



EVROPSKÁ
KOMISE

Ve Štrasburku dne 11.6.2013
COM(2013) 410 final

2013/0186 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o provádění jednotného evropského nebe

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2013) 206 final}

{SWD(2013) 207 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Cílem iniciativy jednotného evropského nebe (SES) je zlepšit celkovou účinnost organizace a uspořádání evropského vzdušného prostoru reformou odvětví poskytování letových navigačních služeb (ANS). Její vývoj zahrnoval dva komplexní balíčky právních předpisů – SES I a SES II, sestávající ze čtyř nařízení¹ – a více než 20 prováděcích pravidel a rozhodnutí Komise². Rámec čtyř nařízení o jednotném evropském nebi je úzce spjat s vývojem právních předpisů o bezpečnosti evropského letectví³, které stanoví řadu úkolů svěřených Evropské agentuře pro bezpečnost letectví (EASA)⁴ a zahajují komplexní projekt modernizace vybavení a systémů pro letové navigační služby v rámci hlavy SESAR⁵. Stávající pravidla se týkají pěti vzájemně propojených pilířů: výkonnosti, bezpečnosti, technologie, lidského faktoru a letišť.

Zkušenosti nabyté s iniciativou SES I od roku 2004 a s iniciativou SES II od roku 2009 ukázaly, že zásady a směr politiky jednotného evropského nebe jsou platné a že je třeba pokračovat v jejich provádění. V provádění iniciativy však dochází ke značným prodlevám, zejména v dosahování výkonnostních cílů a při zavádění jejich základních prvků (např. funkčních bloků vzdušného prostoru nebo vnitrostátních dozorových orgánů).

Když zákonodárce v roce 2009 balíček SES II přijímal, rozhodl, že bude proveden ve dvou fázích, a vyzval Komisi, aby po zavedení prvotního souboru prováděcích opatření týkajících se agentury EASA a po prvních zkušenostech s auditem v oblasti ANS⁶ nařízení o jednotném evropském nebi a agentury EASA zpětně sladila. S přepracováním balíčku právních předpisů, zaměřeným především na zjednodušení právního rámce agentury EASA a jednotného evropského nebe a vyjasnění hranice, která oba rámce dělí, se tedy již počítalo.

Přepracování rovněž dává možnost posoudit účinnost stávajících právních předpisů vzhledem k opožděnému provádění iniciativy SES. Proces revize právního rámce jednotného evropského nebe, zkráceně označovaný jako SES 2+, má provádění reformy letových navigačních služeb urychlit, aniž by se odchýlila od svých původních cílů a zásad. Je rovněž součástí Aktu o jednotném trhu II⁷, takže jeho cílem je zlepšit konkurenceschopnost a růst celého hospodářství EU, a nikoli jen systému uspořádání letového provozu.

¹ Rámcové nařízení (ES) č. 549/2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe, nařízení o poskytování služeb (ES) č. 550/2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi, nařízení o vzdušném prostoru (ES) č. 551/2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi, nařízení o interoperabilitě (ES) č. 552/2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu.

² Přehled právních předpisů o jednotném evropském nebi lze nalézt v příloze III posouzení dopadů iniciativy SES 2+.

³ Nařízení (ES) č. 216/2008 ve znění nařízení (ES) č. 1108/2009.

⁴ Přestože podle plánu Komise pro provádění Společného prohlášení Evropského parlamentu, Rady EU a Evropské komise o decentralizovaných agenturách z července 2012 musí být standardizované názvy agentur EU uváděny ve stejném formátu, je v celém znění této důvodové zprávy použit z důvodů jasnosti stávající název „Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA)“. Znění vlastního legislativního návrhu je již upraveno v souladu s novým společným prohlášením a plánem, takže se v něm používá standardizovaného názvu „Agentura Evropské unie pro letectví (EAA)“.

⁵ Nařízení Rady (ES) č. 219/2007; SESAR (program pro výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe) je technický pilíř jednotného evropského nebe – program pro lepší uspořádání letového provozu (ATM) zahrnující všechny druhy letecké dopravy.

⁶ Článek 65a nařízení (ES) č. 216/2008 (ve znění nařízení (ES) č. 1108/2009).

⁷ COM(2012) 573 final.

Účelem balíčku SES 2+ je zlepšit dohled nad pravidly, systém sledování výkonnosti, orientaci poskytovatelů služeb na zákazníka a celkovou výkonnost.

Balíček SES 2+ kromě toho zjednoduší právní předpisy odstraněním některých duplicit ve stávajícím rámci. Zazněly obavy, že v rámci jednotného evropského nebe dochází ke vzájemnému překrývání několika oblastí, a zároveň byl vznesen požadavek na vyjasnění úlohy různých subjektů na úrovni EU. Zmíněné uvedení čtyř nařízení o jednotném evropském nebi do souladu se základním nařízením o agentuře EASA⁸ představuje čistě technickou úpravu, kterou právní předpisy požadovaly již dříve. Vzhledem k míře překrývání jednotlivých nařízení je pak logickým důsledkem této úpravy přepracování zbývajících částí čtyř nařízení o jednotném evropském nebi v nařízení jediné.

Řešené problémy

Prvním problémem, který se v rámci SES 2+ řeší, je **nedostatečná účinnost letové navigace**. Poskytování ANS je i nadále poměrně neúčinné z hlediska efektivity nákladů a letů, jakož i nabízené kapacity. Je to patrné ve srovnání se Spojenými státy, jejichž vzdušný prostor je přibližně stejně veliký. V USA kontroluje tratě vzdušného prostoru jediný poskytovatel služeb, zatímco v Evropě je poskytovatelů traťových služeb 38. Americký poskytovatel služeb tak kontroluje téměř o 70 % více letů, ačkoli má o 38 % méně zaměstnanců. Hlavními příčinami tohoto rozdílu v evropské produktivitě jsou nedostatky při zavádění a prosazování systému sledování výkonnosti, neefektivní dozorové orgány a neúměrně vysoký počet podpůrného personálu poskytovatelů služeb.

Druhý klíčový problém, který se řeší, je **roztržštěný systém ATM**. Evropský systém ATM sestává z 27 vnitrostátních orgánů dohlížejících celkem na více než sto poskytovatelů letových navigačních služeb, s čímž souvisí různorodost systémů, pravidel a postupů. Tím, že má Evropa velký počet poskytovatelů služeb, z nichž si každý pořizuje vlastní systémy, ve většině případů provádí výcvik svých zaměstnanců, vytváří si vlastní provozní postupy a je územně omezen na poskytování služeb v malé části vzdušného prostoru, vznikají značné vícenáklady. S cílem překonat tuto roztržštěnost zavedlo jednotné evropské nebe koncepci přeshraničních funkčních bloků vzdušného prostoru (FAB) a centralizovaného manažera struktury vzdušného prostoru, aby bylo možné provozovat určité služby na úrovni sítě. Funkční bloky vzdušného prostoru však dosud nejsou orientovány na výkonnost a pozice manažera struktury vzdušného prostoru je i nadále příliš slabá.

Obecný cíl:

Zlepšit konkurenceschopnost evropského systému letecké dopravy ve srovnání s jinými srovnatelnými regiony, a zejména dále rozvíjet iniciativu jednotného evropského nebe.

Specifické cíle:

- zlepšit výkonnost letových provozních služeb z hlediska účinnosti,
- zlepšit využívání kapacity uspořádání letového provozu.

Operativní cíle:

- zajistit, aby poskytování letových navigačních služeb bylo transparentní, založené na tržních zásadách a orientované na zákazníka,
- posílit úlohu vnitrostátních dozorových orgánů,

⁸ Nařízení (ES) č. 216/2008.

- posílit proces stanovení cílů a prosazování systému sledování výkonnosti (včetně posílení orgánu pro kontrolu výkonnosti – PRB / oddělení pro ověřování výkonnosti – PRU),
- provést strategické přeměrování funkčních bloků vzdušného prostoru,
- posílit správu a provozní působnost manažera struktury vzdušného prostoru.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

V období od září do prosince 2012 probíhala na internetových stránkách GŘ MOVE tříměsíční veřejná konzultace. Přípravu této iniciativy kromě toho podpořily dvě akce na vysoké úrovni – konference v Limassolu a slyšení v Bruselu – a četné dvoustranné schůzky se všemi dotčenými zúčastněnými stranami.

GŘ MOVE vypracovalo posouzení dopadů s cílem podpořit legislativní návrhy na zlepšení účinnosti, bezpečnosti a konkurenceschopnosti jednotného evropského nebe. Balíček navrhuje revizi čtyř nařízení o jednotném evropském nebi (nařízení (ES) č. 549–552/2004 ve znění nařízení (ES) č. 1070/2009) a základního nařízení o agentuře EASA (nařízení (ES) č. 216/2008 ve znění nařízení (ES) č. 1108/2009)⁹. Tato iniciativa se týká plánu agendy (EU) č. 2014/MOVE/001. Plán posouzení dopadů byl rovněž zveřejněn na internetových stránkách Komise¹⁰.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1. Přepřacované znění (celé nařízení)

Uvedená čtyři nařízení o jednotném evropském nebi byla sloučena v nařízení jediné, což si v jednotlivých nařízeních vyžádalo řadu změn. Nový předpis je rozčleněn do pěti kapitol v závislosti na dotčených subjektech:

- Kapitola I: Obecná ustanovení
- Kapitola II: Vnitrostátní orgány
- Kapitola III: Poskytování služeb
- Kapitola IV: Vzdušný prostor
- Kapitola V: Závěrečná ustanovení

Kromě toho byl z nařízení o jednotném evropském nebi odstraněn určitý obsah, který se překrýval se stávajícím nařízením (ES) č. 216/2008, a některé drobné detaily z těchto odstraněných sekcí jsou v nařízení (ES) č. 216/2008 zopakovány, aby se zdůraznila návaznost přístupu. Většina ustanovení byla odstraněna z nařízení (ES) č. 552/2004, které je nyní v celém rozsahu zrušeno s výjimkou některých údajů vztahujících se k příloze I o oznámených subjektech, které byly sloučeny s přílohou o kvalifikovaných subjektech, jakož i některých obecně popisných odstavců v příloze II, které se opakují v příloze Vb nařízení (ES) č. 216/2008, aby byla zdůrazněna nutnost navázat na stávající politiky.

V souladu s názorem, že by se Komise měla zaměřit na hospodářskou regulaci, a zejména na systém sledování výkonnosti a program SESAR, zatímco agentura EASA (nyní EAA podle

⁹ Jak bylo uvedeno výše, změny základního nařízení o agentuře EASA budou technické povahy, takže v souvislosti s posouzením dopadů analyzovány nebudou.

¹⁰ http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/roadmaps_2013_en.htm#MOVE.

dohody o standardizovaných názvech agentur) by měla celý proces podpořit koordinací tvorby všech technických předpisů, byl do nařízení vložen nový článek 28, popisující způsob, jak lze zajistit soulad politik v oblasti programu SESAR s novými technickými předpisy.

V neposlední řadě byla do celého nařízení doplněna nová pravidla o prováděcích aktech a aktech v přenesené pravomoci vyplývající z Lisabonské smlouvy.

3.2. Vnitrostátní orgány (články 3, 4 a 5 a čl. 2 bod 36)

Jedním z důležitých nutných zásahů uvedených v posouzení dopadů je potřeba posílit vnitrostátní orgány, a to z hlediska jejich nezávislosti i jejich odborných znalostí a zdrojů. Za tímto účelem je v článku 3 popsána nezbytná míra nezávislosti těchto orgánů na poskytovatelích služeb, na něž mají dohlížet. Vzhledem k tomu, že v některých členských státech bude třeba provést správní reorganizaci, je zároveň stanoveno přechodné období do roku 2020. Dále jsou stanoveny explicitnější požadavky na odbornou způsobilost a nezávislost přijatých zaměstnanců, jakož i posílení nezávislého financování orgánů prostřednictvím systému poplatků za traťové navigační služby v článku 14.

Za účelem zlepšení odborných znalostí jednotlivých orgánů počítá článek 5 s vytvořením sítě vnitrostátních orgánů, včetně možnosti zřídit společnou skupinu odborníků, díky níž by státy mohly využívat odborníky pocházející z jiných členských států.

Zároveň byla doplněna definice pojmu „vnitrostátní dozorový orgán“, která objasňuje, že pro účely tohoto nařízení se za vnitrostátní dozorové orgány považují příslušné orgány zřízené podle nařízení (ES) č. 216/2008, takže není nutné vytvářet další samostatnou úroveň správy.

3.3. Systém sledování výkonnosti a systém poplatků (články 11, 12, 13 a 14)

Článek 11 týkající se systému sledování výkonnosti byl upraven tak, aby racionalizoval proces stanovení cílů a umožnil tyto cíle více zaměřit na místní úroveň. To umožní kvalifikovanější stanovení cílů přizpůsobených místním potřebám.

Drobné změny byly v tomto ohledu provedeny i v člancích 12 a 13 týkajících se poplatků a jejich znění bylo rovněž aktualizováno tak, aby se ustanovení o financování úkolů spojených se správou vztahovalo i na pravomoci agentury EASA, jež byly na provádění některých těchto úkolů rozšířeny nařízením (ES) č. 1108/2009.

3.4. Funkční bloky vzdušného prostoru (článek 16)

Tento článek byl změněn již nařízením (ES) č. 1070/2009 tak, aby funkční bloky vzdušného prostoru byly více orientovány na výkonnost, a ve stejném smyslu postupuje i tato revize. Na funkční bloky vzdušného prostoru by se nemělo nahlížet jako na statické bloky vzdušného prostoru, nýbrž jako na odvětvové iniciativy, které usilují o celkové zlepšení v oblasti poskytování služeb. Aby to bylo možné, musí se odvětví poskytnout při vytváření bloků vzdušného prostoru větší svoboda, a to i při navrhování různých typů těchto bloků, v závislosti na tom, kde lze předpokládat nejvíce synergií. Z tohoto důvodu se tento článek nyní více soustředí na pružná „průmyslová partnerství“, přičemž měřítkem úspěchu bude úroveň dosaženého zlepšení výkonnosti.

3.5. Podpůrné služby (článek 10 a čl. 2 bod 37)

Jelikož analýza ukázala, že největší potenciál ke zlepšení existuje ve službách poskytovaných na podporu hlavních letových provozních služeb, a jelikož by tyto služby mohly být vzhledem ke své povaze rovněž poskytovány za tržních podmínek, původní článek 9 nařízení (ES) č. 550/2004 byl zrušen a nahrazen článkem týkajícím se poskytování podpůrných služeb za běžných pravidel zadávání veřejných zakázek. Na hlavní letové provozní služby, které jsou

považovány za přirozené monopoly, se nadále vztahuje požadavek jejich určení, ale zároveň by se měly volně rozvíjet podpůrné služby s plným využitím potenciálu odborných znalostí i z jiných odvětví. Po vzoru článku 4 nařízení (ES) č. 1008/2008 byla zařazena ochranná doložka, zajišťující, aby nebyly ohroženy zásadní bezpečnostní a hospodářské zájmy. Počítá se s přechodným obdobím do roku 2020.

V čl. 2 bodě 37 byla zároveň zařazena definice podpůrných služeb, která objasňuje, na jaké služby se toto ustanovení vztahuje.

3.6. Uspořádání sítě (článek 17 a čl. 2 body 7, 9 a 10)

Článek 17 o uspořádání struktury vzdušného prostoru (dále jen „sít“) byl aktualizován dvojitým způsobem. Zaprvé, původně nejednotný článek byl přepracován tak, že seznam všech služeb, které poskytuje manažer struktury vzdušného prostoru, byl zahrnut do odstavce 2 a že prvky, které se týkaly technických prováděcích pravidel uspořádání toku letového provozu – a nikoli tedy manažera struktury vzdušného prostoru – byly přemístěny do přílohy Vb nařízení (ES) č. 216/2008, která již obsahuje příslušná ustanovení týkající se pravidel uspořádání toku provozu. V souvislosti s tím byl do odstavce 2 doplněn odkaz na portál leteckých informací, neboť tato služba je již do určité míry náplní činnosti manažera struktury vzdušného prostoru, i když to není v nařízení výslovně uvedeno.

Zadruhé, tento článek byl revidován tak, aby byl uveden do souladu s terminologií použitou v nařízení (ES) č. 1108/2009, tj. „funkce“ byly přejmenovány na „služby“, a s manažerem struktury vzdušného prostoru se důsledně nakládá stejně jako s ostatními poskytovateli služeb, pokud jde o požadavky na udělování osvědčení, dohled a bezpečnost. Odpovídajícím způsobem byla upravena i formulace příslušných definic.

Do článku 17 bylo rovněž zahrnuto ustanovení o dalším směřování vývoje manažera struktury vzdušného prostoru v průmyslové partnerství do roku 2020.

3.7. Zapojení uživatelů vzdušného prostoru (článek 19)

Jednou z oblastí vyžadujících zlepšení, jež byly uvedeny v posouzení dopadů, je potřeba docílit silnější orientace poskytovatelů letových navigačních služeb na zákazníka. Byl tedy vypracován nový článek 19, který zajišťuje, aby při schvalování investičních plánů byli konzultováni a zároveň se na tomto schvalování podíleli uživatelé vzdušného prostoru.

4. NEPOVINNÉ PRVKY

Byla vypracována kratší samostatná důvodová zpráva k navrhovaným změnám základního nařízení o agentuře EASA, tj. nařízení (ES) č. 216/2008.

Návrh nemá žádný dopad na rozpočet EU, protože všechny funkce, jimiž se zabývá, již v současné době existují.

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

2013/0186 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

~~kterým se stanoví rámec pro vytvoření~~ o provádění jednotného evropského nebe

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie ~~o založení Evropského společenství~~, a zejména na čl. ~~80 odst. 2~~ 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise¹¹,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹³,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

↓ nový

(1) Nařízení (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení)¹⁴, nařízení (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb)¹⁵, nařízení (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru)¹⁶ a nařízení (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o

¹¹ Úř. věst. C 103 E, 30.4.2002, s. 1.

¹² Úř. věst. C 241, 7.10.2002, s. 24.

¹³ Úř. věst. C 278, 14.11.2002, s. 13.

¹⁴ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

¹⁵ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

¹⁶ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

interoperabilitě)¹⁷ byla podstatně změněna. Vzhledem k novým změnám by uvedená nařízení měla být z důvodu srozumitelnosti a přehlednosti přepracována.

↓ 549/2004 1. bod odůvodnění

- (2) Provádění společné dopravní politiky vyžaduje účinný systém letecké dopravy, který umožňuje bezpečný a pravidelný provoz letových provozních služeb, a tím usnadňuje volný pohyb zboží, osob a služeb.

↓ 549/2004 2. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Na svém mimořádném zasedání ve dnech 23. a 24. března 2000 v Lisabonu Evropská rada na základě práce skupiny na vysoké úrovni pro jednotné evropské nebe, zřízené Komisí, vyzvala Komisi k předložení návrhů na uspořádání vzdušného prostoru, kontrolu letového provozu a uspořádání toku letového provozu. Uvedená skupina, složená z větší části z civilních a vojenských orgánů letových navigačních služeb v členských státech, vydala svou zprávu v listopadu 2000.~~

↓ 1070/2009 2. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (3) Přijetím prvního balíčku právních předpisů o jednotném evropském nebi Evropským parlamentem a Radou, totiž nařízení (ES) č. 549/2004 ~~ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámecové nařízení), nařízení (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb), nařízení (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) a nařízení (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě),~~ byl stanoven pevný právní základ pro hladký a bezporuchový, interoperabilní a bezpečný systém uspořádání letového provozu (ATM).

↓ nový

Přijetím druhého balíčku, tj. nařízení (ES) č. 1070/2009, byla iniciativa jednotného evropského nebe dále posílena zavedením koncepce systému sledování výkonnosti a manažera struktury vzdušného prostoru, aby se výkonnost evropského systému uspořádání letového provozu ještě zvýšila.

↓ 550/2004 3. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004 (rámecové nařízení)¹⁸ stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe.~~

¹⁷ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.

↓ 551/2004 4. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004 (rámcové nařízení)¹⁸ stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe.~~

↓ 551/2004 (přizpůsobený)

- (4) V článku ~~14~~ 11 ~~c~~ Chicagské Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 smluvní státy uznávají, že „každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzdušným prostorem nad svým územím“. V rámci této svrchovanosti a v souladu s použitelnými mezinárodními smlouvami vykonávají členské státy Společenství Unie při řízení letového provozu výsadu veřejné moci.

↓ 552/2004 3. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004 (rámcové nařízení)²⁰ stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe.~~

↓ 1070/2009 1. bod odůvodnění

- (5) Provádění společné dopravní politiky vyžaduje účinný systém letecké dopravy, který by umožňoval bezpečný, pravidelný a udržitelný provoz služeb letecké dopravy, ~~optimalizovala tedy co nejlepší~~ využívání kapacity, a ~~kteřý by tak~~ usnadňoval volný pohyb zboží, osob a služeb.

↓ 1070/2009 37. bod odůvodnění

- (6) Souběžné dosahování cíle zvýšení bezpečnostních standardů v letovém provozu a zlepšení celkové výkonnosti ATM a ANS v běžném letovém provozu v Evropě vyžaduje, ~~aby bylo musí být~~ zohledněn lidský faktor. Proto by měly členské státy uvažovat o zavedení zásad „spravedlivého posuzování“ („just culture“).

↓ 549/2004 6. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (7) Členské státy přijaly obecné prohlášení k vojenským otázkám vztahujícím se k jednotnému evropskému nebi²¹. Podle tohoto prohlášení mají členské státy především rozšiřovat civilně-vojenskou spolupráci a usnadňovat spolupráci mezi vojenskými silami členských států ve všech záležitostech uspořádání letového provozu, pokud a nakolik je považována dotčenými členskými státy za potřebnou.

¹⁸ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

¹⁹ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

²⁰ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

²¹ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 9.

↓ 549/2004 3. bod odůvodnění

~~Plynulý provoz systému letecké dopravy vyžaduje stálou vysokou úroveň provozní bezpečnosti letových navigačních služeb, které umožní optimální využití evropského vzdušného prostoru a stálou vysokou úroveň provozní bezpečnosti letecké dopravy při plnění úkolů letových navigačních služeb v obecném zájmu, včetně povinností veřejné služby. Proto by měla odpovídat nejvyšším standardům odpovědnosti a způsobilosti.~~

↓ 549/2004 4. bod odůvodnění

~~Rozvoj jednotného evropského nebe by měl být v souladu s povinnostmi vyplývajícími z členství Společenství a členských států v Evropské organizaci pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) a se zásadami stanovenými v Chicagské úmluvě o mezinárodním civilním letectví z roku 1944.~~

↓ 549/2004 5. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

(8) Rozhodnutí vztahující se k obsahu, rozsahu nebo provádění vojenských ~~operací~~ ~~innosti~~ a výcviku nespádají podle čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie do působnosti ~~Společenství~~ Unie .

↓ 549/2004 23. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Dne 2. prosince 1987 byla mezi Španělským královstvím a Spojeným královstvím dohodnuta opatření pro hlubší spolupráci při užívání letiště Gibraltar společným prohlášením ministrů zahraničních věcí těchto dvou zemí. Tato opatření ještě nevstoupila v platnost.~~

↓ 550/2004 1. bod odůvodnění
(přizpůsobený)
⇒ nový

(9) Členské státy v různé míře reorganizovaly své vnitrostátní poskytovatele letových navigačních služeb tím, že zvýšily jejich úroveň samostatnosti a svobody při poskytování služeb. ~~Stále více~~ ~~Je~~ nezbytné zajistit, aby ~~v tomto novém prostředí~~ ⇒ existoval dobře fungující společný trh těch služeb, které lze poskytovat za tržních podmínek, a aby u těch služeb, které jsou za současného stavu technologie považovány za přirozené monopoly, ⇐ byly uspokojovány minimální požadavky veřejného zájmu.

