordinátori letiskových prevádzkových intervalov;
- j) mimovládne organizácie so záujmom o letectvo alebo ATM.

článok 38a

Vzťahy so zainteresovanými stranami

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

Článok 39

Vzťahy s tretími krajinami

Únia a jej členské štáty sa zamerajú na rozšírenie jednotného európskeho neba o krajiny, ktoré nie sú členmi Európskej únie, a budú toto rozšírenie podporovať. Na tento účel sa usilujú v rámci dohôd uzavretých so susednými tretími krajinami, najmä v oblasti EUROCONTROL-u alebo v regióne ICAO EUR o to, aby sa jednotné európske nebo rozšírilo o tieto krajiny. Okrem toho sa usilujú o spoluprácu s týmito krajinami buď v kontexte dohôd o cezhraničnom poskytovaní služieb s tretími krajinami, o spolupráci v oblasti modernizácie ATM, o funkciách siete alebo v rámci dohody medzi Úniou a EUROCONTROL-om, čím sa zabezpečí všeobecný rámec pre posilnenú spoluprácu a posilní „celoeurópsky rozmer“ ATM.

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

Článok 40

Podpora od iných orgánov

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

Článok 41

Dôvernosť

1. Národné dozorné orgány konajúce v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi, vnútroštátne príslušné orgány, Komisia, PRB ani manažér siete nesmú prezradiť informácie dôverného charakteru, najmä informácie o poskytovateľoch leteckých navigačných služieb, ich obchodných vzťahoch alebo položkách nákladov a príjmov.
2. Odsekom 1 nie je dotknuté právo národných dozorných orgánov a Komisie na zverejnenie, ak je to nevyhnutné na účely plnenia ich povinností. V takom prípade toto zverejnenie musí byť primerané a musí brať do úvahy legitímne záujmy poskytovateľov leteckých navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, letísk alebo iných relevantných zainteresovaných strán pri ochrane ich citlivých obchodných informácií.
3. Informácie a údaje sprístupnené na základe článku 13 ods. 3b), článku 13a ods. 6, článku 13b ods. 2, článku 25 ods. 3 a článku 25 ods. 4 alebo oznámené v súlade s článkom 19 ods. 6, najmä pokiaľ ide o stanovené náklady a skutočné náklady určených poskytovateľov letových prevádzkových služieb, sa zverejňujú, a to s ohľadom na ochranu obchodných záujmov fyzických alebo právnických osôb vrátane duševného vlastníctva, pokiaľ nepreváži verejný záujem na ich zverejnení.

Článok 42

Pokuty

Členské štáty stanovujú pravidlá týkajúce sa pokút uplatniteľných pri porušeníach tohto nariadenia a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe, najmä používateľmi vzdušného priestoru, prevádzkovateľmi letísk a poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, a prijímajú opatrenia potrebné na zabezpečenie ich vykonania. Stanovené pokuty musia byť účinné, primerané a odrádzajúce.

Článok 43

Hodnotenie

1. Komisia 5 až 8 rokov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia vykoná hodnotenie s cieľom posúdiť jeho právne, sociálne, hospodárske a environmentálne vplyvy a jeho prínos na vnútroštátnej aj európskej úrovni. Ak je to odôvodnené, Komisia môže na tento účel požadovať od členských štátov, a to aj od ich vojenských orgánov, informácie týkajúce sa uplatňovania tohto nariadenia.
2. Komisia predloží svoje zistenia Európskemu parlamentu a Rade. Zistenia vyplývajúce z hodnotenia sa zverejňujú.

Článok 44

Ochranné opatrenia

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

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

Článok 45

Zrušenie

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

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

Článok 46

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

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

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

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

Článok 27 ods. 4 a článok 32 sa uplatňujú na manažéra siete odo dňa, keď začne platiť rozhodnutie o určení, ktoré bolo prijaté v súlade s článkom 27 ods. 2.