↓ 550/2004 4. bod odůvodnění

~~V zájmu vytvoření jednotného evropského nebe by měla být přijata opatření k bezpečnému a účinnému poskytování letových navigačních služeb, která jsou v souladu s organizací a užíváním vzdušného prostoru podle nařízení Evropského parlamentu~~

~~a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru)²². Zřízení harmonizované organizace pro poskytování těchto služeb je důležité pro uspokojení poptávky uživatelů vzdušného prostoru a bezpečné a účinné kontroly letového provozu.~~

↓ 551/2004 1. bod odůvodnění

~~Vytvoření jednotného evropského nebe vyžaduje harmonizovaný přístup k regulaci organizace a užívání vzdušného prostoru.~~

↓ 551/2004 2. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Ve zprávě skupiny na vysoké úrovni o jednotném evropském nebi z listopadu 2000 je zastáván názor, že vzdušný prostor má být určen, regulován a strategicky řízen na evropské úrovni.~~

↓ 551/2004 3. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Sdělení Komise o vytvoření jednotného evropského nebe ze dne 30. listopadu 2001 vyzývá ke strukturální reformě, která umožní vytvoření jednotného nebe prostřednictvím postupně více integrovaného provozního vzdušného prostoru a vývoje nových koncepcí a postupů řízení leteckého provozu.~~

↓ 551/2004 6. bod odůvodnění

~~Vzdušný prostor je pro všechny kategorie uživatelů společným zdrojem, který musí být všemi využíván pružně, přičemž je třeba zajistit spravedlnost a průhlednost a zohlednit bezpečnostní a obranné zájmy členských států a jejich závazky v mezinárodních organizacích.~~

↓ 551/2004 7. bod odůvodnění

~~Účinné uspořádání vzdušného prostoru je zásadní pro zvýšení kapacity systému letových provozních služeb, pro zajištění optimální reakce na různé požadavky uživatelů a pro zajištění co nejpružnějšího užívání vzdušného prostoru.~~

↓ 552/2004 1. bod odůvodnění

~~K vytvoření jednotného evropského nebe je třeba přijmout opatření pro systémy, složky a související postupy, jejichž cílem je zajištění interoperability evropské sítě řízení letového provozu (EATMN), která jsou v souladu s ustanovením o službách letového provozu, jak je stanoveno v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném~~

²² Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

~~evropském nebi (nařízení o poskytování služeb)²³ a organizace a užívání vzdušného prostoru, jak je stanoveno v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2003 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru)²⁴.~~

↓ 552/2004 2. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Zpráva skupiny na vysoké úrovni o jednotném evropském nebi potvrdila nezbytnost zavedení technických nařízení na základě „nového přístupu“ v souladu s usnesením Rady ze dne 7. května 1985 o novém přístupu k technické harmonizaci a normalizaci²⁵, kde se základní požadavky, předpisy a normy vzájemně doplňují a logicky na sebe navazují.~~

↓ 552/2004 4. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Zpráva skupiny na vysoké úrovni potvrdila, že i když bylo v posledních několika letech dosaženo pokroku v oblasti hladkého a bezporuchového fungování evropské sítě řízení letového provozu, situace zůstává i nadále neuspokojivá, s nízkou úrovní integrace mezi vnitrostátními systémy řízení letového provozu a s pomalým tempem při zavádění nových provozních koncepcí a technologií, které jsou nutné pro zajištění další požadované výkonnosti.~~

↓ 552/2004 5. bod odůvodnění

~~Posílení integrace na úrovni Společenství by vedlo ke zvýšení efektivnosti a snížení nákladů při pořízování a údržbě systému a k lepší koordinaci provozu.~~

↓ 552/2004 6. bod odůvodnění

~~Převaha vnitrostátních technických specifikací použitých při pořízování vedla k roztržitosti na trhu systémů a neusnadňuje průmyslovou spolupráci na úrovni Společenství. V důsledku toho je postižen zejména průmysl, protože musí vynakládat významné úsilí na přizpůsobení svých produktů jednotlivým vnitrostátním trhům. Tato praxe zbytečně ztěžuje rozvoj a zavádění nových technologií a zpomaluje zavádění nových provozních koncepcí, které jsou nutné pro zvýšení kapacity.~~

↓ 549/2004 8. bod odůvodnění

~~Z těchto důvodů a s ohledem na rozšiřování jednotného evropského nebe s cílem zahrnout větší počet evropských států by mělo Společenství s přihlédnutím k vývoji v rámci Eurocontrolu stanovit společné cíle a akční program, aby soustředilo úsilí Společenství, členských států a dalších zúčastněných hospodářských subjektů směřující k vytvoření integrovanějšího fungování vzdušného prostoru: jednotného evropského nebe.~~

²³ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

²⁴ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

²⁵ Úř. věst. C 136, 4.6.1985, s. 1.

↓ 549/2004 24. bod odůvodnění

~~Protože cíl tohoto nařízení, zejména vytvoření jednotného evropského nebe, nemůže být vzhledem k nadnárodnímu rozsahu opatření dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství při zohlednění podrobných prováděcích pravidel, která respektují zvláštní místní podmínky, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity podle článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku toto nařízení nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.~~

↓ 549/2004 9. bod odůvodnění

~~Jestliže členské státy přijmou opatření, která směřují k dodržování požadavků Společenství, měly by být orgány vykonávající tuto kontrolu dostatečně nezávislé na poskytovatelích letových navigačních služeb.~~

↓ 549/2004 10. bod odůvodnění

~~Letové navigační služby, zejména letové provozní služby, které jsou srovnatelné s veřejnými orgány, vyžadují funkční a strukturální oddělení a jsou organizovány v jednotlivých členských státech na základě značně odlišných právních forem.~~

↓ 549/2004 11. bod odůvodnění

~~Jestliže je vyžadován nezávislý audit, který se týká poskytovatelů letových navigačních služeb, měla by být kontrola vykonávána úřadem členského státu pověřeným auditem, je-li tato služba poskytována správními orgány nebo veřejným subjektem, který podléhá doзору uvedeného úřadu, považována za nezávislý audit bez ohledu na to, zda vyhotovené zprávy o auditu jsou nebo nejsou zveřejňovány.~~

↓ 1070/2009 9. bod odůvodnění

(10) Aby byl zajištěn stálý a kvalitní dozor nad poskytováním služeb v celé Evropě, měla by být zajištěna dostatečná nezávislost a dostatečné financování vnitrostátních dozorových orgánů. Tato nezávislost by neměla těmto orgánům bránit v plnění jejich správních úkolů.

↓ 1070/2009 10. bod odůvodnění

(11) Vnitrostátní dozorové orgány mají v provádění jednotného evropského nebe klíčovou úlohu, a Komise by proto měla usnadnit jejich vzájemnou spolupráci s cílem umožnit výměnu osvědčených postupů a vytvořit společný přístup, a to i prostřednictvím posílené spolupráce na regionální úrovni. Tato spolupráce by měla být pravidelná.

↓ 550/2004 6. bod odůvodnění

~~Členské státy odpovídají za zajištění bezpečného a účinného poskytování letových navigačních služeb a za kontrolu, jak poskytovatelé letových navigačních služeb dodržují společné požadavky stanovené na úrovni Společenství.~~

↓ 550/2004 7. bod odůvodnění

~~Členským státům by mělo být povoleno, aby uznaným organizacím, které mají technické zkušenosti, svěřily ověřování, jak poskytovatelé letových navigačních služeb dodržují společné požadavky stanovené na úrovni Společenství.~~

↓ 549/2004 20. bod odůvodnění

~~Sankee stanovené za porušení tohoto nařízení a opatření uvedených v článku 3 by měly být účinné, přiměřené a odrazující, aniž by snižovaly provozní bezpečnost.~~

↓ 549/2004 17. bod odůvodnění

~~Sociální partneři by měli být vhodným způsobem informováni a konzultováni ke všem opatřením, které mají významné sociální dopady. Rovněž by měl být konzultován výbor pro kolektivní vyjednávání zřízený podle rozhodnutí Komise 1998/500/ES ze 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni²⁶.~~

↓ 1070/2009 11. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

(12) Sociální partneři by měli být lépe informováni a konzultováni v souvislosti se všemi opatřeními, která mají dalekosáhlé sociální důsledky. Na úrovni ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒ by měl být konzultován i výbor pro kolektivní vyjednávání zřízený rozhodnutím Komise 98/500/ES²⁷.

↓ 550/2004 11. bod odůvodnění

~~Podmínky spojené s osvědčením by měly být objektivně odůvodněny a měly by být nediskriminační, přiměřené, průhledné a slučitelné se souvisejícími mezinárodními normami.~~

↓ 550/2004 2. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Zpráva skupiny na vysoké úrovni pro jednotné evropské nebe z listopadu 2000 potvrdila, že na úrovni Společenství je nutné mít pravidla, která by rozlišovala mezi regulací a poskytováním služeb, a že je nutné zavést systém certifikace zaměřený na zachování požadavků veřejného zájmu, především s ohledem na bezpečnost, a zdokonalit mechanismus zpoplatňování.~~

²⁶ Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27.

²⁷ Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27.

↓ 550/2004 10. bod odůvodnění

~~Zároveň se zárukou plynulého poskytování služby by měl být vytvořen systém vydávání osvědčení poskytovatelům navigačních služeb, který by umožnil vymezit práva a povinnosti těchto poskytovatelů a pravidelně sledovat dodržování těchto požadavků.~~

↓ 550/2004 12. bod odůvodnění

~~Osvědčení by měla být všemi členskými státy vzájemně uznávaná, aby umožnila poskytovatelům letových navigačních služeb poskytovat služby v jiném členském státě, než ve které získali svá osvědčení, pokud jsou dodržovány bezpečnostní požadavky.~~

↓ 550/2004 14. bod odůvodnění

~~V zájmu usnadnění bezpečného odbavování leteckého provozu mezi členskými státy s přihlédnutím k zájmům uživatelů vzdušného prostoru a cestujících by měl systém vydávání osvědčení zajišťovat rámec, který usnadňuje členským státům určovat poskytovatele letových provozních služeb bez ohledu na místo vydání osvědčení těmto poskytovatelům.~~

↓ 550/2004 5. bod odůvodnění

~~Poskytování letových navigačních služeb tak, jak navrhuje toto nařízení, je spojeno s výkonem veřejné moci, která není hospodářské povahy a neoprávněje k použití pravidel na ochranu hospodářské soutěže uvedených ve Smlouvě.~~

↓ 550/2004 13. bod odůvodnění

⇒ nový

(13) Poskytování ~~spojovacích komunikačních~~, navigačních a ~~přehledových pozorovacích~~ služeb a rovněž ⇒ meteorologických a ⇐ leteckých informačních služeb by mělo být organizováno za tržních podmínek, přičemž by měly být brány v úvahu zvláštnosti těchto služeb a zachová ~~vá~~ování vysoké úrovně bezpečnosti.

↓ 550/2004 15. bod odůvodnění

~~Členské státy by na základě své analýzy bezpečnostních otázek měly mít možnost určit jednoho nebo více poskytovatelů meteorologických služeb pro celý vzdušný prostor nebo jeho část ve své působnosti, aniž by bylo třeba vyhlašovat nabídkové řízení.~~

↓ 550/2004 19. bod odůvodnění

~~Podmínky zpoplatňování použitelné pro uživatele vzdušného prostoru by měly být spravedlivé a průhledné.~~

↓ 550/2004 20. bod odůvodnění

~~Uživatelské poplatky by měly stanovit úhradu za zařízení a služby poskytované letovými navigačními službami a členskými státy. Výše uživatelských poplatků by měla být přiměřená nákladům s přihlédnutím k cílům bezpečnosti a ekonomické efektivity.~~

↓ 550/2004 21. bod odůvodnění

(14) Při poskytování rovnocenných letových navigačních služeb by nemělo docházet k diskriminaci mezi uživateli vzdušného prostoru.

↓ 550/2004 22. bod odůvodnění

~~Poskytovatelé letových navigačních služeb nabízejí určitá zařízení a služby, které přímo souvisejí s provozem letadel, a takové náklady by měli být schopni uhradit na základě zásady „platí uživatel“, což znamená, že uživatelé vzdušného prostoru by měli platit za náklady, které vzniknou v místě užití nebo v jeho nejbližším okolí.~~

↓ 550/2004 23. bod odůvodnění

~~Je důležité zajistit průhlednost nákladů, které vzniknou použitím těchto zařízení nebo služeb. Proto má být každá změna systému nebo výše poplatků vysvětlena uživatelům vzdušného prostoru. Tyto změny nebo investice navrhované poskytovateli letových navigačních služeb by měly být vysvětleny v rámci výměny informací mezi jejich řídicími orgány a uživateli vzdušného prostoru.~~

↓ 550/2004 24. bod odůvodnění

~~Měl by být vytvořen prostor pro úpravu poplatků, které přispějí k maximalizaci kapacity celkového systému. Finanční podněty mohou být užitečnou cestou k rychlejšímu zavádění pozemního nebo palubního vybavení, které zvyšuje kapacitu, a k odměňování vysokého výkonu nebo k vyrovnání obtíží při zvolení méně poptávaného směrování tratí.~~

↓ 550/2004 25. bod odůvodnění

~~V souvislosti s těmito příjmy vybíranými v zájmu zajistit přiměřenou návratnost kapitálu a v přímém vztahu k úsporám, které jsou vytvořeny zvýšením účinnosti, by Komise měla prozkoumat možnost stanovení rezervy, která by omezila účinek náhlého zvýšení poplatků požadovaných na uživateli vzdušného prostoru v době snížené úrovně letového provozu.~~

↓ 550/2004 26. bod odůvodnění

~~Komise by měla prozkoumat možnost zavedení dočasné finanční podpory opatření ke zvýšení celkové kapacity evropského systému řízení letového provozu.~~

↓ 1070/2009 7. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (15) Koncepce společných projektů, jejichž cílem je pomoci uživatelům vzdušného prostoru nebo poskytovatelům letových navigačních služeb zdokonalovat sdílenou leteckou navigační infrastrukturu, zdokonalovat letové navigační služby a lépe využívat vzdušný prostor, zejména těch projektů, které mohou být vyžadovány k provádění hlavního plánu ATM, ~~☒~~ schváleného rozhodnutím Rady 2009/320/ES²⁸ v souladu s čl. 1 odst. 2 nařízení (ES) Rady č. 219/2007 ~~☒~~, by neměla ohrozit již existující projekty, o nichž rozhodl jeden nebo více členských států s podobnými cíli. Ustanoveními o financování zavádění společných projektů by neměl být dotčen způsob, jakým jsou tyto společné projekty vytvářeny. Komise může navrhnout, aby na podporu společných projektů bylo v rámci víceletého finančního rámce možné využívat finančních prostředků, jako jsou prostředky transevropské sítě či Evropské investiční banky, a to zejména s cílem urychlit zřízení programu SESAR. Aniž je dotčen přístup k těmto finančním prostředkům, měly by mít členské státy možnost samy rozhodnout o tom, jakým způsobem naloží s příjmy z dražeb povolenek pro odvětví letecké dopravy v rámci systému obchodování s emisemi, a zvážit v tomto ohledu, zda by část těchto příjmů nemohla být využita k financování společných projektů na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.

↓ 550/2004 27. bod odůvodnění

~~Komise by měla ve spolupráci s Eurocontrole, vnitrostátními dozorovými orgány a uživateli vzdušného prostoru pravidelně přezkoumat stanovení a ukládání poplatků pro uživatele vzdušného prostoru.~~

↓ 551/2004 8. bod odůvodnění

~~Činnosti Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) potvrzují, že síť leteckých tratí a struktura vzdušného prostoru nemohou být reálně vyvíjeny odděleně, protože každý jednotlivý členský stát je jak uvnitř, tak mimo Společenství nedílnou součástí evropské sítě řízení letového provozu.~~

↓ 551/2004 13. bod odůvodnění

~~Ve vztahu k tratím a sektorům vzdušného prostoru je důležité dosáhnout harmonizované struktury vzdušného prostoru, založit dnešní a budoucí organizaci vzdušného prostoru na společných zásadách a určit a řídit vzdušný prostor v souladu s harmonizovanými pravidly.~~

↓ nový

- (16) Koncepce manažera struktury vzdušného prostoru má zásadní význam při zlepšování výkonnosti uspořádání letového provozu na úrovni struktury vzdušného prostoru (dále jen „sít“), neboť centralizuje poskytování některých služeb, které lze nejlépe provádět

²⁸ Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 41.

na úrovni sítě. Aby se usnadnilo řešení krize v letectví, měl by manažer struktury vzdušného prostoru tuto krizi koordinovat.

(17) Komise je přesvědčena, že vzdušný prostor lze bezpečně a účinně využívat jen prostřednictvím úzké spolupráce jeho civilních a vojenských uživatelů, zejména na základě koncepce pružného užívání vzdušného prostoru a efektivní civilně-vojenské koordinace stanovené organizací ICAO, a zdůrazňuje důležitost posilování civilně-vojenské spolupráce mezi civilními a vojenskými uživateli vzdušného prostoru.

(18) Přesnost informací o stavu vzdušného prostoru a o konkrétních situacích v letovém provozu a včasné předání těchto informací civilním a vojenským řídicím letového provozu má přímý dopad na bezpečnost a účinnost provozu. Včasný přístup k aktuálním informacím o stavu vzdušného prostoru má zásadní význam pro všechny strany, které chtějí využít dostupných struktur vzdušného prostoru, když předkládají nebo znovu předkládají svůj letový plán.

↓ 550/2004 16. bod odůvodnění

~~Poskytovatelé letových navigačních služeb by měli pomocí vhodných opatření zřídit a udržovat úzkou spolupráci s vojenskými orgány příslušnými pro řízení činností, které mohou ovlivnit všeobecný letový provoz.~~

↓ 550/2004 17. bod odůvodnění

~~Účetnictví všech poskytovatelů letových navigačních služeb by mělo být co nejprůhlednější.~~

↓ 550/2004 18. bod odůvodnění

~~Zavedení harmonizovaných zásad a podmínek pro přístup k provozním údajům by mělo v novém prostředí usnadnit poskytování letových navigačních služeb a provoz uživatelů vzdušného prostoru a letišť.~~

↓ 551/2004 9. bod odůvodnění

~~V horním vzdušném prostoru by měl být pro obecný letový provoz na letových tratích vytvořen postupně více integrovaný provozní vzdušný prostor. V této souvislosti by mělo být stanoveno rozhraní mezi horním a spodním vzdušným prostorem.~~

↓ 551/2004 10. bod odůvodnění

~~Evropská oblast letových informací pro horní vzdušný prostor (European Upper Flight Information Region, EUIR), který v oblasti působnosti tohoto nařízení zahrnuje horní vzdušný prostor spadající pod pravomoc členských států, by měla usnadnit společné plánování a zveřejňování letových informací s cílem překonat oblastní úzká místa.~~

↓ 1070/2009 30. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

(19) Zajištění moderních, úplných, kvalitních a včasných leteckých informací má významný dopad na bezpečnost a usnadnění přístupu ke vzdušnému prostoru

Společenství ☒ Unie ☒ a svobody pohybu v něm. Společenství ☒ Unie ☒ by měla vzít v úvahu hlavní plán ATM a ve spolupráci s Eurocontrole ☒ manažerem struktury vzdušného prostoru ☒ se zasadit o modernizaci tohoto odvětví a zajistit, aby uživatelé měli k těmto údajům přístup prostřednictvím jednotného veřejného přístupového bodu, který bude nabízejícího ověřené a integrované informace moderní a uživatelsky přístupnou formou.

↓ 551/2004 11. bod odůvodnění

~~Uživatelé vzdušného prostoru čelí rozdílným podmínkám přístupu ke vzdušnému prostoru Společenství a svobody pohybu v tomto vzdušném prostoru. To je způsobeno nedostatkem harmonizace v klasifikaci vzdušného prostoru.~~

↓ 551/2004 12. bod odůvodnění

~~Změna struktury vzdušného prostoru by měla být založena na provozních potřebách bez ohledu na současné hranice. Společné obecné zásady pro vytváření jednotných funkčních bloků vzdušného prostoru by měly být vypracovány po konzultaci s Eurocontrole a na základě jeho technických doporučení.~~

↓ 551/2004 14. bod odůvodnění

~~Koncepce pružného užívání vzdušného prostoru by měla být uplatňována účinně. Je nezbytné, aby užívání sektorů vzdušného prostoru, zejména během období špiček všeobecného letového provozu a v oblastech velké hustoty letového provozu, bylo optimalizováno spoluprací mezi členskými státy, s přihlédnutím k užívání těchto sektorů pro vojenské činnosti a výevik. Za tímto účelem je nezbytné, aby pro účinné uplatnění této koncepce pružného užívání vzdušného prostoru byly přiděleny vhodné zdroje, přičemž je třeba brát ohled na civilní i vojenské požadavky.~~

↓ 551/2004 15. bod odůvodnění

~~Členské státy by měly usilovat o spolupráci se sousedními státy, aby uplatnily koncepci pružného užívání vzdušného prostoru přesahující vnitrostátní hranice.~~

↓ 551/2004 16. bod odůvodnění

~~Odlíšnosti v organizaci spolupráce mezi civilními a vojenskými orgány ve Společenství omezují jednotné a včasné uspořádání vzdušného prostoru a provádění změn. Úspěch jednotného evropského nebe závisí na účinné spolupráci mezi civilními a vojenskými orgány, aniž jsou dotčeny výsady a odpovědnost členských států v oblasti obrany.~~

↓ 551/2004 17. bod odůvodnění

~~Vojenské činnosti a vojenský výevik by měly být zajištěny, pokud je jejich bezpečné a účinné provádění uplatňováním společných zásad a kritérií omezováno.~~

↓ 551/2004 18. bod odůvodnění

~~Měla by být přijata vhodná opatření ke zvýšení účinnosti systému uspořádání toku letového provozu s cílem pomoci stávajícímu stanovištím, včetně ústředního stanoviště pro uspořádání letového provozu Eurocontrolu, zajistit efektivitu letového provozu.~~

↓ 552/2004 10. bod odůvodnění

~~Z důvodu doplnění nebo zdokonalení základních požadavků se podle potřeby musí pro systémy vypracovat prováděcí pravidla týkající se interoperability. Tato pravidla se musí vypracovat rovněž v případech, kdy je třeba usnadnit koordinované zavádění nových schválených a potvrzených provozních koncepcí nebo nových technologií. Tato pravidla musí být dodržována neustále. Tato pravidla by se měla opírat o předpisy a normy vypracované mezinárodními organizacemi, jako je například Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) nebo Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).~~

↓ 552/2004 7. bod odůvodnění

~~Je tudíž v zájmu všech dotčených subjektů při řízení letového provozu rozvinout nový partnerský přístup, který umožní vyvážené zapojení všech stran a podpoří tvořivost a předávání znalostí, zkušeností a rizik. Toto partnerství by mělo ve spolupráci s průmyslem usilovat o stanovení uceleného souboru specifikací Společenství, které mohou vyhovovat co nejširšímu okruhu potřeb.~~

↓ 552/2004 11. bod odůvodnění

~~Vývoj a přijetí specifikací Společenství týkajících se evropské sítě řízení letového provozu, jejích systémů a složek a souvisejících postupů představuje vhodný způsob stanovení technických a provozních podmínek, které jsou nezbytné pro splnění základních požadavků a příslušných prováděcích pravidel pro interoperabilitu. Dodržování zveřejněných specifikací Společenství, které zůstává i nadále dobrovolné, vytváří předpoklad pro přizpůsobení se základním požadavkům a příslušným prováděcím pravidlům pro interoperabilitu.~~

↓ 552/2004 12. bod odůvodnění

~~Evropské orgány pro normalizaci spolu s Evropskou organizací pro zařízení v civilním letectví (Eurocae) a s Eurocontrollem musí stanovit specifikace Společenství v souladu s obecnými normalizačními postupy Společenství.~~

↓ 552/2004 13. bod odůvodnění

~~Postupy, jimiž se řídí posuzování shody nebo vhodnosti k používání jednotlivých složek, musí vycházet z používání modulů stanovených rozhodnutím Rady 93/465/EHS ze dne 22. července 1993 o modulech pro různé fáze postupů posuzování shody a o pravidlech pro připojování a používání označení shody ES, které jsou určeny~~

~~k použití ve směrnicih technické harmonizace²⁹. Tyto moduly by měly být rozšířeny v takové míře, aby pokryly konkrétní požadavky dotyčných odvětví.~~

↓ 552/2004 14. bod odůvodnění

~~Dotyčný trh je malý a skládá se ze systémů a složek, které jsou užívány téměř výlučně pro účely řízení letového provozu a nejsou určeny pro širokou veřejnost. Z tohoto důvodu by bylo nadbytečné připojovat označení shody ES ke složkám, protože na základě posuzování shody anebo vhodnosti k používání postačuje prohlášení výrobce o shodě. To nemá vliv na povinnost výrobců použít označení ES pro určité složky za účelem potvrzení jejich shody s jinými právními předpisy Společenství, které se na ně vztahují.~~

↓ 552/2004 15. bod odůvodnění

~~Uvedení systémů řízení letového provozu do činnosti podléhá ověření shody se základními požadavky a příslušnými prováděcími pravidly pro interoperabilitu. Využitím specifikací Společenství vzniká předpoklad shody se základními požadavky a s příslušnými prováděcími pravidly pro interoperabilitu.~~

↓ 552/2004 16. bod odůvodnění

~~Plného uplatnění tohoto nařízení se dosáhne prostřednictvím přechodné strategie, která je určena k dosažení cílů tohoto nařízení bez vzniku neopodstatněné nákladové bariéry pro zachování existující infrastruktury.~~

↓ 549/2004 7. bod odůvodnění

~~Vzdušný prostor je omezeným zdrojem, jehož optimální a účinné využívání je možné jen za předpokladu, že budou brány v úvahu veškeré požadavky uživatelů, které by měly být vždy v případě potřeby zastoupeny v rámci celkového vývoje, rozhodovacího procesu a realizace jednotného evropského nebe, včetně Výboru pro jednotné nebe.~~

↓ 549/2004 25. bod odůvodnění

~~Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi²⁰.~~

↓ 549/2004 26. bod odůvodnění
(přízpůsobený)

~~Ustanovení čl. 8 odst. 2 vzorového jednacího řádu pro výbory²¹ zřízené podle čl. 7 odst. 1 rozhodnutí 1999/468/ES stanoví pravidlo, podle kterého může předseda výboru rozhodnout o přizvání třetích osob na schůzi uvedeného výboru. Předseda výboru pro~~

²⁹ Úř. věst. L 220, 30.8.1993, s. 23.

³⁰ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

³¹ Úř. věst. C 38, 6.2.2001, s. 3.

~~jednotné nebe může tak případně přizvat zástupce Eurocontrolu, aby se sešlůží účastnili jako pozorovatelé nebo odborníci;~~

↓ 549/2004 18. bod odůvodnění

~~Dotčené subjekty, jako jsou poskytovatelé letových navigačních služeb, uživatelé vzdušného prostoru, letiště, letecký průmysl a organizace profesního zastoupení zaměstnanců by měly mít možnost poskytovat Komisi doporučení k technickým hlediskům realizace jednotného evropského nebe.~~

↓ 549/2004 12. bod odůvodnění

~~Je žádoucí, aby bylo jednotné evropské nebe rozšířeno na evropské třetí země, buď v rámci účasti Společenství na práci Eurocontrolu, po přistoupení Společenství k Eurocontrolu, nebo prostřednictvím dohod uzavřených Společenstvím s těmito zeměmi.~~

↓ 549/2004 13. bod odůvodnění

~~Přistoupení Společenství k Eurocontrolu je důležitou součástí při vytváření celoevropského vzdušného prostoru.~~

↓ 549/2004 14. bod odůvodnění

~~V procesu vytváření jednotného evropského nebe by mělo Společenství, pokud to bude vhodné, rozvíjet na nejvyšší úrovni spolupráci s Eurocontrollem, aby byla zaručena normotvorná součinnost a jednotný přístup a zamezilo se oboustranným duplicitám.~~

↓ 549/2004 15. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~V souladu se závěry vysoké skupiny je Eurocontrol subjektem, který má nezbytné odborné znalosti, aby podpořil Společenství v jeho normotvorné úloze. Proto by měla být vypracována prováděcí pravidla pro záležitosti, které spadají do působnosti Eurocontrolu, na základě pověření uděleného této organizaci a za podmínek, které budou zahrnuty do rámce spolupráce mezi Komisí a Eurocontrollem.~~

↓ 549/2004 16. bod odůvodnění

~~Příprava opatření, která jsou nutná pro vytvoření jednotného evropského nebe, vyžaduje široce založené jednání dotčených hospodářských a sociálních subjektů.~~

↓ 550/2004 8. bod odůvodnění

~~Plynulý provoz systému letecké dopravy rovněž vyžaduje jednotné a vysoké normy provozní bezpečnosti určené poskytovatelům letových navigačních služeb.~~

↓ 550/2004 9. bod odůvodnění

~~Měla by být přijata ustanovení k harmonizování systému osvědčování způsobilosti řídicích letového provozu s cílem zvýšit dostupnost řídicích letového provozu a podporovat vzájemné uznávání povolení.~~

↓ 550/2004 28. bod odůvodnění

~~Vzhledem ke zvláštní citlivosti informací, které se týkají poskytovatelů letových navigačních služeb, by vnitrostátní dozorové orgány neměly zveřejňovat informace, na které se vztahuje profesní tajemství, aniž je dotčeno zavedení systému sledování a zveřejňování výsledků těchto poskytovatelů.~~

↓ 549/2004 19. bod odůvodnění

~~Výkonnost systému letových navigačních služeb jako celku na evropské úrovni by měla být posuzována pravidelně a s patřičným zřetelem na zachování vysoké úrovně bezpečnosti, aby se ověřila účinnost přijatých opatření a navrhla opatření nová.~~

↓ 549/2004 21. bod odůvodnění

~~Dopad opatření přijatých k provedení tohoto nařízení by měl být hodnocen na základě zpráv, které budou pravidelně předávány Komisi.~~

↓ 551/2004 19. bod odůvodnění

~~Je žádoucí, aby se v souladu s časovým plánem a náležitými studiemi uvažovalo o rozšíření koncepce pro horní vzdušný prostor na spodní vzdušný prostor.~~

↓ 549/2004 22. bod odůvodnění

~~Toto nařízení se nedotýká pravomoci členských států přijmout předpisy, která se vztahují k organizaci jejich ozbrojených sil. Tato pravomoc může vést členské státy k přijetí opatření, která zajišťují jejich ozbrojeným silám dostatečný vzdušný prostor pro přiměřené školicí a výcvikové účely. Mělo by být proto stanovena bezpečnostní doložka, která umožní výkon této pravomoci.~~

↓ 552/2004 19. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Z důvodů právní jistoty je důležité zajistit, aby obsah určitých ustanovení práva Společenství přijatých na základě směrnice 93/65/EHS zůstal v platnosti beze změny. Přijetí prováděcích pravidel podle tohoto nařízení, která odpovídají těmto ustanovením, si vyžádá určitou dobu.~~

↓ 552/2004 18. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

~~Směrnice Rady 93/65/EHS ze dne 19. července 1993 o definicích a užívání slučitelných technických specifikací pro zadávání zakázek na zařízení a systémy řízení letového provozu³² se omezuje na povinnosti zadavatele. Toto nařízení má širší působnost v tom, že stanoví závazky všech účastníků, včetně poskytovatelů služeb letového provozu, uživatelů vzdušného prostoru, odvětví a letišť, a stanoví jak obecně závazné předpisy, tak i přijetí specifikací Společenství, které jsou zatím dobrovolné, nieméně vytvářejí předpoklad shody se základními požadavky. Z tohoto důvodu musí být po uplynutí přechodného období zrušeny směrnice 93/65/EHS, směrnice Komise 97/15/ES ze dne 25. března 1997, kterou se přijímají normy Eurocontrol a mění směrnice Rady 93/65/EHS o definicích a užívání slučitelných technických specifikací pro zadávání zakázek na zařízení a systémy řízení letového provozu²² a nařízení Komise (ES) č. 2082/2000 ze dne 6. září 2000, kterým se přijímají normy Eurocontrol a mění směrnice 97/15/ES³⁴ a nařízení Komise (ES) č. 980/2002 ze dne 4. července 2002, kterým se mění nařízení (ES) č. 2082/2000, kterým se přijímají normy Eurocontrol.~~

↓ 552/2004 8. bod odůvodnění

~~Cílem Společenství je vytvoření vnitřního trhu, a proto by opatření přijatá v souladu s tímto nařízením měla přispívat k postupnému rozvoji v tomto odvětví.~~

↓ 552/2004 9. bod odůvodnění

~~Je tudíž vhodné vymezit základní požadavky, které by platily pro evropskou síť řízení letového provozu, její systémy, složky a související postupy.~~

↓ 552/2004 17. bod odůvodnění

~~V rámci příslušných právních předpisů Společenství by měl být brán náležitý zřetel na potřebu zajistit:~~

~~— harmonizované podmínky pro dostupnost a efektivní využití rozsahu radiových frekvencí nezbytného pro realizaci jednotného evropského nebe, včetně aspektů elektromagnetické kompatibility;~~

~~— ochranu záchranných služeb proti škodlivému rušení;~~

~~— účinné a odpovídající využívání frekvencí výlučně přidělených a spravovaných leteckým sektorem.~~

³² Úř. věst. L 187, 29.7.1993, s. 52. Směrnice naposledy pozměněná nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

³³ Úř. věst. L 95, 10.4.1997, s. 16. Směrnice naposledy pozměněná nařízením (ES) č. 2082/2000 (Úř. věst. L 254, 9.10.2000, s. 1).

³⁴ Úř. věst. L 254, 9.10.2000, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 980/2002 (Úř. věst. L 150, 8.6.2002, s. 38).

- (20) S cílem zohlednit změny zavedené v nařízeních (ES) č. 1108/2009 a (ES) č. 1070/2009 je v souladu s článkem 65a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví³⁵ nezbytné uvést obsah tohoto nařízení do souladu s obsahem nařízení (ES) č. 216/2008.
- (21) Kromě toho by měly být aktualizovány technické údaje nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 schválené v letech 2004 a 2009 a provedeny technické opravy zohledňující dosažený pokrok.
- (22) Územní působnost tohoto nařízení v rámci oblasti ICAO NAT by měla být změněna tak, aby zohledňovala stávající a plánovaná ujednání o poskytování služeb a nutnost zajistit soulad při uplatňování pravidel na poskytovatele letových navigačních služeb a uživatele vzdušného prostoru, kteří v této oblasti působí.
- (23) Funkce manažera struktury vzdušného prostoru by se v souladu s jeho úlohou provozní organizace a s probíhající reformou Eurocontrolu měla nadále vyvíjet v průmyslové partnerství.
- (24) Koncepce funkčních bloků vzdušného prostoru, jež mají zlepšit spolupráci mezi poskytovateli letových provozních služeb, je důležitým nástrojem pro zlepšování výkonnosti evropského systému ATM. Za účelem dalšího zlepšení tohoto nástroje by funkční bloky vzdušného prostoru měly být více orientovány na výkonnost a založeny na průmyslových partnerstvích a odvětví by měla být dána větší volnost upravovat je tak, aby bylo možné dosáhnout výkonnostních cílů, a pokud možno tyto cíle překročit.
- (25) Funkční bloky vzdušného prostoru by měly fungovat pružně tak, aby sdružovaly poskytovatele služeb v celé Evropě, kteří by využívali svých silných stránek ke vzájemnému prospěchu. Tato pružnost by měla umožnit součinnost mezi poskytovateli bez ohledu na jejich zeměpisnou polohu nebo státní příslušnost a variabilní způsoby poskytování služeb v úsilí o zlepšení výkonnosti.
- (26) Aby se posílila orientace poskytovatelů letových navigačních služeb na zákazníka a zvýšila možnost uživatelů vzdušného prostoru ovlivňovat rozhodnutí, která se jich týkají, měla by se zefektivnit konzultace se zúčastněnými stranami a jejich zapojení do důležitých provozních rozhodnutí poskytovatelů letových navigačních služeb.
- (27) Systém sledování výkonnosti je klíčovým nástrojem hospodářské regulace ATM, takže by měla být zachována, a pokud možno zlepšena kvalita a nezávislost jeho procesu rozhodování.
- (28) Aby byl zohledněn vývoj v technické nebo provozní oblasti, zejména změnou příloh nebo doplněním ustanovení o uspořádání sítě a systému sledování výkonnosti, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie. Obsah a rozsah každého přenesení pravomoci jsou podrobně stanoveny v příslušných člancích. Zejména je důležité, aby Komise během přípravné práce uskutečnila vhodné konzultace, včetně konzultací na odborné úrovni. Při přípravě a vypracování aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby

³⁵ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

příslušné dokumenty byly souběžně, včas a odpovídajícím způsobem předány Evropskému parlamentu a Radě.

- (29) Při rozšiřování seznamu služeb uspořádání sítě by Komise měla uskutečnit řádnou konzultaci se zúčastněnými stranami z odvětví.
- (30) Aby byly zajištěny jednotné podmínky pro provádění tohoto nařízení, zejména pokud jde o výkon pravomocí vnitrostátních dozorových orgánů, výlučné poskytování podpůrných služeb poskytovatelem služeb nebo sdruženími těchto poskytovatelů, nápravná opatření k zajištění souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie a místními výkonnostními cíli, přezkum souladu v souvislosti se systémem poplatků, řízení a přijímání společných projektů pro funkce sítě, funkční bloky vzdušného prostoru, způsoby zapojení zúčastněných stran do důležitých provozních rozhodnutí poskytovatelů letových navigačních služeb, přístup k údajům a ochranu údajů, letecké informace v elektronické podobě a o technický rozvoj a interoperabilitu uspořádání letového provozu, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí³⁶.
- (31) V souladu s nařízením (EU) č. 182/2011 by měl být pro přijímání prováděcích aktů s obecnou působností podle tohoto nařízení použit přezkumný postup.
- (32) Pro přijímání prováděcích aktů s individuální působností by měl být použit poradní postup.

↓ 549/2004 20. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (33) Sankce stanovené za porušení tohoto nařízení a ~~opatření uvedených v článku 3~~ by měly být účinné, přiměřené a odrazující, aniž by snižovaly ~~provozní~~ bezpečnost.

↓ nový

- (34) Zakázky na podpůrné služby by měly být zadávány v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby³⁷, popřípadě se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb³⁸. Případně by měly být zohledněny také pokyny stanovené v interpretačním sdělení Komise 2006/C 179/02 o právních předpisech Společenství použitelných pro zadávání zakázek, na které se plně nebo částečně nevztahují směrnice o zadávání veřejných zakázek³⁹.

³⁶ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

³⁷ Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114.

³⁸ Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1.

³⁹ Úř. věst. C 179, 1.8.2006, s. 2.

↓ 1070/2009 42. bod odůvodnění

- (35) Prohlášení ministrů o letišti v Gibraltaru dohodnuté během prvního ministerského zasedání fóra pro dialog o Gibraltaru, které se konalo dne 18. září 2006 v Córdobě („prohlášení ministrů“), nahradí společné prohlášení o tomto letišti učiněné dne 2. prosince 1987 v Londýně a úplné dodržování uvedeného prohlášení bude považováno za dodržování prohlášení z roku 1987.

↓ 1070/2009 43. bod odůvodnění

- (36) Toto nařízení se v souvislosti s prohlášením ministrů a na jeho základě použije v plném rozsahu uplatní na letiště v Gibraltaru, ~~a to v souvislosti s textem prohlášením ministrů a na jeho základě~~. Aniž je ~~dotčeno toto~~ prohlášení ministrů ~~dotčeno, jemu~~ použití uplatňování tohoto nařízení opatření a všech souvisejících prováděcích opatření na letiště v Gibraltaru v plném souladu splně odpovídá ~~uvedenému~~ prohlášením a se ~~všem všem v něm stanoveným~~ ujednáními, která jsou v něm obsažena.

↓ 549/2004 24. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (37) Protože cílů tohoto nařízení, ~~totiž zejména vytvoření~~ provádění jednotného evropského nebe, nemůže být vzhledem k nadnárodnímu rozsahu opatření dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto jich může být lépe dosaženo na úrovni ~~Společenství~~ Unie ~~při zohlednění podrobných prováděcích pravidel, která respektují zvláštní místní podmínky,~~ může ~~Společenství~~ Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity ~~stanovenou v~~ podle článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle,

↓ 552/2004

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBEČNÁ USTANOVENÍ

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 1
(přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 1

~~Čl.~~ Předmět a oblast působnosti

1. ~~⇒ Toto nařízení stanoví pravidla pro vytvoření a řádné fungování~~ ~~Cílem iniciativy jednotného evropského nebe je zdokonalit~~ s cílem zachovat stávající normy bezpečnosti leteckého provozu, přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy

a zlepšit celkovou výkonnost systému uspořádání letového provozu (ATM) a letových navigačních služeb (ANS) pro všeobecný letový provoz v Evropě tak, aby byly splněny požadavky všech uživatelů vzdušného prostoru. Jednotné evropské nebe zahrnuje soudržnou, konzistentní celoevropskou síť tratí, ⇒ integrovaný provozní vzdušný prostor, ⇐ systémy uspořádání struktury vzdušného prostoru (dále jen „sítě“) sítě a uspořádání letového provozu, které jsou založeny výhradně na bezpečnosti, účinnosti/výkonnosti a technických hledisech ⇒ interoperabilitě ⇐, ku prospěchu všech uživatelů vzdušného prostoru. ~~Toto nařízení tento cíl naplňuje tím, že zřizuje harmonizovaný právní rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe.~~

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 2
(přizpůsobený)

2. Uplatňováním tohoto nařízení ~~a opatření podle článku 3~~ není dotčena svrchovanost členských států nad jejich vzdušným prostorem a požadavky členských států, které se vztahují k veřejnému pořádku, veřejné bezpečnosti a záležitostem obrany podle článku ~~3513~~. Toto nařízení ~~a opatření podle článku 3 se nevztahují~~ se nevztahuje na vojenské operace/činnosti a výcvik.

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 3
(přizpůsobený)

3. Uplatňováním tohoto nařízení ~~a opatření podle článku 3~~ nejsou dotčena práva a povinnosti členských států vyplývající z chicagské Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 („Chicagská úmluva“). V této souvislosti/tomto kontextu je dalším cílem se ~~tohoto nařízení~~ snaží napomáhat v oblasti své působnosti ~~napomáhat~~ členským státům v plnění jejich závazků podle Chicagské úmluvy tím, že stanoví poskytné základnu pro společný výklad a jednotné provádění ustanovení uvedené úmluvy a že zajišťuje, aby tato ustanovení/nařízení byla řádně zohledněna v tomto nařízení a v jeho prováděcích pravidlech k němu.

↓ 550/2004

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Oblast působnosti a účel

1. ~~V oblasti působnosti rámcového nařízení se toto nařízení týká poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi. Účelem tohoto nařízení je stanovit společné požadavky pro bezpečné a účinné poskytování letových navigačních služeb ve Společenství.~~

2. ~~Toto nařízení se vztahuje na poskytování letových navigačních služeb pro všeobecný letový provoz v souladu s rámcovým nařízením a v oblasti jeho působnosti.~~

↓ 551/2004

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Oblast působnosti a účel

1. V oblasti působnosti rámcového nařízení upravuje toto nařízení organizaci a užívání vzdušného prostoru jednotného evropského nebe. Cílem tohoto nařízení je podporovat v rámci společné dopravní politiky koncepci postupně více integrovaného provozního vzdušného prostoru a stanovit společné postupy pro stanovení, plánování a řízení, což zajistí účinné a bezpečné fungování řízení letového provozu.

2. Užívání vzdušného prostoru má podporovat provozování letových navigačních služeb jako soudržný a logický celek v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb)⁴⁰.

↓ 551/2004 (přizpůsobený)

⇒ nový

43. ~~Aniž je dotčen článek 10, vztahuje se~~ Toto nařízení se vztahuje na vzdušný prostor v oblastech ~~Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) evropská oblast (ICAO EUR), a oblast Afriky a Indického oceánu (ICAO AFI)~~ ⇒ a NAT ⇐, ve kterém členské státy zajišťují poskytování letových provozních služeb v souladu s ~~☒~~ tímto ~~☒~~ nařízením ~~o poskytování služeb~~. Členské státy mohou toto nařízení rovněž uplatňovat ~~toto nařízení~~ na vzdušný prostor spadající pod jejich pravomoc i v rámci jiných oblastí ICAO za podmínky, že o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.

↓ 551/2004

4. ~~Letové informační oblasti, které jsou zahrnuty do vzdušného prostoru, na který se vztahuje toto nařízení, budou zveřejněny v Úředním věstníku Evropské unie.~~

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 1

54. Toto nařízení se použije napro letiště v Gibraltaru, aniž by byly dotčeny právní postojе Španělského království a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska ve sporech o suverenitu nad územím, kde se toto letiště nachází.

⁴⁰ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

↓ 552/2004

~~Článek 1~~

Oblast působnosti a účel

~~1. V oblasti působnosti rámcového nařízení se toto nařízení týká interoperability evropské sítě řízení letového provozu.~~

~~2. Toto nařízení se vztahuje na systémy, jejich složky a související postupy uvedené v příloze 1.~~

~~3. Účelem tohoto nařízení je dosáhnout interoperability mezi různými systémy, složkami a souvisejícími postupy evropské sítě řízení letového provozu, s náležitým ohledem na související mezinárodní předpisy. Toto nařízení zároveň usiluje o zajištění koordinovaného a urychleného zavedení nových schválených a potvrzených provozních koncepcí nebo technologií v oblasti řízení letového provozu.~~

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení ~~a opatření podle článku 3~~ se použijí tyto definice:

↓ 549/2004

⇒ nový

1. „službou řízení letového provozu (ATC)“ se rozumí služba poskytovaná za účelem:

a) ~~zabraňování srážkám~~ zabraňování srážkám:

- mezi letadly a
- mezi letadly a překážkami na provozní plošech manévrovacích prostorech a

b) ~~udržování rychlosti a zajištění rychlého a spořádaného~~ udržování rychlého a spořádaného toku letového provozu;

2. „letištní službou řízení“ se rozumí služba řízení letového provozu pro letištní provoz;

3. „leteckou informační službou“ se rozumí služba zřízená v rámci určené oblasti pokrytí za účelem poskytování, aby poskytovala letecké informace a údaje nezbytné pro bezpečnost, pravidelnost a účinnost letového provozu letecké navigace;

4. „letovými navigačními službami“ se rozumějí letové provozní služby letového provozu, spojovací komunikační služby, navigační služby a přehledové služby pro přehled o provozu, meteorologické služby pro letový provoz letovou navigaci a letecké informační služby;

5. „poskytovateli letových navigačních služeb“ se rozumějí veškeré veřejné nebo soukromé subjekty, které poskytují letové navigační služby pro všeobecný letový provoz;

6. „blokem vzdušného prostoru“ se rozumí vzdušný prostor stanovených rozměrů v prostoru a čase, v jehož rámci jsou poskytovány letové navigační služby;

7. „uspořádáním vzdušného prostoru“ se rozumí plánovací ~~funkce~~ ⇒ služba ⇐, jejímž prvořadým cílem je maximalizace využití dostupného vzdušného prostoru dynamickým sdílením času a ~~někdy v určité době~~ na základě krátkodobých potřeb rovněž rozdělováním vzdušného prostoru pro různé kategorie uživatelů vzdušného prostoru;

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 2 písm. a)

8. „uživatelí vzdušného prostoru“ se rozumí provozovatelé letadel provozovaných v rámci všeobecného letového provozu;

↓ 549/2004

⇒ nový

9. „uspořádáním toku letového provozu“ se rozumí ~~funkce~~ ⇒ služba ⇐ zřízená s cílem přispívat k bezpečnému, spořádanému a rychlému toku letového provozu tím, že zajistí, aby kapacita řízení letového provozu byla ~~v co největší míře~~ využita v maximální možné míře a aby objem letového provozu byl slučitelný s odpovídá kapacitami vyhlášenými příslušnými dotyčnými poskytovateli letových provozních služeb;

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 2 písm. b)

⇒ nový

10. „uspořádáním letového provozu (ATM)“ se rozumí soubor palubních a pozemních ~~funkcí~~ ⇒ služeb ⇐ (letových provozních služeb, uspořádání vzdušného prostoru a uspořádání toku letového provozu) vyžadovaných pro zajištění bezpečného a účinného hospodárného pohybu letadel během všech fází jejich provozu provozních činností;

↓ 549/2004

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

12. „oblastní službou řízení“ se rozumí služba řízení letového provozu pro řízené lety v bloku vzdušného prostoru;

13. „přibližovací službou řízení“ se rozumí služba řízení letového provozu pro řízené lety přilétávající nebo odlétávající letadel řízené lety;

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 2 písm. c)

~~1413a~~ „hlavním plánem ATM“ se rozumí plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES⁴¹ v souladu s čl. 1 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 219/2007 ze dne 27. února 2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR)⁴²;

↓ nový

15. „krizí v letectví“ se rozumí okolnosti, za nichž je kapacita vzdušného prostoru neobvykle snížena v důsledku významných nepříznivých meteorologických podmínek či nedostupnosti rozsáhlých částí vzdušného prostoru buď z přírodních, nebo politických důvodů;

↓ 549/2004

~~1614~~ „souborem služeb“ se rozumějí dvě nebo více letových navigačních služeb;

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 2 písm. d)

~~1715~~ „osvědčením“ se rozumí doklad vydaný vnitrostátním dozorovým orgánem v jakékoliv podobě v souladu s vnitrostátním právem, který potvrzuje, že poskytovatel letové navigační služby splňuje požadavky na poskytování specifické služby;

↓ 549/2004

~~1816~~ „spojovací komunikačními službami“ se rozumějí letecké pevné a pohyblivé mobilní služby, které umožňují komunikační spojení země-země, letadlo-vzduch-země a letadlo-letadlo-vzduch-vzduch pro účely řízení letového provozu;

~~17. „evropskou síť řízení letového provozu“ rozumí soubor systémů uvedených v příloze I k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě)⁴³, který umožňuje poskytování letových navigačních služeb ve Společenství včetně rozhraní na hranicích s třetími zeměmi;~~

~~18. „provozní koncepci“ rozumějí kritéria pro provozní užívání evropské sítě řízení letového provozu nebo její části;~~

19. „složkami“ se rozumějí hmotné věci, např. technické vybavení, a nehmotné věci, např. programové vybavení, na kterých závisí interoperabilita Evropské sítě uspořádání řízení letového provozu (EATMN);

⁴¹ Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 41.

⁴² Úř. věst. L 64, 2.3.2007, s. 1.

⁴³ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 33.