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

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

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

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

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

PRÍLOHA II

Zrušené nariadenia a ich zmeny

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

PRÍLOHA III

TABUĽKA ZHODY

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

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

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

článok 2 bod 40			článok 2 bod 57
článok 2 bod 41			článok 2 bod 27
—			článok 2 body 28 až 30
			článok 2a
článok 3			—
článok 4 ods. 1			článok 3 ods. 1
článok 4 ods. 2			článok 3 ods. 3
—			článok 3 ods. 4
článok 4 ods. 3			článok 3 ods. 2
článok 4 ods. 4			
—			
článok 4 ods. 5			článok 3 ods. 9
—			články 4 až 9
článok 5 ods. 1			článok 37 ods. 1
článok 5 ods. 2			
článok 5 ods. 3			článok 37 ods. 3
—			článok 37 ods. 4
článok 5 ods. 4 a 5 článok 6			—
článok 7			článok 39
článok 8 ods. 1			článok 40

článok 8 ods. 2			—
—			článok 41
článok 9			článok 42
článok 10 ods. 1			článok 38 ods. 1
článok 10 ods. 2			článok 38 ods. 2
článok 10 ods. 3			článok 38 ods. 3
—			článok 38a
článok 11 ods. 1 prvá veta a článok 11 ods. 3 písm. d) prvá a tretia veta			článok 10 ods. 1
článok 11 ods. 1 písm. a) až c)			článok 10 ods. 2
článok 11 ods. 2			—
článok 11 ods. 3 písm. a)			článok 11
článok 11 ods. 3 písm. b) a c)			článok 13 ods. 1, 3, 3a a 3b
—			článok 13 ods. 1a) a 1b)
článok 11 ods. 3 písm. b)			článok 13 ods. 2
článok 11 ods. 3 písm. c) prvý pododsek			článok 13 ods. 5

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

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

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

	článok 8 ods. 1		článok 7 ods. 1
	—		článok 7 ods. 1 písm. b) a článok 7 ods. 1 druhý pododsek, písm. c) a d)
	článok 8 ods. 2		článok 7 ods. 2
			článok 7 ods. 2 posledná veta
	článok 8 ods. 3		článok 7 ods. 3
	článok 8 ods. 4 a 5		—
	článok 8 ods. 6		článok 7 ods. 4
	článok 9		článok 7a
	článok 9a		článok 2a
	článok 9b		—
	článok 10		článok 7b
	—		články 9b až 18
	článok 11		článok 30
	článok 12 ods. 1		článok 25 ods. 1
	článok 12 ods. 2		článok 25 ods. 1
	článok 12 ods. 3		článok 25 ods. 3
	—		článok 25 ods. 4
	článok 12 ods. 4		článok 25 ods. 2
	—		články 26 až 28

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

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

	článok 16 ods. 1		článok 24 ods. 1
	článok 16 ods. 2		článok 24 ods. 2 a 3
	článok 16 ods. 3		článok 24 ods. 3
	článok 17		—
	článok 18 ods. 1		článok 41 ods. 1
	článok 18 ods. 2		článok 41 ods. 2
	článok 18 ods. 3		článok 41 ods. 3
	—		články 42 až 45
	článok 19		článok 46
	príloha I		—
	príloha II		—
		článok 1 ods. 1	článok 1 ods. 1
		článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 1
		—	článok 1 ods. 2 a 3
		článok 1 ods. 3	článok 1 ods. 4
		—	článok 1 ods. 5 a 6 a články 2 až 25
		článok 1 ods. 4 a článok 3	—
		článok 3a	článok 32
		články 4 a 5	—
		článok 6 ods. 1	článok 26 ods. 1
			článok 26 ods. 1a

		článok 6 ods. 2 prvý pododsek	článok 26 ods. 2
		—	článok 26 ods. 3
		článok 6 ods. 2 druhý pododsek	článok 26 ods. 4
		—	článok 27 ods. 1
		článok 6 ods. 2 tretí pododsek prvá veta	článok 27 ods. 2
		článok 6 ods. 2 tretí pododsek druhá a tretia veta	článok 27 ods. 3
		—	článok 27 ods. 4 až 7c
		článok 6 ods. 3	—
		článok 6 ods. 4	článok 27 ods. 8
		článok 6 ods. 5	článok 26 ods. 1a
		článok 6 ods. 6	článok 26 ods. 2 písm. b)

		článok 6 ods. 7 až 9	článok 27 ods. 8
		–	články 28 a 30
		článok 7 ods. 1	článok 33 ods. 1
		článok 7 ods. 2	článok 33 ods. 2
		článok 7 ods. 3	článok 33 ods. 3
			článok 33 ods. 4
		–	články 34 až 45
		články 8 a 10	–