↓ nový

20. „prohlášením“ se pro účely ATM/ANS rozumí jakékoli písemné prohlášení:

- o shodě systémů a složek nebo o jejich vhodnosti k používání, vydané organizací, která se zabývá projektováním, výrobou a údržbou systémů a složek pro ATM/ANS;
- o souladu služby nebo systému, který má být uveden do provozu, s platnými požadavky, vydané poskytovatelem služeb;
- o způsobilosti a prostředcích k plnění povinností spojených s určitými letovými informačními službami;

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

~~20. „Eurocontrolelem“ rozumí Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu, zřízená Mezinárodní úmluvou o spolupráci při zajišťování bezpečnosti leteckého provozu ze dne 13. prosince 1960⁴⁴;~~

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 2 písm. f)
(přizpůsobený)

~~2122.~~ „pružným užíváním vzdušného prostoru“ se rozumí koncepce uspořádání vzdušného prostoru uplatňovaná v oblasti Evropské konference civilního letectví na základě „Příručky uspořádání vzdušného prostoru pro uplatnění koncepce pružného užívání vzdušného prostoru“, kterou vydala Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) ⁴⁵

↓ 549/2004

~~23. „letovou informační oblastí“ rozumí vzdušný prostor definovaných rozměrů, ve kterém jsou poskytovány letové informační služby a pohotovostní služby;~~

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 2 písm. g)

~~2223a.~~ „letovou informační službou“ se rozumí služba poskytovaná za účelem podávání rad a informací užitečných ~~pro~~ bezpečnému a účinnému ~~hospodárné~~ provádění letů;

~~2223b.~~ „pohotovostní službou“ se rozumí služba poskytovaná za účelem vyrozumívání příslušných organizací o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba, a asistence těmto organizacím podle potřeby;

⁴⁴ ~~Úmluva upravená protokolem ze dne 12. února 1981 a změněná protokolem ze dne 27. června 1997.~~

⁴⁵ Eurocontrol byl zřízen Mezinárodní úmluvou o spolupráci při zajišťování bezpečnosti letové navigace ze dne 13. prosince 1960, pozměněnou protokolem ze dne 12. února 1981 a revidovanou protokolem ze dne 27. června 1997.

↓ 549/2004

~~24. „letovou hladinou“ rozumí plocha o stálém atmosférickém tlaku vztaženém ke specifickému údaji tlaku 1 013,2 hektopascalů, která je oddělena od ostatních ploch specifickými tlakovými odstupy;~~

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 2 písm. h)

~~2425. „funkčním blokem vzdušného prostoru“ se rozumí blok vzdušného prostoru stanovený na základě provozních požadavků a zřízený bez ohledu na státní hranice, v němž je poskytování letových navigačních služeb a souvisejících dalších funkcí založeno na výkonnosti a optimalizováno tak, aby s cílem zajistit v každém funkčním bloku vzdušného prostoru letového provozu byla zajištěna rozšířená spolupráce mezi poskytovateli letových navigačních služeb nebo byl případně zajištěn stanovit jednotného poskytovatele;~~

↓ 549/2004 (přízpůsobený)

~~2526. „všeobecným letovým provozem“ se rozumí veškerý pohyb civilních letadel, jakož i a rovněž veškerý pohyb státních letadel (včetně vojenských, celních a policejních letadel), je-li jestliže jsou tentotyto pohyby prováděny ve shodě s postupy ☒ Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), zřízené chicagskou Úmluvou o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 ☒ ICAO;~~

~~27. „Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO)“ rozumí Mezinárodní organizace pro civilní letectví, zřízená Chicagskou úmluvou o mezinárodním civilním letectví z roku 1944;~~

~~2628. „interoperabilitou“ se rozumí soubor funkčních, technických a provozních vlastností, které jsou předepsány a pro systémy a složky Evropské sítě uspořádání řízení letového provozu a pro postupy jejího provozování s cílem umožnit, aby se umožnil její bezpečný, plynulý a účinný provoz. Interoperability je dosaženo ahoováno zajištěním souladu systémů a složek se základními požadavky;~~

~~2729. „meteorologickými službami“ se rozumějí zařízení a služby, které poskytují letadlům meteorologické předpovědi, hlášení a pozorování, jakož i a další meteorologické informace a údaje, které státy poskytují pro využití v letectví;~~

~~2830. „navigačními službami“ se rozumějí zařízení a služby, které poskytují letadlům informace k určování polohy a času;~~

~~2931. „provozními údaji“ se rozumějí informace o všech fázích letu, které jsou nezbytné požadované k přijetí provozních rozhodnutí poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru, provozovatelů letišť a ostatních dotčených subjektů;~~

~~32. „postupem“ v souvislosti s nařízením o interoperabilitě rozumí standardní metoda pro technické nebo provozní využití systémů v souladu se schválenými a ověřenými provozními koncepcemi, které vyžadují jednotné uplatňování v celé evropské síti řízení letového provozu;~~

~~3033. „vedením do provozu“ se rozumí první provozní použití po počáteční instalaci nebo modernizaci a dokončení systému;~~

~~3134.~~ „síť leteckých tratí“ se rozumí síť specifických tratí pro usměrňování toku všeobecného letového provozu podle potřeb poskytování služeb řízení letového provozu;

~~35.~~ „směřováním“ rozumí zvolená cestovní trasa, která má být letadlem sledována během jeho letu;

~~36.~~ „plynulým provozem“ rozumí provoz evropské sítě řízení letového provozu způsobem, který z pohledu uživatele působí jako jeden celek;

↓ 549/2004

~~3238.~~ „přehledovými službami pro přehled o provozu“ se rozumějí zařízení a služby používané, které jsou užívány k určení polohy letadel s cílem umožnit, aby se umožnil jejich bezpečný rozestup;

~~3339.~~ „systémem“ se rozumí soubor seskupení palubních a pozemních složek, jakož i zařízení v kosmickém prostoru, který je zajišťuje podporu letových navigačních služeb pro všechny fáze letu;

~~3440.~~ „modernizací zdekonalením“ se rozumí každá úprava, která mění provozní vlastnosti systému;

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 2 písm. j)

~~3541.~~ „přeshraničními službami“ se rozumí jakákoliv situace, kdy jsou letové navigační služby v jednom určitém členském státě zajišťovány poskytovatelem služeb, který získal osvědčení autorizovaným v jiném členském státě;

↓ nový

36. „vnitrostátním dozorovým orgánem“ se rozumí vnitrostátní orgán nebo orgány pověřené členskými státy úkoly v oblasti dozoru v souladu s tímto nařízením a příslušné vnitrostátní orgány pověřené úkoly stanovenými v článku 8b nařízení (ES) č. 216/2008;

37. „podpůrnými službami“ se rozumějí jiné letové navigační služby než letové provozní služby, jakož i jiné služby a činnosti, které jsou spojeny s poskytováním nebo podporují poskytování letových navigačních služeb;

38. „místními výkonnostními cíli“ se rozumějí výkonnostní cíle stanovené členskými státy na místní úrovni, tj. na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, vnitrostátní úrovni, úrovni oblasti zpoplatnění nebo úrovni letiště.

↓ 549/2004

~~Článek 3~~

~~Oblasti činnosti Společenství~~

~~1. Toto nařízení zřizuje harmonizovaný právní rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe ve spojitosti s:~~

~~a) nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru)⁴⁶;~~

~~b) nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb)⁴⁷ a~~

~~c) nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě)⁴⁸~~

~~a s prováděcími pravidly přijatými Komisí na základě tohoto a výše uvedených nařízení.~~

~~2. Opatření uvedená v odstavci 1 se uplatňují s výhradou ustanovení tohoto nařízení.~~

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 3
(přizpůsobený)
⇒ nový

KAPITOLA II

⊠ VNITROSTÁTNÍ ORGÁNY ⊠

Článek 34

Vnitrostátní dozorové orgány

1. Členské státy společně nebo samostatně buď jmenují, nebo zřídí jeden či více orgánů jako svůj vnitrostátní dozorový orgán, který převezme úkoly jemu svěřené ~~podle rámce~~ tohoto nařízení ~~a v rámci opatření uvedených v čl. 3.~~

2. Vnitrostátní dozorové orgány jsou ⇒ právně odlišné a ⇐ nezávislé ~~na~~ ⇒ zejména z organizačního, hierarchického a rozhodovacího hlediska na jakýchkoliv ⇐ poskytovatelích letových navigačních služeb ⇒ nebo na jakémkoli soukromém či veřejném subjektu, který má na činnosti těchto poskytovatelů zájem ⇐. ~~Tato nezávislost je dosaženo alespoň na funkční úrovni dostatečným oddělením vnitrostátních dozorových orgánů od těchto poskytovatelů.~~

↓ nový

3. Aniž je dotčen odstavec 2, lze vnitrostátní dozorové orgány organizačně propojit s jinými regulačními subjekty a/nebo bezpečnostními orgány.

4. Vnitrostátní dozorové orgány, které nejsou ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost právně odlišné od některého poskytovatele letových navigačních služeb nebo některého soukromého či veřejného subjektu, který má na činnosti těchto poskytovatelů zájem, jak je stanoveno v odstavci 2, musí tento požadavek splnit nejpozději do 1. ledna 2020.

⁴⁶ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁴⁷ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁴⁸ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 3

⇒ nový

~~35.~~ Vnitrostátní dozorové orgány vykonávají své pravomoci nestranně, nezávisle a transparentně. ~~Toho se dosáhne uplatněním vhodných řídicích a kontrolních mechanismů~~
⇒ Zejména jsou organizovány, obsazeny personálem, řízeny a financovány tak, aby tímto způsobem mohly vykonávat své pravomoci. ~~↵, a to i v rámci správních orgánů členského státu. To však nesmí bránit vnitrostátním dozorovým orgánům plnit jejich úkoly v souladu s pravidly pro organizaci vnitrostátních úřadů civilního letectví či jakýchkoli jiných veřejných subjektů.~~

↓ nový

6. Zaměstnanci vnitrostátních dozorových orgánů:

a) jsou přijímáni na základě jasných a transparentních pravidel, která zaručují jejich nezávislost, přičemž osoby odpovědné za strategická rozhodnutí jsou jmenovány vládou státu či radou ministrů nebo jiným veřejným orgánem, který přímo nekontroluje poskytovatele letových navigačních služeb ani z těchto služeb nemá prospěch;

b) jsou vybíráni prostřednictvím transparentního řízení na základě svých příslušných kvalifikací, včetně odpovídající odborné způsobilosti a relevantní praxe mimo jiné v oblasti auditu, letových navigačních služeb a systémů;

c) jednají nezávisle, zejména na jakémkoli zájmu spojeném s poskytovateli letových navigačních služeb a při výkonu funkcí vnitrostátního dozorového orgánu nevyhledávají ani nepřijímají pokyny od žádné vlády ani jiných veřejných či soukromých subjektů;

d) jsou-li osobami odpovědnými za strategická rozhodnutí, činí každoročně závazné prohlášení a prohlášení o zájmech, v němž uvedou veškeré přímé nebo nepřímé zájmy, které by mohly být považovány za zájmy ohrožující jejich nezávislost a které by mohly ovlivňovat výkon jejich funkcí, a

e) jsou-li osobami odpovědnými za strategická rozhodnutí, audity nebo jiné funkce, které přímo souvisejí s dohledem nad výkonnostními cíli poskytovatelů letových navigačních služeb, nezastávají po skončení pracovního úvazku ve vnitrostátním dozorovém orgánu nejméně po dobu jednoho roku žádnou odbornou ani odpovědnou funkci u žádného poskytovatele letových navigačních služeb.

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 3

⇒ nový

~~74.~~ Členské státy zajistí, aby vnitrostátní dozorové orgány měly k účinnému a včasnému plnění úkolů, které jim toto nařízení přiděluje, potřebné zdroje a schopnosti. ⇒ Vnitrostátní dozorové orgány mají veškerou pravomoc v oblasti nábory a řízení svých zaměstnanců s využitím vlastních prostředků pocházejících mimo jiné z poplatků za traťové navigační služby, které se stanoví v přiměřeném poměru k úkolům, jež mají tyto orgány plnit v souladu s článkem 4. ↵

~~85.~~ Členské státy oznámí Komisi název a adresu vnitrostátního dozorového orgánu včetně změn v těchto údajích, jakož i opatření přijatá k zajištění souladu s ⇒ tímto článkem ↵
~~odstavci 2, 3 a 4.~~

↓ nový

9. Komise vytvoří podrobná pravidla, kterými pro účely odst. 6 písm. a) a b) stanoví postupy pro výběr a nábor zaměstnanců. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 1
(přizpůsobený)

Článek ~~42~~

Úkoly vnitrostátních dozorových orgánů

1. Vnitrostátní dozorové orgány uvedené v článku ~~34~~ ~~rámcového nařízení~~ jsou pověřeny zejména těmito úkoly:

a) zajišťují ~~náležitý~~ dozor nad uplatňováním tohoto nařízení, zejména s ohledem na bezpečnou a účinnou činnost poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří poskytují služby vztahující se k vzdušnému prostoru, který spadá ~~podle~~ pravomoci členského státu, jenž ~~určil nebo zřídil~~ tento příslušný orgán ~~jmenoval nebo zřídil~~;

↓ nový

b) udělují osvědčení poskytovatelům letových navigačních služeb v souladu s článkem 8b nařízení (ES) č. 216/2008 a dohlíží na uplatňování podmínek, za kterých byla udělena;

c) vydávají průkazy způsobilosti, kvalifikace, doložky a osvědčení řídicím letového provozu v souladu s článkem 8c nařízení (ES) č. 216/2008 a dohlíží na uplatňování podmínek, za kterých byly vydány;

d) vypracovávají plány výkonnosti a sledují jejich provádění v souladu s článkem 11;

e) sledují provádění systému poplatků v souladu s články 12 a 13;

f) schvalují podmínky přístupu k provozním údajům v souladu s článkem 22 a

g) dohlíží na prohlášení a uvádění systémů do provozu.

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 1
(přizpůsobený)
⇒ nový

2. ~~Za tímto účelem provádí~~ Každý vnitrostátní dozorový orgán ~~provádí~~ řádné inspekce a šetření, aby ověřil ~~soulad s, zda jsou dodržovány~~ požadavky tohoto nařízení, včetně ~~požadavků týkajících se lidských zdrojů pro poskytování letových navigačních služeb.~~ Dotčený poskytovatelé letových navigačních služeb ~~mu~~ tuto ~~činnost/práci~~ usnadňují.

↓ nový

Článek 5

Spolupráce vnitrostátních dozorových orgánů

1. Vnitrostátní dozorové orgány si vyměňují informace o své činnosti a zásadách rozhodování, postupech a řízeních, jakož i o provádění práva Unie. Spolupracují za účelem koordinace svého rozhodování v celé Unii. Vnitrostátní dozorové orgány jsou účastníky sítě, která se schází v pravidelných intervalech, a v rámci této sítě spolupracují. Členy této sítě jsou i Komise a Agentura Evropské unie pro letectví (dále jen „EAA“), kteří činnost sítě koordinují a podporují a případně síti vydávají doporučení. Komise a agentura EAA usnadňují aktivní spolupráci vnitrostátních dozorových orgánů a vzájemné výměny a využívání služeb zaměstnanců těchto orgánů na základě společné skupiny odborníků, kterou zřídí agentura EAA v souladu s čl. 17 odst. 2 písm. f) nařízení (ES) č. 216/2008.

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

2. Vnitrostátní dozorové orgány úzce spolupracují, mimo jiné prostřednictvím pracovních ujednání, s cílem poskytovat si vzájemnou pomoc při plnění svých úkolů v oblasti sledování trhu a v oblasti inspekce a šetření.

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 1

⇒ nový

3. S ohledem na funkční bloky vzdušného prostoru, které přesahují vzdušný prostor spadající pod pravomoc ~~více než~~ jednoho členského státu, uzavřou dotčené členské státy dohodu o dozoru, jež tento článek stanoví, ~~s ohledem na ve vztahu k~~ poskytovatelům letových navigačních služeb poskytujícím služby, jež se k těmto blokům vztahují. ⇒ Aby dotčené vnitrostátní dozorové orgány uvedly tuto dohodu v platnost, vytvoří plán upřesňující způsob své spolupráce. ⇐

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 1

(přizpůsobený)

4. Vnitrostátní dozorové orgány úzce spolupracují za účelem zajištění dostatečného dozoru nad poskytovateli letových navigačních služeb, kteří jsou držiteli platného osvědčení některého z členských států a kteří rovněž poskytují služby vztahující se ke vzdušnému prostoru spadajícímu ~~podle~~ pravomocí jiného členského státu. Tato spolupráce zahrnuje ~~ujednání dohodu~~ o vyřizování případů ~~nesouladu plnění~~ ☒ s tímto nařízením a s ☒ ~~platným použitelných~~ společných požadavků ~~stanovených~~ ☒ přijatými ☒ v ☒ souladu s ☒ čl. článku ☒ 8b odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008 ☒ ~~6 nebo podmínek stanovených v příloze II.~~

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 1
(přizpůsobený)
⇒ nový

5. V případě ~~přeshraničního~~ poskytování letových navigačních služeb ⇒ ve vzdušném prostoru spadajícím pod pravomoc jiného členského státu ⇐ zahrnují ~~tato ujednání opatření~~ ⇒ uvedená v odstavcích 2 a 4 ⇐ dohodu o vzájemném uznávání úkolů činností v oblasti dozoru stanovených v čl. 4 odst. 1 a 2 a výsledků těchto úkolů činností. Toto vzájemné uznávání se rovněž uplatňuje, pokud se ujednání o uznávání mezi vnitrostátními dozorovými orgány vztahují na vydávání osvědčení pro poskytovatelům služeb.

6. Pokud to dovolují vnitrostátní právní předpisy, a s ohledem na regionální spolupráci, mohou vnitrostátní dozorové orgány rovněž uzavřít dohody o rozdělení povinností týkajících se úkolů v oblasti dozoru.

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 1
(přizpůsobený)

Článek 6~~3~~

Kvalifikované subjekty

1. Vnitrostátní dozorové orgány mohou rozhodnout, aby byly prováděním inspekcí a šetření uvedených v čl. 4~~2~~ odst. 2 úplně nebo částečně pověřeny kvalifikované subjekty, které splňují požadavky stanovené v příloze I.

2. Toto pověření udělené vnitrostátním dozorovým orgánem platí v celém Společenství ☒ Unii ☒ po dobu tří let, přičemž lze tuto dobu obnovit. Vnitrostátní dozorové orgány mohou dát pokyn k provedení inspekcí a šetření kterémukoliv každému z kvalifikovaných subjektů se sídlem ve ☒ Unii ☒ ~~Společenství pokyn k provedení inspekcí a šetření.~~

↓ 552/2004 (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 8

Oznámené subjekty

~~3~~1~~~~. Členské státy oznámí Komisi, ⇒ agentuře EAA ⇐ a ostatním členským státům ☒ kvalifikované ☒ subjekty, ☒ které pověřily úkoly v souladu odstavcem 1 ☒, které určí, aby plnily úkoly v oblasti posuzování shody nebo vhodnosti k použití podle článku 5 nebo při ověřování podle článku 6, přičemž uvedou sdělit oblast působnosti každého subjektu a uvedou jeho identifikační číslo ☒ a veškeré změny, k nimž v tomto ohledu došlo ☒ přidělené Komisi. Komise zveřejní seznam ☒ kvalifikovaných ☒ subjektů, jejich identifikační čísla a oblasti působnosti v *Úředním věstníku Evropské unie* a tento seznam průběžně aktualizuje.

~~2. Členské státy uplatňují pro hodnocení subjektů, které mají oznámit, kritéria uvedená v příloze V. Subjekty splňující kritéria hodnocení uvedená v použitelných evropských normách se považují za subjekty splňující uvedená kritéria.~~

~~34.~~ Pokud ~~oznámený~~ ☒ kvalifikovaný ☒ subjekt přestane splňovat ☒ požadavky stanovené ☒ ~~kritéria uvedená~~ v příloze ~~IV~~, členské státy ~~oznámení~~ ☒ pověření ☒ ~~zrušodvolají~~. Neprodleně o tom uvědomí Komisi, ⇒ agenturu EAA ⇐ a ostatní členské státy.

~~4. Aniž jsou dotčeny požadavky uvedené v odstavcích 1, 2 a 3, mohou členské státy rozhodnout o určení subjektů uznávaných v souladu s článkem 3 nařízení o poskytování služeb jako oznamovaných subjektů.~~

↓ nový

5. Subjekty jmenované před vstupem tohoto nařízení v platnost jako oznamované subjekty v souladu s článkem 8 nařízení (ES) č. 552/2004 se pro účely tohoto článku považují za kvalifikované subjekty.

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 5
⇒ nový

Článek 710

Konzultace se zúčastněnými stranami

1. ~~Členské státy~~ ⇒ Vnitrostátní dozorové orgány ⇐ jednající v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy, ~~vytvorí stanovi~~ konzultační mechanismus pro vhodné zapojení zúčastněných stran, včetně organizací profesního zastoupení zaměstnanců ⇒ zřízených pro účely výkonu jejich úkolů ⇐, do ~~provádění realizace~~ jednotného evropského nebe.

↓ nový

2. Zúčastněnými stranami mohou být:

- poskytovatelé letových navigačních služeb,
- provozovatelé letišť,
- příslušní uživatelé vzdušného prostoru nebo příslušné skupiny zastupující uživatele vzdušného prostoru,
- vojenské orgány,
- výrobní průmysl,
- organizace profesního zastoupení zaměstnanců.

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

KAPITOLA III

~~PRAVIDLA PRO POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB~~

↓ 550/2004 (přizpůsobený)
⇒ nový

~~Článek 6~~

~~Společné požadavky~~

~~Společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb se vymezují postupem stanoveným v čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení. Společné požadavky se týkají:~~

~~technické a provozní způsobilosti a přiměřenosti,~~

~~systemů a postupů pro řízení provozní bezpečnosti a kvality,~~

~~systemů podávání zpráv,~~

~~finanční způsobilosti,~~

~~odpovědnosti a pojistného krytí,~~

~~vlastnické a organizační struktury včetně ochrany před střetem zájmů,~~

~~lidských zdrojů včetně odpovídajících plánů na nábor pracovníků,~~

~~ochrany před protiprávními činy,~~

~~security.~~

~~Článek 87~~

~~Vydávání osvědčení poskytovatelů letových navigačních služeb~~

~~1. Poskytování všech letových navigačních služeb ve Společenství Unii podléhá v souladu s článkem 8b nařízení (ES) č. 216/2008 osvědčení, které je vydáváno členskými státy vnitrostátními dozorovými orgány či agenturou EAA, nebo prohlášení, které se předkládá těmto orgánům a této agentuře .~~

↓ 550/2004

~~2. Žádosti o vydání osvědčení se předávají vnitrostátnímu dozorovému orgánu členského státu, kde má žadatel hlavní provozovnu nebo případně sídlo.~~

↓ nový

2. Při vydávání osvědčení se rovněž zajistí, že žadatelé mohou prokázat dostatečné finanční zajištění a že získali odpovědnost a pojistné krytí, pokud to není zaručeno dotčeným členským státem.

↓ 550/2004 (přizpůsobený)
⇒ nový

~~3. Vnitrostátní dozorové orgány vydají poskytovateli letových navigačních služeb osvědčení, jestliže splňuje společné požadavky uvedené v článku 6. Osvědčení mohou být vydávána jednotlivě pro každý typ letové navigační služby definované v článku 2 rámcového nařízení nebo pro soubor těchto služeb, mimo jiné pokud poskytovatel letových provozních služeb bez ohledu na své právní postavení provozuje a udržuje své vlastní komunikační systémy, navigační systémy a systémy pozorování letového provozu. Osvědčení jsou pravidelně kontrolována.~~

~~43. ⇒ Osvědčení stanoví ⇐ Osvědčení vymezuje práva a povinnosti poskytovatelů letových navigačních služeb včetně zásady zákazů diskriminace uživatelů vzdušného prostoru v jejich přístupu k službám, přičemž zvláštní ohled se klade na bezpečnost. Vydání osvědčení smí být ☒ je ☒ vázáno pouze na podmínky stanovené v příloze II. Tyto podmínky musí být objektivně odůvodněné, nediskriminující, přiměřené a průhledné.~~

~~5. Bez ohledu na odstavec 1 mohou členské státy povolit, aby byly bez uděleného osvědčení letové navigační služby poskytovány v celém vzdušném prostoru, který spadá pod jejich pravomoc, nebo v části tohoto vzdušného prostoru, pokud poskytovatel těchto služeb tyto služby nabízí v první řadě pro pohyby letadel mimo rámec všeobecného letového provozu. V těchto případech dotčený členský stát informuje Komisi a ostatní členské státy o svém rozhodnutí a opatřeních přijatých k zajištění maximálního souladu se společnými požadavky.~~

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 3
(přizpůsobený)
⇒ nový

~~46. Aniž jsou dotčeny články 8 a 9, zajišťuje v~~ Vydané osvědčení ~~zajišťuje~~ poskytovatelům letových navigačních služeb možnost nabízet své služby členským státům, jiným poskytovatelům letových navigačních služeb, uživatelům vzdušného prostoru a letištím ~~v Společenství~~ ☒ Unii ☒ . ⇒ V případě podpůrných služeb podléhá tato možnost splnění požadavku uvedeného v čl. 10 odst. 2. ⇐

~~7. Vnitrostátní dozorové orgány sledují dodržování společných požadavků a podmínek připojených k osvědčení. Podrobnosti tohoto sledování jsou zahrnuty do výročních zpráv předkládaných členskými státy podle čl. 12 odst. 1 rámcového nařízení. Jestliže vnitrostátní dozorový orgán zjistí, že držitel osvědčení tyto požadavky nebo podmínky nadále neplní, přijme vhodná opatření, přičemž zajistí kontinuitu služby za podmínky, že není ohrožena bezpečnost. Tato opatření mohou zahrnovat odebrání osvědčení.~~

↓ 550/2004

~~8. Členský stát uzná každé osvědčení, které v souladu s tímto článkem vydal jiný členský stát.~~

~~9. Za výjimečných okolností mohou členské státy odložit provedení tohoto článku o šest měsíců ode dne, který vyplývá z čl. 19 odst. 2. Toto odložení členské státy oznámí Komisi a uvedou důvody, které je k němu vedly.~~

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 4
(přizpůsobený)
⇒ nový

Článek ~~9~~

Určení poskytovatelů letových provozních služeb

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

2. Pokud jde o poskytování přeshraničních služeb, členské státy zajistí, aby dodržování tohoto článku a čl. 18 ~~10~~ odst. 3 nebylo v rozporu s jejich vnitrostátním právním systémem vyžadujícím, aby poskytovatelé letových provozních služeb poskytující služby ve vzdušném prostoru ~~spadali~~ spadajícím pod pravomoc daného členského státu ⇒ splňovali jednu z následujících podmínek ⇐ :

- a) byli vlastněni přímo nebo formou většinového podílu drženého tímto členským státem nebo jeho státními příslušníky;
- b) měli hlavní místo podnikání nebo sídlo na území daného členského státu; ~~nebo~~
- c) využívali výhradně zařízení v daném členském státě.

3. Členské státy vymezí práva a povinnosti určených poskytovatelů letových provozních služeb ~~letového provozu~~. Tyto povinnosti mohou zahrnovat podmínky včasného poskytnutí relevantních informací umožňujících identifikaci všech pohybů ~~všech~~ letadel ve vzdušném prostoru spadajícím pod jejich pravomoc.

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 4
⇒ nový

4. Členské státy mohou volně uvážit, koho vyberou za poskytovatele letových provozních služeb ~~letového provozu~~, pokud tento poskytovatel ~~plní požadavky a podmínky uvedené v článcích 6 a 7~~ ⇒ získal osvědčení nebo předložil prohlášení v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 ⇐ .

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 4

5. Ve vztahu k funkčním blokům vzdušného prostoru stanoveným v souladu s článkem 16 ~~9a~~, které přesahují vzdušný prostor spadající pod pravomoc jednoho členského státu, určí dotčené členské státy v souladu s odstavcem 1 tohoto článku alespoň jeden měsíc před zřízením bloku vzdušného prostoru společně jednoho nebo více poskytovatelů letových provozních služeb.

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

Článek 10**Poskytování podpůrných služeb**

1. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření, aby zajistily, že v souladu s tímto článkem se poskytovatelé podpůrných služeb mohou za účelem poskytování těchto služeb účastnit hospodářské soutěže v rámci Unie na základě spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek.

Požadavek uvedený v tomto článku musí být splněn do 1. ledna 2020.

2. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření, aby zajistily, že poskytování letových provozních služeb je odděleno od poskytování podpůrných služeb. Toto oddělení zahrnuje požadavek, aby letové provozní služby a podpůrné služby poskytovaly samostatné podniky.

3. Při výběru poskytovatele podpůrných služeb zohlední zadavatel těchto služeb zejména jejich nákladovou efektivitu, celkovou kvalitu a bezpečnost.

4. Poskytovatel podpůrných služeb může být vybrán pro poskytování služeb ve vzdušném prostoru některého členského státu, pouze pokud:

a) je držitelem osvědčení podle článku 8b nařízení (ES) č. 216/2008;

b) se jeho hlavní provozovna nachází na území některého členského státu;

c) členské státy nebo státní příslušníci členských států vlastní více než 50 % poskytovatele služeb a skutečně jej přímo či nepřímo kontrolují prostřednictvím jednoho nebo více zprostředkujících podniků, s výhradou ustanovení dohody se třetí zemí, jíž je Unie stranou, a

d) poskytovatel služeb splňuje vnitrostátní požadavky týkající se národní bezpečnosti a obrany.

5. Podpůrné služby související s provozem EATMN může poskytovat centralizovaně manažer struktury vzdušného prostoru tak, že se tyto služby v souladu s čl. 17 odst. 3 přidají ke službám uvedeným v čl. 17 odst. 2. Může je rovněž výhradně poskytovat poskytovatel letových navigačních služeb nebo skupina takových poskytovatelů, zejména pokud se jedná o služby související s poskytováním infrastruktury ATM. Komise upřesní postupy pro výběr poskytovatelů nebo skupiny poskytovatelů, založené na odborné způsobilosti a schopnosti zajistit služby nestranně a nákladově efektivním způsobem, a vypracuje celkové posouzení odhadovaných nákladů a přínosů plynoucích z poskytování podpůrných služeb centralizovaným způsobem. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3. Komise určí poskytovatele či skupinu poskytovatelů v souladu s těmito prováděcími akty.

~~Článek 9~~**~~Určení poskytovatelů meteorologických služeb~~**

~~1. Členské státy mohou určit poskytovatele meteorologických služeb, aby dodával všechny meteorologické údaje nebo jejich část výlučně pro celý vzdušný prostor spadající pod jejich pravomoc nebo jeho část, přičemž je třeba brát ohled na bezpečnostní hlediska.~~

~~2. Členské státy neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy o všech rozhodnutích přijatých na základě tohoto článku, která se týkají určení poskytovatele meteorologických služeb.~~

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 5
(přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 11

Systém sledování výkonnosti

1. Za účelem zlepšení výkonnosti letových navigačních služeb a ~~služeb~~ ~~funkcí~~ sítě v rámci jednotného evropského nebo ~~se zřídí~~ ~~bude zřízen~~ systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a ~~služeb~~ ~~funkcí~~ sítě. Součástí systému jsou:

a) výkonnostní cíle na úrovni ~~Společenství~~ ~~Unie~~ ~~Unie~~ ⇒ a související místní výkonnostní cíle ~~in~~ v klíčových oblastech zahrnujících bezpečnost, životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů;

b) vnitrostátní plány nebo plány pro funkční bloky vzdušného prostoru, včetně výkonnostních cílů, ~~zajišťujících~~ soulad s výkonnostními cíli na úrovni ~~Společenství~~ ~~Unie~~ ~~Unie~~ ⇒ a souvisejícími místními výkonnostními cíli ~~in~~; a

c) pravidelná kontrola, sledování a měření výkonnosti letových navigačních služeb a služeb sítě.

2. Komise ~~může v souladu s regulatorním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 stanovit~~ ⇒ určí ~~že Eurocontrol nebo jiný~~ nezávislý, nestranný a kvalifikovaný odborně způsobilý orgán, který bude působit jako „orgán pro kontrolu výkonnosti“. Úkolem orgánu pro kontrolu výkonnosti je pomáhat ve spolupráci s vnitrostátními dozorovými orgány Komisi a na základě jejich žádosti i vnitrostátním dozorovým orgánům v provádění systému sledování výkonnosti uvedeného v odstavci 1. ⇒ EAA a Eurocontrol či jiný příslušný subjekt může orgánu pro kontrolu výkonnosti poskytovat odbornou pomoc. ~~Komise zajistí, aby orgán pro kontrolu výkonnosti jednal při plnění úkolů, které mu Komise svěřila, nezávisle.~~

3. ~~a) Výkonnostní cíle pro uspořádání letového provozu na úrovni Společenství přijme Komise regulatorním postupem podle čl. 5 odst. 3 poté, co zohlední příslušné údaje vnitrostátních dozorových orgánů na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.~~

~~b)~~ Vnitrostátní plány či plány pro funkčních bloky vzdušného prostoru uvedené v odst. 1 písm. b) vypracují vnitrostátní dozorové orgány a přijme (přijmou) členský stát nebo (členské státy). Tyto plány zahrnou závazné vnitrostátní ⇒ místní ~~in~~ cíle nebo cíle na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a vhodný systém pobídek přijatý členským státem nebo (členskými státy). Plány se vypracují po konzultaci s poskytovateli letových navigačních služeb, zástupci uživatelů vzdušného prostoru a případně také s provozovateli a koordinátory letišť.

4.e) Soulad vnitrostátních ⇒ plánů ~~in~~ ~~in~~ nebo ⇒ plánů ~~in~~ ~~in~~ pro funkčních bloky vzdušného prostoru ⇒ a místních ~~in~~ ~~in~~ cílů s výkonnostními cíli na úrovni ~~Společenství~~ ⇒ Unie ~~in~~ posoudí Komise ⇒ ve spolupráci s orgánem pro kontrolu výkonnosti ~~in~~ pomocí kritérií hodnocení uvedených v odst. 6 písm. d).

V případě, že Komise shledá, že ~~⇒ vnitrostátní plány či plány pro funkční bloky vzdušného prostoru nebo místní~~ ~~⇒ jeden nebo více vnitrostátních cílů nebo cílů funkčních bloků vzdušného prostoru~~ ~~⇒ nejsou v souladu s cíli na úrovni Unie~~ ~~⇒ nesplňuje kritéria hodnocení, může v souladu s poradním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 2 rozhodnout~~ ~~⇒ dotčené členské státy požádat, aby přijaly nezbytná nápravná opatření. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 27 odst. 2.~~ ~~⇒ o vydání doporučení, aby dotčený vnitrostátní dozorový orgán (dotčené vnitrostátní orgány) navrhl (navrhly) revidovaný výkonnostní cíl (revidované výkonnostní cíle).~~ ~~Dotčený (dotčené) členský stát (členské státy) přijme (přijmou) tyto revidované výkonnostní cíle a vhodná opatření, které budou v patřičné lhůtě oznámeny Komisi.~~

~~Pokud Komise shledá, že revidované výkonnostní cíle a vhodná opatření nejsou přiměřené, může v souladu s regulačním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 rozhodnout, že dotčené členské státy musí přijmout nápravná opatření.~~

~~Alternativně může Komise, má-li pro to dostatečné podpůrné důkazy, rozhodnout v souladu s regulačním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 o revizi výkonnostních cílů na úrovni Společenství.~~

5. d) Referenční období pro systém sledování výkonnosti, uvedený v odstavci 1, činí nejméně tři roky a nejvýše pět let. Pokud nejsou ~~⇒ místní~~ ~~⇒ vnitrostátní cíle~~ ~~nebo cíle funkčních bloků vzdušného prostoru~~ během této doby splněny, ~~uplatní~~ ~~⇒ dotčené~~ ~~⇒ členské státy~~ ~~nebo vnitrostátní dozorové orgány~~ ~~⇒ stanoví a~~ ~~⇒ uplatní příslušná opatření~~ ~~⇒ určená k nápravě této situace~~ ~~⇒ , která stanovily.~~ ~~⇒ Pokud Komise shledá, že tato opatření nejsou k nápravě situace dostatečná, může rozhodnout, že dotčené členské státy přijmou nezbytná nápravná opatření nebo uloží sankce. Tyto prováděcí akty se přijímají poradním postupem podle čl. 27 odst. 2.~~ ~~První referenční období trvá první tři roky od přijetí prováděcích pravidel uvedených v článku 6.~~

6. e) Komise ~~provede pravidelné hodnocení dosaženého pokroku v oblasti plnění výkonnostních cílů~~ ~~⇒ na úrovni Unie a souvisejících místních výkonnostních cílů~~ ~~⇒ pravidelně hodnotí a předloží výsledky Výboru pro jednotné nebe.~~

74. ~~Na s~~ ~~S~~ ~~System sledování výkonnosti uvedený v odstavci 1~~ ~~☒ se zakládá na~~ ~~☒ se vztahují tyto postupy:~~

a) shromažďování, uznávání, prověřování, hodnocení a šíření relevantních údajů souvisejících s ~~poskytováním~~ ~~výkonností~~ letových navigačních služeb a ~~⇒ služeb~~ ~~⇒ funkcí~~ sítě a pocházejících od všech zúčastněných stran, včetně poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru, provozovatelů letišť, vnitrostátních dozorových orgánů, členských států a Eurocontrolu;

b) výběru vhodných klíčových oblastí výkonnosti na základě dokumentu ICAO č. 9854 „Provozní koncepce celosvětového uspořádání letového provozu“ odpovídajících oblastem uvedeným ve výkonnostním rámci hlavního plánu ATM, včetně otázek bezpečnosti, životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů, a upravených v případě potřeby tak, aby zohledňovaly specifické potřeby jednotného evropského nebe a příslušné cíle pro tyto oblasti, a stanovení omezeného počtu klíčových ukazatelů výkonnosti pro měření výkonnosti;

c) stanovení ~~⇒ a revizi~~ ~~⇒~~ ~~výkonnostních cílů na úrovni Společenství~~ ~~☒ Unie~~ ~~☒~~ ~~⇒ a souvisejících místních výkonnostních cílů~~ ~~⇒~~ , které zohlední příslušné

údaje získané na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru;

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 5
(přizpůsobený)
⇒ nový

~~6. Pokud jde o podrobnosti fungování systému sledování výkonnosti, přijme Komise v souladu s regulatorním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 prováděcí opatření, a to do 4. prosince 2011 a v přiměřeném časovém horizontu tak, aby dodržela lhůty stanovené v tomto nařízení. Tato prováděcí pravidla upraví:~~

~~d) kritéria kritériích, podle kterých vnitrostátní dozorové orgány stanovují vnitrostátní plány výkonnosti nebo plány výkonnosti pro funkčních bloků vzdušného prostoru, které obsahují~~ ⇒ místní ⇐ ~~vnitrostátní~~ výkonnostní cíle ~~či výkonnostní cíle funkčních bloků vzdušného prostoru~~ a systémy pobídek. Tyto plány výkonnosti:

- i) vycházejí z obchodních plánů poskytovatelů letových provozních služeb;
- ii) řeší všechny nákladové položky vnitrostátního nákladového základu nebo nákladového základu funkčních bloků vzdušného prostoru;
- iii) zahrnují závazné ⇒ místní ⇐ výkonnostní cíle odpovídající výkonnostním cílům na úrovni Společenství ⇒ Unie ⇐ ;

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 5
(přizpůsobený)
⇒ nový

~~ed) hodnocení~~ ⇒ místních ⇐ ~~vnitrostátních~~ výkonnostních cílů ~~funkčních bloků vzdušného prostoru~~ na základě vnitrostátního plánu nebo plánu pro funkčních bloků vzdušného prostoru; a

~~fe) sledování provádění~~ vnitrostátních plánů výkonnosti nebo plánů výkonnosti pro funkčních bloků vzdušného prostoru, včetně příslušných varovných mechanismů;

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 5
(přizpůsobený)
⇒ nový

~~gd) kritériích pro~~ ⇒ udělení sankcí za nesoulad ⇐ ~~vyhodnocení toho, zda jsou vnitrostátní cíle či cíle funkčních bloků vzdušného prostoru v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Společenství~~ ⊗ Unie ⊗ ⇐ a souvisejícími ~~místními výkonnostními cíli~~ ⇐ ~~pro v daném referenčním období~~ a pro podporu varovných systémů;

~~he) obecné zásady pro vytváření systému pobídek ze strany členských států;~~

~~if) zásadách~~ pro uplatňování přechodného mechanismu nezbytného pro přizpůsobení se fungování systému sledování výkonnosti, které nesmí

přesáhnout dobu dvanácti měsíců od přijetí ⇒ aktu v přenesené pravomoci uvedeného v tomto odstavci ⇐ ~~prováděcích pravidel.~~

~~j)b) ⇒ přiměřených ⇐ referenčních obdobích a časových intervalech, ve kterých bude prováděno hodnocení plnění výkonnostních cílů a stanovování nových cílů pro příští referenční období;~~

~~k)a) obsah a časový ⇒ nezbytných souvisejících ⇐ harmonogramech postupů uvedených v odstavci 4.~~

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 5
⇒ nový

Komise ~~může ⇒ je oprávněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, v nichž stanoví podrobná pravidla pro řádné fungování systému sledování výkonnosti v souladu s body uvedenými ⇐ k seznamu postupů uvedenému v tomto odstavci přidat další postupy. Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 5 odst. 4.~~

85. Při vytváření systému sledování výkonnosti je třeba vzít v úvahu, že traťové navigační služby, letištní a přibližovací služby řízení letů a ⇒ služby ⇐ funkce sítě jsou odlišné, a pro účely měření výkonnosti je nutné k nim také tak přistupovat.

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

KAPITOLA III

SYSTÉMY POPLATKŮ

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 8
(přizpůsobený)

Článek ~~1214~~

Obecně ☒ ustanovení pro systém poplatků ☒

V souladu s požadavky článků ~~1315~~ a ~~1416~~ přispívá systém poplatků za letové navigační služby k větší transparentnosti při stanovování a ukládání poplatků uživatelům vzdušného prostoru a při vymáhání těchto poplatků, přispívá k efektivitě nákladů na poskytování letových navigačních služeb a k ~~hospodárnosti účinnosti~~ letů a zároveň zajišťuje optimální úroveň bezpečnosti. ~~Tento s~~System je rovněž v souladu s článkem 15 chicagské Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 a se systémem poplatků za traťové navigační služby, který používá Eurocontrol.

Článek ~~13~~¹⁵

Zásady ~~☒~~ pro systém poplatků ~~☒~~

1. Systém poplatků je založen na zúčtování nákladů na letové navigační služby vynaložených poskytovateli ~~letových navigačních~~ služeb při jejich činnosti ve prospěch uživatelů vzdušného prostoru. Systém tyto náklady rozděluje mezi kategorie uživatelů.

2. Při určování nákladového základu pro poplatky se použijí ~~tyto~~ zásady ~~☒~~ stanovené v odstavcích 3 až 8 ~~☒~~.

~~3a) n~~ Náklady, jež mají ~~nést~~ sdílet uživatelé vzdušného prostoru, ~~se stanoví jako~~ tvoří ~~stanovené~~ náklady na poskytování letových navigačních služeb včetně příslušných úroků z kapitálových investic, odpisů majetku a nákladů na údržbu, provoz, řízení a správu ~~⇒~~, včetně nákladů, jež vynaložila EAA na příslušné úkoly spojené se správou ~~☒~~. Stanovené náklady znamenají náklady stanovené členským státem na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, a to buď na začátku referenčního období pro každý kalendářní rok referenčního období podle ~~článku čl. 11 odst. 5~~ ~~11~~ ~~rámcového nařízení~~, nebo v průběhu referenčního období, poté, co byly provedeny příslušné úpravy při uplatnění varovných mechanismů uvedených v článku 11 ~~rámcového nařízení~~.

~~4b) n~~ Náklady, jež je v této souvislosti třeba zohlednit, zahrnují náklady stanovené na zařízení a služby poskytované a uskutečňované podle Evropského oblastního navigačního plánu ICAO. ~~Mohou zahrnovat~~ ~~⇒~~ Zahrnují ~~☒~~ i náklady, které vzniknou vnitrostátním dozorovým orgánům nebo kvalifikovaným subjektům, a další náklady, jež vzniknou příslušnému členskému státu a poskytovateli služeb v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb. Nezahrnují náklady na sankce uložené členskými státy ~~☒~~ uvedené v ~~☒~~ podle článku ~~339~~ ~~rámcového nařízení~~ ani náklady na nápravná opatření ~~⇒~~ nebo sankce ~~☒~~ ~~uložená členskými státy~~ ~~☒~~ uvedené v ~~☒~~ ~~v souladu s článkem čl. 11~~ ~~☒~~ odst. 5 ~~☒~~ ~~rámcového nařízení~~.

~~5.e) e~~ Členské státy vyvinou v souvislosti s funkčními bloky vzdušného prostoru a v rámci svých příslušných rámcových dohod přiměřené úsilí, aby se dohodly na společných zásadách režimu poplatků.

~~6.d) n~~ Náklady na různé druhy letových navigačních služeb jsou určovány samostatně, jak je stanoveno v čl. ~~21~~¹² odst. 3.

~~7.e) n~~ Není povoleno vzájemné dotování mezi traťovými navigačními službami a letištními a přibližovacími službami ~~řízení letů~~. Náklady, které se týkají jak letištních a přibližovacích služeb ~~řízení letů~~, tak traťových navigačních služeb, se na základě transparentní metody rozdělí poměrným způsobem mezi traťové navigační služby na straně jedné a letištní a přibližovací služby na straně druhé. V obou těchto kategoriích je povoleno vzájemné dotování mezi různými letovými ~~⇒~~ provozními ~~☒~~ ~~navigačními~~ službami, pouze pokud k tomu existují objektivní důvody, které jsou jasně vymezeny. ~~⇒~~ Vzájemné dotování mezi letovými provozními službami a podpurnými službami není povoleno. ~~☒~~

~~8.4) Musí být zaručena transparentnost průhlednost nákladového základu pro poplatky musí být zaručena. Přijmou se Mají být přijata prováděcí pravidla pro informace poskytované poskytovateli služeb s cílem umožnit přezkoumání prognóz, skutečných nákladů a příjmů poskytovatele poskytování informací ze strany poskytovatelů služeb, aby bylo možné přezkoumat prognózy, skutečné náklady a příjmy poskytovatele. Vnitrostátní dozorové orgány, poskytovatelé služeb, uživatelé vzdušného prostoru, Komise a Eurocontrol si vzájemně pravidelně vyměňují informace.~~

~~93.~~ Členské státy dodržují při stanovení poplatků v souladu s odstavci ~~2~~ 3 až 8 tyto zásady:

a) poplatky za dostupnost letových navigačních služeb jsou stanoveny v souladu se zásadou zákazu diskriminace; ~~jestliže~~ jsou různým uživatelům vzdušného prostoru ukládány poplatky za užití stejné služby, nesmí být činěn rozdíl s ohledem na státní příslušnost nebo kategorii uživatele;

b) pro určité uživatele může být povolena výjimka, zejména pro lehké letouny a státní letadla, za předpokladu, že náklady na tyto výjimky nejsou přeneseny na ostatní uživatele;

c) poplatky se stanoví za kalendářní rok na základě stanovených nákladů ~~nebo mohou být stanoveny za podmínek definovaných členskými státy pro určení maximální úrovně jednotkové sazby nebo příjmu pro každý rok po období nepřesahující pět let;~~

d) letové navigační služby mohou vytvářet dostatečné příjmy, které zajišťují přiměřenou návratnost aktiv a přispívají k nezbytnému zhodnocení kapitálu;

e) poplatky odrážejí náklady letových navigačních služeb a zařízení, které jsou dávány k dispozici uživatelům vzdušného prostoru, včetně nákladů, jež vynaložila EAA na příslušné úkoly spojené se správou, přičemž je třeba brát ohled na relativní výkonnostní charakteristiky různých typů dotčených letadel;

f) poplatky podporují bezpečné, účinné, efektivní a udržitelné poskytování letových navigačních služeb s ohledem na dosažení vysoké úrovně bezpečnosti a efektivity nákladů a plnění výkonnostních cílů, motivují k integrovanému poskytování služeb a snižují dopady letectví na životní prostředí. ~~Za tímto účelem~~ Pro účely písmene f) a ve vztahu k vnitrostátním plánům výkonnosti nebo plánům výkonnosti pro funkční bloky vzdušného prostoru mohou vnitrostátní dozorové orgány zavést mechanismy, včetně pobídek spočívajících ve finančním zvýhodnění či znevýhodnění, s cílem přimět poskytovatele letových navigačních služeb nebo uživatele vzdušného prostoru k tomu, aby podporovali zlepšení v poskytování letových navigačních služeb, např. zvyšováním kapacity, zkracováním doby zpoždění a udržitelným rozvojem, a zároveň zachovávali optimální úroveň bezpečnosti.

~~104.~~ Komise přijme opatření stanovující podrobnosti postupu, podle něhož se mají použít odstavce 1 až 9. k tomuto článku Tyto prováděcí pravidla akty se přijímají přezkumným regulatorním postupem podle čl. ~~275~~ odst. 3 ~~rámcového nařízení~~.

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 11
(přizpůsobený)
⇒ nový

Článek ~~14~~^{14a}

Přezkum ~~dodržování zásad a pravidel~~ ☒ souladu s články 12 a 13 ☒

1. Komise zajišťuje průběžný přezkum dodržování zásad a pravidel uvedených v ~~článcích 12 a 13~~, přičemž jedná ve spolupráci s členskými státy. Komise usiluje o vytvoření nezbytných mechanismů pro využívání odborných znalostí Eurocontrolu a výsledky přezkumu sdílí s členskými státy, Eurocontrollem a zástupci uživatelů vzdušného prostoru.

2. Komise na žádost jednoho nebo více členských států, ~~které se domnívají, že zásady a pravidla uvedené v článcích 14 a 15 nebyly řádně uplatněny, nebo z vlastní iniciativy vyšetřuje veškerá tvrzení o údajném nedodržení či neuplatnění příslušných zásad nebo pravidel~~ ⇒ přezkoumá konkrétní opatření přijatá vnitrostátními orgány ohledně používání článků 12 a 13, která se týkají stanovení nákladů a poplatků ⇐ . Aniž ~~by byl~~ je dotčen čl. ~~32~~^{32a} odst. 1, sdělí Komise výsledky svého šetření členským státům, Eurocontrolu a zástupcům uživatelů vzdušného prostoru. Do dvou měsíců po obdržení žádosti, a po vyslyšení dotčených členských států ☒ Komise rozhodne, zda bylo dosaženo souladu s články 12 a 13, a opatření se tak může nadále používat. Tyto prováděcí akty se přijímají ☒ ~~a po konzultaci s výborem pro jednotné nebo~~ poradním postupem ~~stanoveným v~~ podle čl. ~~27~~^{27a} odst. 2 ~~nařízení (ES) č. 549/2004 Komise rozhodne o uplatňování článků 14 a 15 tohoto nařízení a o tom, zda může dotčená praxe pokračovat.~~

3. ~~Komise sdělí své rozhodnutí členským státům a vyrozumí o něm poskytovatele služeb, pokud je tím z právního hlediska dotčen. Každý členský stát se do jednoho měsíce může proti rozhodnutí Komise odvolat k Radě. Rada může kvalifikovanou většinou ve lhůtě jednoho měsíce přijmout jiné rozhodnutí.~~

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 10
(přizpůsobený)
⇒ nový

Článek ~~15~~^{15a}

Společné projekty

1. ~~Společné projekty mohou napomoci úspěšnému~~ Provedení hlavního plánu ATM ☒ může být podporováno společnými projekty ☒ . Tyto projekty podporují cíle tohoto nařízení, jež spočívají ve zlepšení výkonnosti evropského leteckého systému v klíčových oblastech, jako jsou kapacita, ~~hospodárnost~~ účinnost letů a efektivita nákladů a také udržitelnost životního prostředí, a to v rámci vyšších cílů zajištění bezpečnosti. ⇒ Cílem společných projektů je včas, koordinovaně a synchronizovaně zavádět funkce ATM, aby se dosáhlo zásadních provozních změn určených v hlavním plánu ATM. ⇐

2. Komise může ⇒ přijmout opatření, kterými se vytváří řízení společných projektů a určují se pobídky pro jejich zavádění. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným ⇐ ~~regulačním~~ postupem ~~uvedeným v~~ podle čl. ~~27~~^{27a} odst. 3 ~~rámcového nařízení~~. ☒ Těmito opatřeními ☒ ~~vypracovat metodické pokyny týkající se způsobu, jakým mohou tyto projekty podpořit provádění hlavního plánu ATM. Těmito metodickými pokyny~~ nejsou dotčeny mechanismy

pro zavádění projektů týkajících se funkčních bloků vzdušného prostoru, ~~jak byly dojednány sjednaných~~ stranami příslušných bloků.

3. Komise může ⇒ schválit společné projekty pro funkce spojené se sítí, které mají zvláštní význam pro zlepšení celkové výkonnosti uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb v Evropě, a určit funkce ATM, které jsou připravené k zavedení, společně s harmonogramem a zeměpisnou působností zavedení. Tyto prováděcí akty se přijímají ⇐ rovněž ⇒ přezkumným ⇐ ~~regulatorním~~ postupem ~~uvedeným v~~ podle čl. 275 odst. 3 ~~rámceového nařízení rozhodnout o vytvoření společných projektů pro funkce spojené se sítěmi, které jsou obzvláště důležité pro zlepšení celkového výkonu uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb v Evropě. Takové~~ Společné projekty lze považovat za způsobilé pro poskytnutí finančních prostředků Společenství ☒ Unie ☒ v rámci víceletého finančního rámce. Za tímto účelem, a aniž jsou dotčeny pravomoci členských států rozhodovat o využití svých finančních zdrojů, provede Komise nezávislou analýzu nákladů a ~~výnosů přínosů, konzultuje~~ vede konzultace s členskými státy a příslušnými zúčastněnými stranami podle článku ~~2840~~ ~~rámceového nařízení~~ a přezkoumá všechny vhodné prostředky k financování realizace společných projektů. Způsobilé náklady na realizaci společných projektů jsou propláceny v souladu se zásadami transparentnosti a ~~zákazu~~ nediskriminace.

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 5
(přizpůsobený)
⇒ nový

Článek ~~169a~~

Funkční bloky vzdušného prostoru

1. Členské státy přijmou veškerá opatření nezbytná k tomu, aby ~~do 4. prosince 2012~~ ☒ zřídily a ☒ prováděly ~~zřídily~~ funkční bloky vzdušného prostoru ⇒ založené na integrovaném poskytování letových provozních služeb ⇐ s cílem dosáhnout požadované kapacity a ~~efektivnosti~~ účinnosti sítě uspořádání letového provozu v rámci jednotného evropského nebe, udržet vysokou úroveň bezpečnosti a přispět tak k celkové výkonnosti systému letecké dopravy a snížení jejích dopadů na životní prostředí.

↓ nový

2. Funkční bloky vzdušného prostoru se pokud možno zřizují na základě průmyslových partnerství pro spolupráci mezi poskytovateli letových navigačních služeb, zejména v souvislosti s poskytováním podpůrných služeb v souladu s článkem 10. Průmyslová partnerství mohou podpořit jeden nebo více funkčních bloků vzdušného prostoru nebo jejich část, aby maximalizovaly jejich výkonnost.

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 5
(přizpůsobený)
⇒ nový

3. Členské státy ⇒ , stejně jako poskytovatelé letových provozních služeb ⇐ mezi sebou v co nejvyšší míře spolupracují, zejména pak při zřizování ~~sousedních funkčních bloků vzdušného prostoru~~, aby zajistily soulad s tímto ☒ článkem ☒ ~~ustanovením~~. Případně se na spolupráci mohou podílet ⇒ poskytovatelé letových provozních služeb ze ⇐ ~~třetích~~ zemí, jež se funkčních bloků vzdušného prostoru účastní.

24. Pro funkční bloky vzdušného prostoru platí zejména tato kritéria:

a) jsou zakládány z důvodů bezpečnosti;

↓ nový

b) jsou koncipovány tak, aby co nejvíce využívaly synergií průmyslových partnerství, a mohly tak splnit a pokud možno překročit výkonnostní cíle stanovené v souladu s článkem 11;

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 5
(přizpůsobený)

bc) umožňují optimální využití vzdušného prostoru s ohledem na plynulost toků letového provozu;

ed) zajišťují soulad s evropskou sítí leteckých tratí vytvořenou v souladu s článkem 17 ~~nařízení o vzdušném prostoru~~;

ec) jsou odůvodněny svou celkovou přidanou hodnotou, včetně optimálního využívání technických a lidských zdrojů na základě analýzy nákladů a přínosů výnosů;

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 5
⇒ nový

ef) ⇒ případně ⇐ zajišťují hladké a pružné převzetí odpovědnosti za řízení letového provozu mezi stanovišti letových provozních služeb;

fg) zajišťují slučitelnost různých uspořádání vzdušného prostoru ~~a optimalizují mimo jiné stávající letové informační oblasti~~;

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 5
(přizpůsobený)

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

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

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 5

~~i) usnadňují soulad s výkonnostními cíli pro celé Společenství.~~

↓ nový

Požadavky odst. 4 písm. c), d) a g) musí být splněny v souladu s optimalizací navrhování vzdušného prostoru prováděnou manažerem struktury vzdušného prostoru, jak je upřesněno v článku 17.

5. Požadavky stanovené v tomto článku mohou být splněny tím, že se poskytovatelé letových navigačních služeb účastní jednoho nebo více funkčních bloků vzdušného prostoru.

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 5
(přizpůsobený)
⇒ nový

~~36.~~ Funkční blok vzdušného prostoru ⇒ , který přesahuje vzdušný prostor spadající pod pravomoc jednoho členského státu, ⇐ se zřizuje ~~pouze~~ ⇒ společným určením ⇐ ~~vzájemnou dohodou~~ , ~~na němž se podílejí všechny členské státy~~, případně i ~~třetí~~ země, pod jejichž pravomoc ~~spadá~~ některá část vzdušného prostoru uvnitř funkčního bloku vzdušného prostoru ~~spadá~~. ⇒ Ve společném určení, kterým se funkční blok vzdušného prostoru zřizuje, se uvedou nezbytná ustanovení ohledně způsobu, jak blok změnit a jak může členský stát nebo případně třetí země z bloku vystoupit, včetně přechodných ustanovení. ⇐

⇒ 7. Členské státy oznámí zřízení funkčního bloku vzdušného prostoru Komisi. ⇐ Před oznámením zřízení funkčního bloku vzdušného prostoru Komisi poskytne ~~(poskytnou)~~ dotčený členský stát ~~nebo (dotčené členské státy)~~ Komisi, ostatním členským státům a dalším zainteresovaným stranám odpovídající informace a dá/~~dají~~ jim možnost k vyjádření svých připomínek.

~~4. Pokud se funkční blok vzdušného prostoru týká vzdušného prostoru, který zcela nebo zčásti spadá pod pravomoc dvou nebo více členských států, obsahuje dohoda, kterou byl funkční blok vzdušného prostoru zřízen, nezbytná ustanovení o způsobu, jak blok změnit a jak z bloku mohou členské státy vystoupit, včetně přechodných ustanovení.~~

~~58.~~ Jestliže mezi dvěma nebo více členskými státy vyvstanou problémy ohledně přeshraničního funkčního bloku vzdušného prostoru, který zasahuje do vzdušného prostoru spadajícího pod jejich pravomoc, mohou dotčené členské státy tuto záležitost společně předložit výboru pro jednotné nebe, který vydá stanovisko. Toto stanovisko je určeno dotčeným členským státům. Aniž je dotčen odstavec ~~63~~, členské státy toto stanovisko zohlední při hledání řešení.

~~69.~~ Poté, co Komise obdrží oznámení členských států ~~o dohodách a prohlášeních~~ uvedených v odstavcích ~~63~~ a ⇒ 7 ⇐ ~~4~~, posoudí, do jaké míry jednotlivé funkční bloky vzdušného prostoru splňují požadavky stanovené v odstavci ~~42~~, a předá svá zjištění ⇒ členským státům ⇐ ~~výboru pro jednotné nebe~~ k debatě. Pokud Komise zjistí, že jeden nebo více funkčních bloků vzdušného prostoru ~~nesplňují~~ požadavky ~~nesplňují~~, zahájí s dotčenými členskými státy dialog s cílem dosáhnout shody ~~e~~ na opatřeních nezbytných k nápravě situace.

~~7. Aniž by byl dotčen odstavec 6, oznamují se dohody a prohlášení uvedená v odstavcích 3 a 4 Komisi ke zveřejnění v Úředním věstníku Evropské unie. V takto zveřejněném oznámení se uvede den vstupu daného rozhodnutí v platnost.~~

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 5
(přizpůsobený)
⇒ nový

~~810.~~ ⇒Komise může přijmout podrobná opatření týkající se společného určení poskytovatelů letových provozních služeb uvedeného v odstavci 6, která určují způsoby výběru poskytovatelů služeb, dobu určení, ujednání o dozoru, dostupnost služeb, jež mají být poskytovány, a ujednání o odpovědnosti. ⇐ ~~Metodické pokyny pro zřízení a úpravy funkčních bloků vzdušného prostoru budou vypracovány do 4. prosince 2010~~ ⇒ Tyto

prováděcí akty se přijímají ~~⇨ v souladu s poradním~~ ⇨ přezkumným ⇨ postupem podle čl. 275 odst. 32 ~~rámcového nařízení.~~

~~911. Komise ⇨ může ⇨ přijme nejpozději do 4. prosince 2011 a~~ ☒ přijmout opatření týkající se informací, které mají poskytnout členské státy uvedené v odstavci 6. ☒ ☒ Tyto prováděcí akty se přijímají ~~☒ v souladu s regulatorním~~ ⇨ přezkumným ⇨ postupem ~~uvedeným v~~ podle čl. 275 odst. 3 ~~rámcového nařízení prováděcí pravidla týkající se poskytování informací dotčeným členským státem (členskými státy) před zřízením a úpravou funkčního bloku vzdušného prostoru v souladu s odstavcem 3 tohoto článku.~~

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 5

~~Článek 9b~~

~~Koordinátor pro systém funkčních bloků vzdušného prostoru~~

~~1. S cílem usnadnit zřízení funkčních bloků vzdušného prostoru může Komise pověřit fyzickou osobu jako koordinátora pro systém funkčních bloků vzdušného prostoru („koordinátor“). Komise jedná v souladu s regulatorním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení.~~

~~2. Aniž je dotčen čl. 9a odst. 5, napomáhá koordinátor na žádost všech dotčených členských států a případně třetích zemí, jež se účastní stejného funkčního bloku vzdušného prostoru, při překonávání těžkostí ve vyjednávání s cílem urychlit zřízení funkčních bloků vzdušného prostoru. Koordinátor vykonává svou činnost na základě mandátu od všech dotčených členských států a případně třetích zemí účastnících se stejného funkčního bloku vzdušného prostoru.~~

~~3. Koordinátor vykonává svou činnost nestranně zejména ve vztahu k členským státům, třetím zemím, Komisi a zúčastněným stranám.~~

~~4. Koordinátor nezveřejní jakékoli informace získané při výkonu své funkce, pokud k tomu nezíská povolení od dotčeného členského státu (členských států) a případně dotčených třetích zemí.~~

~~5. Po svém jmenování podává koordinátor každé tři měsíce zprávy Komisi, výboru pro jednotné nebe a Evropskému parlamentu. Zpráva obsahuje shrnutí jednání a jejich výsledky.~~

~~6. Pravomoc koordinátora zaniká po podepsání poslední dohody o funkčním bloku vzdušného prostoru, ale nejpozději 4. prosince 2012.~~

↓ 1070/2009 Čl. 3 bod 6

⇨ nový

~~Článek 17e~~

~~Navrhování a uspořádání sítě~~

1. ⇨ Služby ⇨ ~~Funkce~~ sítě uspořádání letového provozu (ATM) umožňují optimální využívání vzdušného prostoru a zajišťují, aby uživatelé vzdušného prostoru mohli užívat upřednostňované tratě při současném zajištění co největšího přístupu ke vzdušnému prostoru a letovým navigačním službám. Účelem těchto ~~funkcí~~ ⇨ služeb ⇨ je podpora iniciativ na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a tyto ~~funkee~~ ⇨ služby ⇨

by se měly vykonávat tak, aby byla dodržena zásada oddělení regulatorních a provozních úkolů.

2. Za účelem dosažení cílů uvedených v odstavci 1, a aniž jsou dotčeny povinnosti členských států ve vztahu k vnitrostátním tratím a strukturám vzdušného prostoru, zajišťuje Komise provádění těchto funkcí ⇒ služeb, za které odpovídá manažer struktury vzdušného prostoru ⇐ :

- a) navrhování evropské sítě leteckých tratí ATS;
- b) koordinace omezených zdrojů v rámci kmitočtových pásem pro letectví využívaných ve všeobecném letovém provozu, zejména radiových kmitočtů, a koordinace kódů radarových odpovídačů_{SES};

↓ nový

c) základní funkce pro uspořádání toku letového provozu;

d) zajištění portálu leteckých informací v souladu s článkem 23;

e) optimalizace navrhování vzdušného prostoru ve spolupráci s poskytovateli letových navigačních služeb a funkčními bloky vzdušného prostoru uvedenými v článku 16;

f) centrální funkce pro koordinaci při krizi v letectví.

↓ 1070/2009 Čl. 3 bod 6

⇒ nový

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

↓ 1070/2009 Čl. 3 bod 6

(přizpůsobený)

⇒ nový

Komise může ~~po konzultaci s výborem pro jednotné nebo a~~ v souladu s prováděcími pravidly podle odstavce 4 ~~pověřit~~ ☒ určit ☒ Eurocontrol nebo jiný nezávislý a odborně příslušný způsobilý subjekt ⇒, aby vykonávaly ⇐ úkoly, ~~jež jsou nezbytné pro výkon funkcí uvedených v prvním pododstavci~~ ⇒ manažera struktury vzdušného prostoru ⇐. These tasks shall be executed in an impartial and cost-effective manner and performed on behalf ☒ of ☒ ~~on~~ Member States and stakeholders. Podléhají řádnému řízení, jež uznává oddělení ~~zodpovědnosti~~ za poskytování služeb a regulaci, s přihlédnutím k potřebám celé sítě ATM a za plného zapojení uživatelů vzdušného prostoru a poskytovatelů letových navigačních služeb. ⇒ Do 1. ledna 2020 určí Komise manažera struktury vzdušného prostoru jako samostatného poskytovatele služeb, který je pokud možno zřízen jako průmyslové partnerství. ⇐

↓ 1070/2009 Čl. 3 bod 6
⇒ nový

3. ~~Po žádné konzultaci se zúčastněnými stranami z tohoto odvětví může~~ Komise ⇒ je zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterými ⇐ přidává~~at~~ na seznam ~~funkcí~~ ⇒ služeb stanovených ⇐ ~~uvedených~~ v odstavci 2 další ~~funkce~~ ⇒ služby, aby jej přizpůsobila technickému a provoznímu pokroku s ohledem na poskytování podpůrných služeb centralizovaným způsobem ⇐ . ~~Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 5 odst. 4 rámcového nařízení.~~

4. ⇒ Komise přijme ⇐ podrobná Právácká pravidla k opatřením uvedeným v tomto článku, ~~vyjma pravidel uvedených v odstavcích 6 až 9, se přijímají regulativním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení. Tato prováděcí pravidla se zaměří zejména na~~ ⇒ ohledně ⇐ :

- a) ~~koordinace~~ a ~~harmonizace~~ procesů a postupů s cílem zlepšit výkonnost správy leteckých kmitočtů včetně stanovení zásad a kritérií;
- b) ~~základní centrální funkce~~ pro koordinaci včasné identifikace a řešení potřeb, pokud jde o kmitočty v pásmech přidělených evropskému všeobecnému ~~letovému leteckému~~ provozu, s cílem podpořit ~~navrhování organizací~~ a provoz evropské letecké sítě;
- c) dalších ~~funkce~~ ⇒ služeb ⇐ sítě, ~~jak jsou popsány~~ definovaných v hlavním plánu ATM;
- d) ~~postupy pro~~ podrobných ujednání o rozhodování založeném na spolupráci mezi členskými státy, poskytovateli letových navigačních služeb a funkcí uspořádání sítě v případě úkolů uvedených v odstavci 2;

↓ nový

e) podrobných ujednání pro správu manažera struktury vzdušného prostoru za účasti všech dotčených zúčastněných stran zapojených do provozu;

↓ 1070/2009 Čl. 3 bod 6
⇒ nový

~~fe) ujednání o opatření pro konzultace~~ s příslušnými zúčastněnými stranami v rámci rozhodovacího procesu na vnitrostátní i evropské úrovni a

~~gf) v rámci rádiového spektra, jež bylo~~ všeobecnému letovému provozu přiděleno Mezinárodní telekomunikační unií, rozdělení úkolů a povinností mezi funkci uspořádání sítě a správce kmitočtů jednotlivých států, přičemž musí být zajištěno, aby ~~funkce~~ ⇒ služby ⇐ vnitrostátní správy kmitočtů i nadále rozdělovaly kmitočty, které nemají žádný dopad na síť. V záležitostech, které mají dopad na síť, spolupracují správci kmitočtů jednotlivých států se subjekty odpovědnými za funkci uspořádání sítě s cílem zajistit optimální využívání kmitočtů.

↓ nový

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

↓ 1070/2009 Čl. 3 bod 6
(přizpůsobený)
⇒ nový

5. Jiná hlediska navrhování vzdušného prostoru než ta, jež jsou uvedena v odstavci 2 ⇒ a odst. 4 písm. c) ⇐, se řeší na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru. Proces navrhování zohlední požadavky provozu a jeho složitost, vnitrostátní plány výkonnosti či plány výkonnosti pro funkčních bloky vzdušného prostoru a jeho součástí bude úplná konzultace s příslušnými uživateli vzdušného prostoru či příslušnými skupinami, které je zastupují, a případně s vojenskými orgány.

~~6. Členské státy svěří Eurocontrolu či jinému nezávislému a příslušnému orgánu provádění činností souvisejících s uspořádáním toku letového provozu, přičemž tento orgán bude podléhat příslušným opatřením zajišťujícím dohled.~~

~~7. Prováděcí pravidla pro činnosti související s uspořádáním toku letového provozu včetně nezbytných opatření zajišťujících dohled se vypracovávají poradním postupem podle čl. 5 odst. 2 rámcového nařízení a přijímají regulativním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení s cílem optimalizovat dostupné kapacity při užívání vzdušného prostoru a zlepšit činnosti související s uspořádáním toku letového provozu. Tato pravidla jsou založena na transparentnosti a účinnosti a zajišťují, aby kapacita byla poskytována pružným a včasným způsobem odpovídajícím doporučením Evropského oblastního navigačního plánu ICAO.~~

↓ 1070/2009 Čl. 3 bod 6

~~8. Prováděcí pravidla pro činnosti související s uspořádáním toku letového provozu jsou podkladem pro provozní rozhodnutí přijímaná poskytovateli letových navigačních služeb, provozovateli letišť a uživateli vzdušného prostoru a upravují tyto oblasti:~~

~~a) plánování letů;~~

~~b) využívání dostupné kapacity vzdušného prostoru během všech fází letu včetně přidělování volných letištních časů a~~

~~c) užívání směrování tratí všeobecným letovým provozem včetně:~~

~~vytvoření jednotné příručky pro směrování tratí a letového provozu;~~

~~možnosti k odklonu všeobecného letového provozu od oblastí silného letového provozu a~~

~~pravidel priorit týkajících se přístupu všeobecného letového provozu do vzdušného prostoru, zejména v době silného letového provozu a krizí.~~

~~9. Při vypracovávání a přijímání prováděcích pravidel Komise případně zohlední soulad mezi letovými plány a letištními časy a nezbytnou koordinaci s přílehlými oblastmi, aniž je tím dotčena bezpečnost.~~

↓ 550/2004 (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 1810

Vztahy mezi poskytovateli služeb

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb mohou využívat služeb ostatních poskytovatelů služeb, kterým bylo vydáno osvědčení ⇒ nebo kteří předložili prohlášení ⇐ ve Společenství ☒ Unii ☒ .
2. Poskytovatelé letových navigačních služeb formalizují své pracovní vztahy písemnými dohodami nebo obdobnými právními ujednáními, ve kterých jsou stanoveny jednotlivé povinnosti a funkce převzaté každým poskytovatelem a které umožňují výměnu provozních údajů mezi všemi poskytovateli služeb, pokud se jedná o všeobecný letový provoz. Tyto dohody nebo ujednání se oznamují příslušnému vnitrostátnímu dozorovému orgánu ~~nebo příslušným vnitrostátním dozorovým orgánům~~.
3. V případech, ve kterých jde o poskytování letových provozních služeb, je vyžadován souhlas dotčených členských států. ~~V případech, ve kterých jde o poskytování meteorologických služeb, je vyžadován souhlas dotčených členských států, jestliže určily poskytovatele na výlučném základě v souladu s čl. 9 odst. 1.~~

↓ nový

Článek 19

Vztahy se zúčastněnými stranami

Poskytovatelé letových navigačních služeb stanoví mechanismy konzultací s příslušnými skupinami uživatelů vzdušného prostoru a provozovatelů letišť o všech závažných otázkách týkajících se poskytovaných služeb nebo o významných změnách v uspořádání vzdušného prostoru. Uživatelé vzdušného prostoru se rovněž zapojí do procesu schvalování strategických investičních plánů. Komise přijme opatření podrobně uvádějící způsoby konzultace s uživateli vzdušného prostoru a jejich zapojení do schvalování investičních plánů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 6

Článek 2011

Vztah k vojenským orgánům

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

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

Článek 2142

Transparentnost Průhlednost účetních výkazů

1. Bez ohledu na své vlastnické vztahy nebo právní formu sestavují poskytovatelé letových navigačních služeb své účetní výkazy, předávají je k auditu a zveřejňují. Tyto účetní výkazy musí být v souladu s mezinárodními účetními standardy přijatými ve Společenství Unii . Jestliže vzhledem k právnímu postavení poskytovatele služby není plný soulad s mezinárodními účetními standardy možný, musí se poskytovatel snažit dosáhnout tohoto souladu v maximální míře.
2. Ve všech případech poskytovatelé letových navigačních služeb zveřejňují výroční zprávu a pravidelně se podrobují nezávislému auditu.

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 7

3. Jestliže poskytovatelé letových navigačních služeb poskytují soubor služeb, uvádějí a zveřejňují náklady a příjmy spojené s letovými navigačními službami členěné v souladu se systémem poplatků za letové navigační služby podle článku 1244 a případně vedou konsolidované účetnictví o ostatních službách, jež nejsou letovými navigačními službami, jak by je byli povinni vést, kdyby dané služby poskytovaly samostatné podniky.

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

⇒ nový

4. Členské státy určí příslušné orgány, které jsou oprávněné k nahlédnutí do účetních výkazů poskytovatelů služeb, kteří poskytují služby ve vzdušném prostoru spadajícím pod pravomoc dotčených členských států.
5. Členské státy mohou na poskytovatele letových navigačních služeb, kteří spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení použít přechodná ustanovení článku 9 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1606/2002 ze dne 19. července 2002 o uplatňování mezinárodních účetních standardů⁴⁹ ~~na poskytovatele letových navigačních služeb, kteří spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení.~~

Článek 2243

Přístup k údajům a ochrana údajů

1. Co se týče všeobecného letového provozu, jsou mezi všemi poskytovateli letových navigačních služeb, uživateli vzdušného prostoru a letišti významné provozní údaje, které usnadňují jejich provozní potřeby, vyměřovány v reálném čase. Údaje smějí být využívány jen pro provozní účely.
2. Přístup k významným provozním údajům je umožněn příslušným orgánům, poskytovatelům letových navigačních služeb, kteří získali majícím osvědčení ⇒ nebo

⁴⁹ Úř. věst. L 243, 11.9.2002, s. 1.

předložili prohlášení ⇐ , uživatelům vzdušného prostoru a letištím v souladu se zásadou zákazu diskriminace.

3. Poskytovatelé ~~letových navigačních~~ služeb, kteří získali ~~majícím~~ osvědčení ⇐ nebo předložili prohlášení ⇐ , uživatelé vzdušného prostoru a letiště stanoví standardní podmínky přístupu ke svým jiným významným provozním údajům, než které jsou uvedeny v odstavci 1. Tyto standardní podmínky schvalují vnitrostátní dozorové orgány. ⇐ Komise může stanovit opatření týkající se postupů, jež je třeba dodržovat při výměně údajů, a typů dotčených údajů ve vztahu k těmto podmínkám přístupu a jejich schvalování. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným ⇐ ~~Postupem stanoveným v podle čl. 275 odst. 3 rámcového nařízení jsou podle potřeby stanovena podrobná pravidla, která se vztahují k těmto podmínkám.~~

↓ 551/2004 (přizpůsobený)

KAPITOLA ~~III~~ IV

~~SKLADBA VZDUŠNÉHO~~ VZDUŠNÝ PROSTORU

↓ 1070/2009 Čl. 3 bod 2

Článek 3

Evropská letová informační oblast pro horní vzdušný prostor (EUIR)

1. ~~Společenství a jeho členské státy usilují o to, aby ICAO zřídila a uznávala jednotnou evropskou letovou informační oblast pro horní vzdušný prostor (EUIR). Za tímto účelem a s ohledem na záležitosti, které spadají do pravomoci Společenství, předloží Komise doporučení Radě v souladu s článkem 300 Smlouvy, a to nejpozději do 4. prosince 2011.~~

2. ~~EUIR je v souladu s čl. 1 odst. 3 vymezena tak, aby obsahovala vzdušný prostor pod pravomocí členských států, a může rovněž obsahovat vzdušný prostor evropských třetích zemí.~~

3. ~~Zřízením EUIR není dotčena pravomoc členských států, v souladu s čl. 8 odst. 1 nařízení o poskytování služeb, určovat poskytovatele letových provozních služeb pro vzdušný prostor pod svou pravomocí.~~

4. ~~Členské státy jsou vůči ICAO v rámci zeměpisných hranic letových informačních oblastí nadále odpovědné za horní vzdušný prostor a letové informační oblasti, které jim ICAO svěřila ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost.~~

↓ 1070/2009 Čl. 3 bod 3
(přizpůsobený)
⇐ nový

Článek 23~~3a~~

Letecké informace v elektronické podobě

1. Aniž je dotčeno zveřejňování leteckých informací členskými státy, Komise způsobem, který tomuto zveřejňování odpovídá, ve spolupráci s Eurocontrol ⇐ manažerem struktury

vzdušného prostoru ⇨ zajistí ~~způsobem, který tomuto znění odpovídá,~~ dostupnost vysoce kvalitních leteckých informací v elektronické podobě, prezentovaných harmonizovaným způsobem a vyhovujících požadavkům všech příslušných uživatelů na jejich kvalitu a včasnost.

2. Pro účely odstavce 1 Komise:

~~a) zajistí vytvoření infrastruktury leteckých informací pro celou Společenství~~
~~Unii~~ v podobě elektronického integrovaného zpravodajského portálu s neomezeným přístupem pro zúčastněné strany. Tato infrastruktura integruje přístup k požadovaným údajům a poskytování těchto údajů, které zahrnují, ale neomezují se na letecké informace, informace ohlašovny letových provozních služeb (ARO), meteorologické informace a informace o uspořádání toku provozu.

~~b) v úzké spolupráci s Eurocontrol a ICAO podporuje modernizaci a harmonizaci poskytování leteckých informací v nejširším slova smyslu~~

3. Komise přijme ⇨ opatření ⇨ k ⇨ vytvoření a zavedení elektronického integrovaného zpravodajského portálu. ⇨ ~~tomuto článku prováděcí pravidla~~ ⇨ Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným ⇨ ~~regulatorním~~ postupem podle čl. 275 odst. 3 ~~rámecového nařízení~~.

↓ 1070/2009 Čl. 3 bod 4

~~Článek 4~~

~~Pravidla létání a klasifikace vzdušného prostoru~~

~~Komise v souladu s regulatorním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámecového nařízení přijme prováděcí pravidla s cílem~~

~~a) přijmout příslušná ustanovení týkající se pravidel létání, jež vycházejí ze standardů a doporučených postupů ICAO;~~

~~b) harmonizovat vhodným způsobem uplatňování klasifikace vzdušného prostoru ICAO s cílem zajistit plynulé poskytování bezpečných a výkonných letových provozních služeb v rámci jednotného evropského nebe.~~

↓ 551/2004 (přizpůsobený)

~~KAPITOLA III~~

~~PRUŽNÉ UŽÍVÁNÍ VZDUŠNÉHO PROSTORU V JEDNOTNÉM EVROPSKÉM NEBI~~

↓ 551/2004 (přizpůsobený)

⇨ nový

~~Článek 7~~

~~Pružné užívání vzdušného prostoru~~

~~1. Členské státy zajistí, s ohledem na organizaci vojenských záležitostí ve své pravomoci, jednotné uplatňování koncepcí pružného užívání vzdušného prostoru, vymezené ICAO a rozvinuté Eurocontrol, s cílem usnadnit uspořádání vzdušného prostoru a řízení letového provozu v rámci společné dopravní politiky.~~

~~2. Členské státy každoročně podávají Komisi v rámci společné dopravní politiky zprávu o uplatňování koncepcí pružného vzdušného prostoru, pokud jde o vzdušný prostor pod jejich pravomocí.~~

~~3. Ukáže-li se, zejména na základě zpráv předaných členskými státy, že je nezbytné posílit a harmonizovat uplatňování koncepcí pružného vzdušného prostoru v rámci jednotného evropského nebe, přijmou se postupem stanoveným v článku 8 rámcového nařízení a v rámci společné dopravní politiky prováděcí pravidla.~~

~~Článek 8~~

~~Dočasné pozastavení~~

~~1. V případech, kdy uplatňování článku 7 působí závažné provozní obtíže, mohou členské státy dočasně toto uplatňování pozastavit, pokud o tom neprodleně informují Komisi a ostatní členské státy.~~

~~2. Po zavedení dočasného pozastavení a v souladu s článkem 8 rámcového nařízení mohou být pro vzdušný prostor pod pravomocí dotyčeného členského státu nebo dotyčených členských států vypracovány úpravy pravidel přijatých podle čl. 7 odst. 3.~~

↓ nový

~~Článek 24~~

~~Technologický vývoj a interoperabilita uspořádání letového provozu~~

~~1. Komise přijme podrobná pravidla ohledně podpory technologického vývoje a interoperability uspořádání letového provozu související s vypracováním a prováděním hlavního plánu ATM. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 27 odst. 3.~~

~~2. Na pravidla uvedená v odstavci 1 se použije čl. 17 odst. 2 písm. b) nařízení (ES) č. 216/2008. Kde to bude vhodné, požádá Komise agenturu EAA, aby tato pravidla zahrnula do ročního pracovního programu, na nějž se vztahuje článek 56 uvedeného nařízení.~~

↓ 552/2004

⇒ nový

~~3. Prováděcí pravidla pro interoperabilitu musí zejména:~~

- ~~(a) stanovit všechny zvláštní požadavky, které doplňují nebo upřesňují základní požadavky, zejména pokud jde o bezpečnost, hladký a bezporuchový provoz a výkon; anebo~~
- ~~(b) ve vhodných případech uvádět všechny zvláštní požadavky, které doplňují nebo upřesňují základní požadavky, zejména pokud jde o koordinované zavádění nových schválených a potvrzených provozních koncepcí nebo technologií; anebo~~

- (c) ~~stanovit složky ve vztahu k systémům; anebo~~
- (d) ~~popisovat jednotlivé postupy při posuzování shody, případně včetně určených subjektů podle článku 8, na základě modulů definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS, které se mají použít pro posuzování shody nebo vhodnosti k používání složek, jakož i ověření systémů; anebo~~
- (e) ~~stanovit podmínky zavádění, případně včetně data, od kdy se jimi dotčené strany musí podřídit.~~

↓ 552/2004

KAPITOLA II

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY, PROVÁDĚCÍ PRAVIDLA PRO INTEROPERABILITU A SPECIFIKACE SPOLEČENSTVÍ

Článek 2

Základní požadavky

Evropská síť řízení letového provozu, její systémy a složky a související postupy musí splňovat základní požadavky. Tyto požadavky jsou uvedeny v příloze II.

Článek 3

Prováděcí pravidla pro interoperabilitu

1. Prováděcí pravidla pro interoperabilitu se vypracovávají vždy, když je zapotřebí dosáhnout cílů tohoto nařízení uceleným způsobem.

2. Systémy, složky a související postupy musí splňovat po celou dobu životnosti příslušná prováděcí pravidla pro interoperabilitu.

4. Při přípravě, přijímání a přezkumu prováděcích pravidel pro interoperabilitu se musí vzít v úvahu odhadované náklady a výnosy technických řešení, jejichž prostřednictvím lze tato pravidla plnit, s cílem stanovit nejvhodnější řešení, a přitom brát náležitě na zřetel nutnost zachovat schválenou vysokou úroveň bezpečnosti. Ke každému návrhu prováděcího pravidla pro interoperabilitu se musí přiložit odhad nákladů a výnosů řešení pro všechny dotčené subjekty.

5. Prováděcí pravidla pro interoperabilitu se přijímají postupem stanoveným v článku 8 rámcového nařízení.

Článek 4

Specifikace Společenství

1. Pro dosažení cíle tohoto nařízení mohou být stanoveny specifikace Společenství. Těmito specifikacemi mohou být:

- a) evropské normy pro systémy nebo složky společně se souvisejícími postupy vypracovanými evropskými orgány pro normalizaci ve spolupráci s Eurocae na základě zmocnění uděleného Komisí v souladu s čl. 6 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování

~~informací v oblasti norem a technických předpisů⁵⁰ a podle obecných pokynů pro spolupráci mezi Komisí a orgány pro normalizaci podepsaných dne 13. listopadu 1984;~~

~~nebo~~

~~b) specifikace vypracované Eurocontrolem pro otázky koordinace provozu mezi poskytovateli služeb letového provozu na žádost Komise postupem stanoveným v čl. 5 odst. 2 rámcového nařízení.~~

~~2. Dodržování základních požadavků anebo prováděcích pravidel pro interoperabilitu se předpokládá u systémů a souvisejících postupů nebo složek, které splňují odpovídající specifikace Společenství a jejichž referenční čísla byla zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie.~~

~~3. Komise zveřejní odkazy na evropské normy uvedené v odst. 1 písm. a) v Úředním věstníku Evropské unie.~~

~~4. Odkazy na specifikace Eurocontrolu uvedené v odst. 1 písm. b) se zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie postupem stanoveným v čl. 5 odst. 2 rámcového nařízení.~~

~~5. Pokud se členský stát nebo Komise domnívá, že shoda se zveřejněnou specifikací Společenství nezaručuje shodu se základními požadavky anebo prováděcími pravidly pro interoperabilitu, které měla uvedená specifikace Společenství upravovat, použije se postup uvedený v čl. 5 odst. 2 rámcového nařízení.~~

~~6. V případě nedostatků ve zveřejněných evropských normách, částečného nebo úplného odstranění dotčených norem z předpisů, které je obsahují, nebo v případě jejich změny lze rozhodnout postupem stanoveným v čl. 5 odst. 2 rámcového rozhodnutí po konzultaci s výborem zřízeným článkem směrnice 98/34/ES.~~

~~7. V případě nedostatků ve zveřejněných specifikacích Eurocontrolu, částečného nebo úplného odstranění zmíněných specifikací z předpisů, které je obsahují, nebo v případě jejich změny lze rozhodnout postupem stanoveným v čl. 5 odst. 2 rámcového rozhodnutí.~~

KAPITOLA III

OVĚŘENÍ SHODY

Článek 5

Prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání složek

~~1. Ke složkám se přiloží prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání. Jednotlivé prvky tohoto prohlášení jsou vysvětleny v příloze III.~~

~~2. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství zaručí a prostřednictvím prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání prohlásí, že použil ustanovení obsažená v základních požadavcích a v příslušných prováděcích pravidlech pro interoperabilitu.~~

~~3. Shoda se základními požadavky a příslušnými prováděcími pravidly pro interoperabilitu se předpokládá u složek, k nimž je přiloženo prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání.~~

⁵⁰ Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 98/48/ES (Úř. věst. L 217, 5.8.1998, s. 18).

~~4. Příslušná prováděcí pravidla pro interoperabilitu případně stanoví úkoly, které mají v souvislosti s posuzováním shody nebo vhodnosti k používání složek plnit oznámené subjekty uvedené v článku 8.~~

~~Článek 6~~

~~Prohlášení ES o ověření systémů~~

~~1. Poskytovatel služeb letového provozu musí provést ověření ES systémů v souladu s příslušnými prováděcími pravidly pro interoperabilitu, aby zajistil, že při integraci těchto systémů do evropské sítě řízení letového provozu tyto systémy splňují základní požadavky tohoto nařízení a prováděcí pravidla pro interoperabilitu.~~

~~2. Před uvedením systému do provozu vydá příslušný poskytovatel služeb letového provozu prohlášení ES o ověření, jímž se potvrzuje shoda, a toto prohlášení předloží spolu s technickou dokumentací vnitrostátnímu dozorovému orgánu. Jednotlivé prvky tohoto prohlášení a technické dokumentace jsou vysvětleny v příloze IV. Vnitrostátní dozorový orgán si může vyžádat jakékoli další informace, které jsou nezbytné pro kontrolu této shody.~~

~~3. Příslušná prováděcí pravidla pro interoperabilitu případně vymezí úkoly, které mají v souvislosti s ověřením systémů plnit oznámené subjekty uvedené v článku 8.~~

~~4. Prohlášení ES o ověření nemá vliv na žádné hodnocení, jehož vypracování může vnitrostátní dozorový orgán potřebovat z jiných důvodů, než je interoperabilita.~~

↓ 1070/2009 Čl. 4 bod 1

~~Článek 6a~~

~~Alternativní způsob ověření dodržování požadavků~~

~~Vztahuje-li se osvědčení vydané v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví⁵¹ na složky nebo systémy, považuje se pro účely článků 5 a 6 tohoto nařízení za prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti pro použití nebo prohlášení ES o ověření, pokud je jeho součástí prokázání dodržení podstatných požadavků tohoto nařízení a příslušných prováděcích pravidel pro zajištění interoperability.~~

↓ 552/2004

~~Článek 7~~

~~Záruky~~

~~1. Pokud vnitrostátní dozorový orgán zjistí, že:~~

~~a) složka, k níž je přiloženo prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání, nebo~~

~~b) systém, k němuž je přiloženo prohlášení ES o ověření,~~

~~nesplňuje základní požadavky nebo příslušná prováděcí pravidla pro interoperabilitu, přijme s přihlédnutím k nutnosti zajistit bezpečnost a kontinuitu provozu veškerá nezbytná opatření,~~

⁵¹ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1

~~aby omezil oblasti používání dotyčné složky či dotyčného systému nebo zakázal takové používání u subjektů, které jsou v jeho působnosti.~~

~~2. Dotyčný členský stát neprodleně uvědomí Komisi o každém takovém opatření, přičemž uvede důvody jejich přijetí a zejména uvede, zda je podle jeho názoru příčinou nedodržování základních požadavků:~~

~~a) nesplnění základních požadavků;~~

~~b) nesprávné použití prováděcích pravidel pro interoperabilitu anebo specifikací Společenství;~~

~~c) nedostatky v prováděcích pravidlech pro interoperabilitu anebo specifikacích Společenství.~~

~~3. Komise neprodleně jedná s dotčenými subjekty. Po jednání Komise vyrozumí členský stát o svých zjištěních a sdělí mu, zda považuje opatření přijatá vnitrostátním dozorovým orgánem za důvodná.~~

~~4. Pokud Komise zjistí, že opatření přijatá vnitrostátním dozorovým orgánem nejsou důvodná, požádá příslušný členský stát, aby zajistil jejich co nejdřívější zrušení. V tomto smyslu neprodleně vyrozumí výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství.~~

~~5. Pokud Komise zjistí, že nedodržování základních požadavků je způsobeno nesprávným použitím prováděcích pravidel pro interoperabilitu anebo specifikací Společenství, přijme dotyčný členský stát vhodná opatření proti subjektu, který předložil prohlášení o shodě nebo vhodnosti k používání nebo prohlášení ES o ověření, a uvědomí o tom Komisi a ostatní členské státy.~~

~~6. Pokud Komise zjistí, že nedodržování základních požadavků je způsobeno nedostatky ve specifikacích Společenství, použijí se postupy uvedené v čl. 4 odst. 6 nebo 7.~~

KAPITOLA ~~IV~~ V

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 11
(přizpůsobený)

Článek ~~25~~7

Změny Přizpůsobení příloh

~~Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky příloh s cílem zohlednit vývoj v technické či provozní oblasti, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 5 odst. 4 rámcového nařízení.~~

~~Ze závažných naléhavých důvodů může Komise použít postup pro naléhavé případy podle čl. 5 odst. 5 rámcového nařízení.~~

↓ nový

Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 26, kterými doplní nebo změní požadavky na kvalifikované subjekty uvedené na seznamu v příloze I a podmínky spojené s osvědčeními, která se udělují poskytovatelům letových navigačních služeb, uvedené v příloze II, aby se zohlednily zkušenosti, které vnitrostátní dozorové orgány získaly při uplatňování těchto požadavků a podmínek, nebo vývoj systému uspořádání letového provozu, pokud jde o interoperabilitu a integrované poskytování letových navigačních služeb.

↓ nový

Článek 26

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 11 odst. 7, čl. 17 odst. 3 a článku 25 je svěřena Komisi na dobu neurčitou.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 11 odst. 7, čl. 17 odst. 3 a článku 25 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 11 odst. 7, čl. 17 odst. 3 a článku 25 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

↓ 549/2004

⇒ nový

Článek 27 ~~5~~

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro jednotné nebe (dále jen „výbor“), složený ze dvou zástupců z každého členského státu, kterému předsedá zástupce Komise. Výbor náležitě přihlíží k zájmům všech kategorií uživatelů. ⇒ Výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011. ⇐
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články ~~článek 3 a 7~~ ⇒ 4 ⇐ ~~rozhodnutí 1999/468/ES~~ ⇒ nařízení (EU) č. 182/2011 ⇐ s ohledem na ~~článek 8~~ zmíněného rozhodnutí.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se ~~články~~ článek 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES ⇒ nařízení (EU) č. 182/2011 ⇐ ~~s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.~~

~~Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je jeden měsíc.~~

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 4

~~4. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.~~

~~5. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se čl. 5a odst. 1, 2, 4 a 6 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.~~

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 5
(přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 284

⊗ Konzultace Komise se zúčastněnými stranami ⊗

~~12.~~ Komise vytvoří konzultační mechanismus na úrovni ~~Společenství~~ ⊗ Unie ⊗ ⇒ , s jehož pomocí bude ve vhodných případech konzultovat záležitosti související s prováděním tohoto nařízení ⇐ . Konzultace se zúčastní konkrétní výbor pro kolektivní vyjednávání zřízený na základě rozhodnutí ⊗ Komise ⊗ 98/500/ES.

~~3. Konzultace se zúčastněnými stranami se týká zejména vývoje a zavádění nových koncepcí a technologií v rámci EATMN.~~

2. Zúčastněnými stranami mohou být:

- poskytovatelé letových navigačních služeb,
- provozovatelé letišť,
- příslušní uživatelé vzdušného prostoru nebo příslušné skupiny zastupující uživatele vzdušného prostoru,
- vojenské orgány,
- výrobní průmysl a
- organizace profesního zastoupení zaměstnanců.

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 5
(přizpůsobený)

Článek 296

Poradní orgán odvětví

Aniž je dotčena úloha výboru a Eurocontrolu, zřídí Komise „poradní orgán odvětví“, složený z poskytovatelů letových navigačních služeb, sdružení uživatelů vzdušného prostoru, provozovatelů letišť, zástupců výrobců a orgánů profesního zastoupení zaměstnanců. Úlohou tohoto orgánu je pouze poskytovat Komisi poradenství při provádění jednotného evropského nebe.

Článek 307

Vztahy s evropskými třetími zeměmi

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 5
(přizpůsobený)
⇒ nový

~~Společenství~~ ☒ Unie ☒ a ~~jeho její~~ členské státy se zaměří na rozšíření a podporuje rozšíření jednotného evropského nebo na země, které nejsou členy Evropské unie, a bude jej podporovat. Za tímto účelem členské státy usilují, buď v rámci dohod uzavřených se sousedními třetími zeměmi, nebo v kontextu dohod o funkčních blocích vzdušného prostoru ⇒ společných určení funkčních bloků vzdušného prostoru nebo dohod o službách sítě ⇒ o rozšíření oblasti působnosti ⇒ cílů ⇒ tohoto nařízení i opatření uvedených v článku 3 i na tyto země.

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 5
(přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 318

☒ Podpora od vnějších subjektů ☒ **Prováděcí pravidla**

1. ~~K vytvoření prováděcích pravidel může Komise může~~ ⇒ při plnění svých úkolů podle tohoto nařízení požádat o podporu ⇒ vydat Eurocontrolu nebo případně jinému ⇒ vnější ⇒ orgánu pověření, v němž vymezí úkoly, které je třeba vykonat, a jejich harmonogram s ohledem na příslušné lhůty stanovené v tomto nařízení. Komise jedná v souladu s poradním postupem podle čl. 5 odst. 2.

2. ~~Pokud Komise zamýšlí vydat pověření podle odstavce 1, snaží se co nejlépe využít stávajících ujednání, jejichž prostřednictvím je zajišťována účast a konzultace všech zainteresovaných stran, pokud tato ujednání odpovídají postupům Komise v oblasti transparentnosti a konzultací a nejsou v rozporu s jejími institucionálními závazky.~~

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 1

Článek 4

Bezpečnostní požadavky

~~Komise přijme v souladu s regulačním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení prováděcí pravidla, jejichž součástí jsou příslušná ustanovení bezpečnostních předpisů Eurocontrolu (ESARR) a následné změny těchto předpisů, jež spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení, popř. s vhodnými úpravami.~~

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

KAPITOLA IV

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

↓ 1070/2009 Čl. 4 bod 2

~~Článek 9~~

~~Změna příloh~~

~~Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky příloh s cílem zohlednit vývoj v technické či provozní oblasti, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 5 odst. 4 rámcového nařízení.~~

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 11

~~Článek 3218~~

Důvěrnost

1. Vnitrostátní dozorové orgány jednající v souladu s vnitrostátními právními předpisy ani Komise nezveřejňují informace důvěrné povahy, zejména informace o poskytovatelích letových navigačních služeb, jejich obchodních vztazích nebo jejich nákladových položkách.
2. Ustanovením odstavce 1 nejsou dotčena práva vnitrostátních dozorových orgánů ani Komise na zveřejňování informací v případech, kdy je to nezbytné k plnění jejich povinností. ~~T~~tehdy musí být zveřejnění informací přiměřené a zohledňovat oprávněné zájmy poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru, letišť a jiných příslušných zúčastněných stran na ochraně jejich obchodního tajemství.
3. Informace a údaje poskytované v souladu se systémem poplatků uvedeným v článku ~~1214~~ se zveřejňují.

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 5
(přizpůsobený)
⇒ nový

~~Článek 339~~

Sankce

~~Sankce, které členské státy stanoví~~ ☒ pravidla pro sankce ☒ za porušení tohoto nařízení a porušení opatření podle článku 3, kterých se dopustí zejména uživatelé vzdušného prostoru a poskytovatelé služeb, ⇒ a přijmou veškerá nezbytná opatření, kterými zajistí jejich uplatňování. Stanovené sankce ☐ musí být účinné, přiměřené a odrazující.

↓ 549/2004 (přizpůsobený)

Článek 3412

~~Dozor, sledování~~ ☒ ~~Přezkum~~ ☒ a metody hodnocení účinku posuzování dopadů

~~1. Dozor, sledování a metody hodnocení účinku vycházejí z výročních zpráv, které předkládají členské státy a které se týkají provádění akcí přijatých podle tohoto nařízení a opatření uvedených v článku 3.~~

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 6 písm. a)
(přizpůsobený)
⇒ nový

~~12. Komise pravidelně posuzuje uplatňování tohoto nařízení a opatření, která jsou uvedena v článku 3, a na konci každého referenčního období uvedeného v čl. 11 odst. 5 písm. d) podá první zprávu Evropskému parlamentu a Radě do 4. června 2011 a následně na konci každého referenčního období uvedeného v čl. 11 odst. 3 písm. d). Je-li to odůvodněné, může Komise za tímto účelem požádat členské státy o informace, které doplňují informace obsažené ve zprávách předaných členskými státy v souladu s odstavcem 1 tohoto článku ⇒ ohledně provádění tohoto nařízení ⇐ .~~

↓ 549/2004

~~3. Pro účely sestavování zpráv uvedených v odstavci 2 může Komise požádat výbor o stanovisko.~~

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 6 písm. b)

~~24. S ohledem na původní cíle a budoucí potřeby obsahují zprávy hodnocení výsledků, jichž bylo dosaženo pomocí opatření uskutečněných podle tohoto nařízení, včetně příslušných informací o vývoji odvětví, zejména informací týkajících se hledisek hospodářských a sociálních, hledisek ochrany životního prostředí a hledisek environmentálních, zaměstnaneckých a technologických, jakož i kvality služeb.~~

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 12
(přizpůsobený)

Článek 18a

Přezkum

~~Komise do 4. prosince 2012 předloží Evropskému parlamentu a Radě studii, v níž vyhodnotí právní, bezpečnostní, průmyslové, hospodářské a sociální dopady použití tržních zásad na poskytování komunikačních, navigačních, přehledových a leteckých informačních služeb ve srovnání se stávajícími či alternativními zásadami organizace a zohlední přitom vývoj funkčních bloků vzdušného prostoru a dostupných technologií.~~

KAPITOLA IV

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 10

Přezkum

~~V rámci pravidelného přezkumu podle čl. 12 odst. 2 rámcového nařízení dokončí Komise výhledovou studii o podmínkách budoucího uplatnění koncepcí uvedených v člancích 3, 5 a 6 na spodní vzdušný prostor.~~

~~Na základě závěrů studie a s ohledem na dosažený pokrok předá Komise nejpozději do 31. prosince 2006 Evropskému parlamentu a Radě zprávu, ke které případně přiloží návrh, aby tyto koncepce byly rozšířeny na spodní vzdušný prostor, nebo aby byla určena jiná opatření. Bude-li toto rozšíření vzato v úvahu, měly by být odpovídající rozhodnutí přijata přednostně před 31. prosincem 2009.~~

Článek 3513

Bezpečnostní opatření

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

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

↓ 1070/2009 Čl. 1 bod 7
(přizpůsobený)
⇒ nový

~~Článek 36~~^{3a}

~~Evropská agentura~~ ⇒ Evropské unie ⇐ ~~pro bezpečnost letectví~~ (EAA)

Při provádění tohoto nařízení ~~a nařízení (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004, (ES) č. 552/2004 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví~~⁵² členské státy a Komise v souladu se svými úkoly stanovenými v tomto nařízení vhodným způsobem koordinují činnost s ⇒ agenturou EAA ⇐ ~~Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví, čímž zajistí řádné zohlednění všech bezpečnostních aspektů.~~

↓ 552/2004 (přizpůsobený)

~~Článek 10~~

Přechodná opatření

~~1. Počínaje dnem 20. října 2005 se základní požadavky použijí pro zahájení činnosti systémů a složek evropské sítě řízení letového provozu, pokud příslušná prováděcí pravidla pro interoperabilitu nestanoví jinak.~~

~~2. U všech systémů a složek evropské sítě řízení letového provozu, které v současnosti fungují, se splnění základních požadavků vyžaduje do 20. dubna 2011, pokud příslušná prováděcí pravidla pro interoperabilitu nestanoví jinak.~~

↓ 1070/2009 Čl. 4 bod 3
(přizpůsobený)

~~2a. Pro účely odstavce 2 tohoto článku mohou členské státy prohlásit systémy a složky sítě EATMN za odpovídající základním požadavkům a vyjmout je z ustanovení článků 5 a 6.~~

↓ 552/2004 (přizpůsobený)

~~3. Pokud byly systémy evropské sítě řízení letového provozu objednány nebo byly v tomto smyslu uzavřeny závazné smlouvy:~~

- ~~– přede dnem vstupu tohoto nařízení v platnost, nebo případně~~
- ~~– přede dnem vstupu jednoho či více příslušných prováděcích pravidel pro interoperabilitu v platnost~~

~~tak, že nemůže být zaručeno dodržení základních požadavků nebo příslušných prováděcích pravidel pro interoperabilitu ve lhůtě uvedené v odstavci 1, sdělí dotčený členský stát Komisi podrobné informace o základních požadavcích nebo prováděcích pravidlech pro interoperabilitu v případech, kdy nastala nejistota ohledně dodržování těchto předpisů.~~

⁵² Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

~~Komise zahájí jednání s dotčenými subjekty, po nichž přijme rozhodnutí postupem stanoveným v čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení.~~

↓ 552/2004 (přizpůsobený)

Článek 37~~44~~

Zrušení

~~Směrnice 93/65/EHS a 97/15/ES a nařízení (ES) č. 2082/2000~~ 549/2004, 550/2004, 551/2004 a 980/2002 552/2004 se zrušují ke dni 20. října 2005.

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

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

Článek 38~~49~~

Vstup v platnost

~~1.~~ Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

↓ 550/2004 (přizpůsobený)

~~2. Články 7 a 8 však vstupují v platnost jeden rok po zveřejnění společných požadavků, tak jak je uvedeno v článku 6 v *Úředním věstníku Evropské unie*.~~

↓ 550/2004

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

V Štrasburku dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda

- ↓ 550/2004
→₁ 1070/2009 Čl. 2 bod 13 písm.
a)
→₂ 1070/2009 Čl. 2 bod 13 písm.
b)

PŘÍLOHA I

→₁ POŽADAVKY NA KVALIFIKOVANÉ SUBJEKTY ←

→₂ Kvalifikovaný subjekt: ←

- musí prokázat rozsáhlou zkušenost v oblasti hodnocení veřejných a soukromých subjektů ~~na úseku v odvětvích~~ letecké dopravy, zejména poskytovatelů letových navigačních služeb, a v jiných souvisejících ~~úsecích odvětvích~~ ~~vz~~ jedné nebo více oblastech, na které se vztahuje toto nařízení;
- musí mít zavedena komplexní pravidla a předpisy pro pravidelná šetření ~~ve~~ výše uvedených subjektech, která jsou zveřejňována, ~~postupně~~ soustavně doplňována a zlepšována na základě výzkumných a vývojových programů;

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 13 písm. b)

- nesmí být ~~ovládána~~ kontrolován poskytovateli letových navigačních služeb, řídicími orgány letiště nebo ostatními subjekty podnikajícími v poskytování letových navigačních služeb nebo ve službách letecké dopravy;
- musí být vybavena ~~dostatečným~~ početným technickým, řídicím, podpůrným a výzkumným personálem odpovídajícím úkolům, které mají být vykonávány;

↓ 552/2004

~~6. Subjekt~~ musí uzavřít pojištění odpovědnosti za škodu, pokud ~~jeho za něj~~ odpovědnost nepřevzal členský stát v souladu s vnitrostátními právními předpisy nebo pokud za kontroly nenese odpovědnost přímo samotný členský stát.

~~7. Pracovníci subjektu jsou povinni zachovat úřední tajemství ohledně všech informací, které získali při plnění svých úkolů podle tohoto nařízení.~~

↓ 552/2004 (přizpůsobený)
⇒ nový

PŘÍLOHA V

OZNÁMENÉ SUBJEKTY

~~1. Subjekt~~ ⇒ Kvalifikovaný subjekt ⇐, jeho ředitel a ~~pracovníci zaměstnanci~~ odpovědní za provádění kontrol se nemohou účastnit přímo nebo ve funkci zplnomocněných zástupců navrhování složek či systémů, jejich výroby, uvádění na trh, ~~nebo~~ údržby složek či systémů nebo jejich užívání. Tím se však nevylučuje možnost výměny technických informací mezi výrobcem nebo konstruktérem ~~a tímto subjektem~~.

~~2. Subjekt a pracovníci odpovědní za provádění kontrol~~ ⇒ Kvalifikovaný subjekt ⇐ musí provádět kontroly z odborného hlediska co nejpochtivěji a s maximální možnou technickou

kvalifikací a nesmějí podléhat žádným tlakům ani podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jeho jejich úsudek nebo výsledky jeho jejich kontroly, zejména ze strany osob nebo skupin osob, kterých se týkají výsledky kontrol.

~~3. Subjekt musí zaměstnávat pracovníky a mít prostředky požadované k odpovídajícímu plnění technických a administrativních úkolů souvisejících s kontrolami; zároveň musí mít přístup k zařízení, které je nezbytné pro mimořádné kontroly.~~

↓ 552/2004 (přízpusobený)

⇒ nový

4. Pracovníci Zaměstnanci ⇒ kvalifikovaného subjektu ⇐ odpovědní za kontroly musí mít:

- mít odpovídající technické a odborné vzdělání,
 - mít uspokojivé znalosti požadavků na kontroly, které provádějí, a přiměřenou zkušenost s těmito činnostmi,
 - mít schopnosti nezbytné pro vypracování prohlášení, záznamů a zpráv, které dokládají jejich provedení kontrol.
- ~~5. Musí být zaručena~~ ⇒ zaručeně ⇐ ~~nestrannost kontrolních pracovníků. Jejich~~ Odměna zaměstnanců nesmí záviset na počtu provedených kontrol nebo na výsledcích těchto kontrol.

↓ 1070/2009 Čl. 2 bod 13 písm. b)

⇒ nový

~~musí být řízena a spravována tak, aby byla zajištěna důvěrnost informací požadovaných správními orgány;~~

~~musí být připravené poskytnout významné informace příslušnému vnitrostátnímu dozorovému orgánu;~~

~~musí mít stanoveny a zdokumentovány své zásady, cíle a závazky týkající se kvality a musí zajistit, aby na všech úrovních organizace byly tyto zásady srozumitelné, uplatňované a prosazované;~~

~~musí mít vypracovaný, uplatňovat a prosazovat účinný vnitřní systém kvality založený na mezinárodně uznávaných normách kvality a v souladu s EN 45004 (kontrolní orgány) a s EN 29001 podle požadavků programu IACS pro osvědčování systému kvality;~~

- ~~musí svůj systém zajišťování kvality nechat osvědčit nezávislým orgánem auditorů uznaným členským státem v místě usazení organizace.~~

PŘÍLOHA II

PODMÍNKY SPOJENÉ S OSVĚDČENÍM

1. V osvědčení musí být uveden:

- a) vnitrostátní dozorový orgán vydávající osvědčení;
- b) žadatel (jméno a adresa);
- c) služby, pro které je ~~vydáno~~ osvědčení vydáno;
- d) prohlášení, že žadatel dodržuje společné požadavky podle článku ~~6~~ ⇒ 8b ⇐ ~~tohoto~~ nařízení ⇒ (ES) č. 216/2008 ⇐ ;
- e) den vydání a doba platnosti osvědčení.

2. Dodatečné podmínky připojené k osvědčení se mohou podle potřeby týkat:

- a) nediskriminujícího přístupu uživatelů vzdušného prostoru k službám a požadované úrovni výkonnosti těchto služeb včetně úrovně bezpečnosti a interoperability vzájemné slučitelnosti;
- b) provozních specifikací technických podmínek pro určité služby;
- c) lhůty, ve které má být služba poskytnuta;
- d) různého provozního vybavení používaného v rámci určitých služeb;
- e) oddělení nebo omezení ~~při~~ provozování služeb, které se nevztahují k poskytování letových navigačních služeb;
- f) smluv, dohod nebo jiných ujednání mezi poskytovatelem služeb a třetí osobou, kteřé se týkají těch se poskytnutých služeb;
- g) poskytování informací, které jsou důvodně opodstatněně požadované požadovány pro ověření toho, zda jsou služby v souladu se společnými požadavky, včetně plánů, finančních a provozních údajů a hlavních změn v typu nebo rozsahu poskytovaných letových navigačních služeb;
- h) veškerých jiných právních podmínek, které nejsou specifické pro letové navigační služby, ~~jako~~ například podmínky vztahující se k pozastavení nebo odebrání osvědčení.

PŘÍLOHA I

PŘEHLED SYSTÉMŮ PRO SLUŽBY LETOVÉHO PROVOZU

~~Pro účely tohoto nařízení je evropská síť řízení letového provozu rozdělena do osmi systémů.~~

~~1. Systémy a postupy pro uspořádání vzdušného prostoru.~~

~~2. Systémy a postupy řízení pro uspořádání toku letového provozu.~~

~~3. Systémy a postupy pro letové provozní služby, zejména systémy zpracování dat o letu, systémy zpracování kontrolních dat a systémy rozhraní člověk/stroj.~~

~~4. Komunikační systémy a postupy pro komunikaci typu země-země, vzduch-země a vzduch-vzduch~~

~~5. Navigační systémy a postupy.~~

~~6. Přehledové systémy a postupy.~~

~~7. Systémy a postupy pro letové informační služby~~

~~8. Systémy a postupy pro využívání meteorologických informací.~~

PŘÍLOHA II

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

ČÁST A: OBECNÉ POŽADAVKY

Tyto požadavky se týkají celé sítě a jsou obecně použitelné pro každý ze systémů uvedených v příloze I.

1. Hladký a bezporuchový provoz

Systémy řízení letecké dopravy a jejich složky se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat pomocí vhodných a ověřených postupů tak, aby byl vždy a ve všech letových fázích zajištěn hladký a bezporuchový provoz evropské sítě řízení letového provozu. Hladký a bezporuchový provoz je možné vyjádřit zejména jako předávání informací, včetně relevantních informací o provozním stavu, jednotný výklad informací, srovnatelné postupy při zpracování a související postupy umožňující společné provozní činnosti schválené pro evropskou síť řízení letového provozu nebo pro její části.

2. Podpora nových provozních koncepcí

↓ 1070/2009 Čl. 4 bod 4 písm. a)

Síť EATMN, její systémy a její složky musí na koordinovaném základě podporovat nově schválené a platné provozní koncepce, které zlepšují kvalitu, udržitelnost a efektivitu letových navigačních služeb, zejména pokud jde o bezpečnost a kapacitu.

↓ 552/2004

Možnosti nových koncepcí, jako je například společné přijímání rozhodnutí, větší automatizace a alternativní metody rozdělení odpovědnosti, se musí prověřit s přihlédnutím k technologickému rozvoji a jeho bezpečné realizaci, následně po potvrzení.

3. Provozní bezpečnost

Systémy a provoz evropské sítě řízení letového provozu má dosáhnout schválené vysoké úrovně provozní bezpečnosti. Na základě vzájemné dohody je třeba stanovit bezpečnostní metodologie řízení a podávání zpráv, jimiž se dosáhne těchto úrovní.

V souvislosti s vhodnými pozemními systémy nebo jejich částmi se tyto vysoké úrovně bezpečnosti rozšíří o záchranné sítě, pro které jsou stanoveny jednotné provozní charakteristiky.

Je zapotřebí stanovit harmonizovaný soubor bezpečnostních požadavků pro návrh, realizaci, údržbu a provoz systémů a jejich složek pro provozní režimy za normálních a zhoršených podmínek, s cílem dosáhnout schválených bezpečnostních úrovní pro všechny letové fáze a celou evropskou síť řízení letového provozu.

Systémy se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat prostřednictvím vhodných a ověřených postupů tak, aby úkoly, jimiž byli pověřeni řidiči letového provozu, byly v souladu s lidskými schopnostmi za normálních a zhoršených provozních podmínek a aby byly v souladu s požadovanými úrovněmi bezpečnosti.

Systémy se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat prostřednictvím vhodných a ověřených postupů tak, aby byly chráněny před škodlivým rušením v jejich běžném provozním prostředí.

4. Koordinace civilního a vojenského sektoru

Evropská síť řízení letového provozu, její systémy a její složky musí podporovat postupné koordinování činností mezi civilním a vojenským sektorem v rozsahu, který je nutný pro efektivní řízení vzdušného prostoru a toku letecké dopravy a pro bezpečné a efektivní užívání vzdušného prostoru všemi uživateli na základě koncepce pružného užívání vzdušného prostoru.

S tímto cílem podporuje evropská síť řízení letového provozu, její systémy a její složky včasné předávání správných a ucelených informací týkajících se všech fází letu mezi civilními a vojenskými účastníky.

Přihlédne se k vnitrostátním bezpečnostním požadavkům.

5. Omezení související se životním prostředím

Systémy a provoz evropské sítě řízení letového provozu musí usilovat o omezení dopadu na životní prostředí na minimum v souladu s právními předpisy Společenství.

6. Zásad, jimiž se řídí logická skladba systémů

Systémy musí být navrženy a postupně integrovány s cílem dosažení logicky vzájemně propojené a vzestupně harmonizované, vývojové a ověřené logické skladby v rámci evropské sítě řízení letového provozu.

7. Zásad, jimiž se řídí výstavba systémů

Systémy musí být navrženy, vytvořeny a udržovány na základě odpovídajících technických zásad, zejména se jedná o principy modularity umožňující vzájemnou zastupitelnost jednotlivých složek, dále o vysokou dostupnost a redundanci a odolnost proti chybám a kritickým složek.

ČÁST B: ZVLÁŠTNÍ POŽADAVKY

Tyto požadavky se týkají jednotlivých systémů a doplňují nebo dále upravují obecné požadavky.

1. Systémy a postupy pro uspořádání vzdušného prostoru.

1.1. Hladký a bezporuchový provoz

Informace týkající se předběžných a taktických aspektů dostupnosti vzdušného prostoru se poskytnou všem zainteresovaným stranám řádně a včas, aby bylo zajištěno efektivní přidělení vzdušného prostoru a jeho využití všemi uživateli. V této souvislosti se musí přihlédnout k vnitrostátním bezpečnostním požadavkům.

2. Systémy a postupy řízení pro uspořádání toku letového provozu.

2.1. Hladký a bezporuchový provoz

Systémy a postupy pro uspořádání toku letecké dopravy podporují sdílení správných, logicky souvisejících a důležitých strategických, podle situace předběžných či taktických, letových informací během všech letových fází a nabízejí možnosti dialogu s cílem dosáhnout optimálního využití vzdušného prostoru.

3. Systémy a postupy pro letové provozní služby

3.1. Systémy zpracování dat o letu

3.1.1. Hladký a bezporuchový provoz

Systémy zpracování dat o letu musí být schopny vzájemné součinnosti ve smyslu včasného předávání správných a ucelených informací a jednotného provozního výkladu těchto informací, aby se zajistil ucelený a odpovídající proces plánování a zdrojově efektivní taktická koordinace v rámci celé evropské sítě řízení letového provozu během všech fází letu.

Za účelem bezpečného, bezproblémového a rychlého zpracování v rámci celé evropské sítě řízení letového provozu musí zpracování dat o letu odpovídat a být přiměřené k danému prostředí (pozemní, manévrovací prostor konceových oblastí (TMA), na trati) pomocí známých charakteristik provozu a musí se využívat podle schválené a ověřené provozní koncepce, zejména ve smyslu přesnosti a chybové tolerance výsledků zpracování.

3.1.2. Podpora nových provozních koncepcí

↓ 1070/2009 Čl. 4 bod 4 písm. b)

Systémy zpracování údajů o letu musí umožnit postupné zavádění schválených a ověřených vyspělých provozních koncepcí pro všechny fáze letu, jak to konkrétně předpokládá hlavní plán ATM.

↓ 552/2004

Vlastnosti nástrojů intenzivní automatizace musí umožňovat logické a efektivní předběžné a taktické zpracování letových informací v jednotlivých částech evropské sítě řízení letového provozu.

Systémy umístěné ve vzdušném prostoru a na zemi a jejich složky podporující nové schválené a potvrzené provozní koncepce se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat pomocí vhodných a ověřených postupů tak, aby byly schopny vzájemné součinnosti v oblasti včasného předávání správných a logických informací a společného výkladu stávajících a možných provozních situací.

3.2. Systémy zpracování přehledových dat

3.2.1. Hladký a bezporuchový provoz

Systémy zpracování přehledových dat se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat pomocí vhodných a ověřených postupů tak, aby poskytovaly požadovaný výkon a kvalitu služeb v rámci daného prostředí (pozemní, manévrovací prostor konceových oblastí (TMA), na trati) pomocí známých charakteristik provozu, zejména jde o přesnost a spolehlivost vypočítaných výsledků, správnost, integritu, dostupnost, návaznost a včasnost informací na kontrolním stanovišti.

Systémy zpracování přehledových dat musí obsahovat včasné vzájemné předávání relevantních, přesných, logicky souvisejících a ucelených informací, aby se zajistil optimální provoz ve všech různých částech evropské sítě řízení letového provozu.

↓ 1070/2009 Čl. 4 bod 4 písm. b)

~~3.2.2. Podpora nových provozních koncepcí~~

~~Systémy zpracování přehledových dat se musí přizpůsobovat rostoucí dostupnosti nových zdrojů přehledových informací tak, aby se zvyšovala celková kvalita služeb, jak to konkrétně předpokládá hlavní plán ATM.~~

↓ 552/2004

~~3.3. Systémy rozhraní člověk/stroj~~

~~3.3.1. Hladký a bezporuchový provoz~~

~~Rozhraní člověk/stroj u pozemních systémů řízení letecké dopravy se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat pomocí vhodných a ověřených postupů tak, aby tato rozhraní nabízela všem řídicím letového provozu postupně harmonizované pracovní prostředí, včetně funkcí a ergonomických aspektů, odpovídající požadavkům na výkon v daném prostředí (pozemní, manévrovací prostor konceových oblastí (TMA), na trati) pomocí známých charakteristik provozu.~~

~~3.3.2. Podpora nových provozních koncepcí~~

~~Systémy rozhraní člověk/stroj musí postupně zavádět nové, schválené a potvrzené provozní koncepce a rozsáhlejší automatizaci takovým způsobem, aby se zaručilo, že úkoly, které plní řídicí letového provozu, zůstanou v souladu s lidskými možnostmi jak v režimu běžných, tak i degradovaných módů provozu.~~

~~4. Komunikační systémy a postupy pro komunikaci typu země-země, vzduch-země a vzduch-vzduch~~

~~4.1. Hladký a bezporuchový provoz~~

~~Komunikační systémy se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat pomocí vhodných a ověřených postupů tak, aby se dosáhlo požadovaných výkonů v rámci daného objemu vzdušného prostoru nebo při specifickém použití, zejména pokud jde o dobu zpracování komunikace, integritu, dostupnost a návaznost funkcí.~~

~~Komunikační síť v rámci evropské sítě řízení letového provozu musí splňovat požadavky kvality služeb, pokrytí a redundance.~~

↓ 1070/2009 Čl. 4 bod 4 písm. b)

~~4.2. Podpora nových provozních koncepcí~~

~~Komunikační systémy musí podporovat zavádění schválených a ověřených vyspělých provozních koncepcí pro všechny fáze letu, jak to konkrétně předpokládá hlavní plán ATM.~~

↓ 552/2004

~~5. Navigační systémy a postupy~~

~~5.1. Hladký a bezporuchový provoz~~

~~Navigační systémy se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat pomocí vhodných a potvrzených postupů tak, aby se dosahovalo požadovaných výkonů v oblasti horizontální~~

a vertikální navigace, zejména s ohledem na přesnost a funkční schopnost pro dané prostředí (pozemní, manévrovací prostor koneových oblastí (TMA), na trati) pomocí známých charakteristik provozu a využívaných v souladu se schválenou provozní koncepcí.

6. Přehledové systémy a postupy

6.1. Hladký a bezporuchový provoz

Přehledové systémy se musí navrhovat, vytvářet, udržovat a provozovat pomocí vhodných a potvrzených postupů tak, aby zajišťovaly požadovaný výkon použitelný v daném prostředí (pozemní, manévrovací prostor koneových oblastí (TMA), na trati) pomocí známých charakteristik provozu a využívaných v souladu se schválenou provozní koncepcí, zejména s ohledem na přesnost, pokrytí, rozsah a kvalitu služeb.

Přehledová síť v rámci evropské sítě řízení letového provozu musí splňovat požadavky kladené na přesnost, včasnost, pokrytí a redundanci. Tato síť musí umožnit předávání přehledových dat, aby se zdokonalil provoz po celé evropské síti řízení letového provozu.

7. Systémy a postupy pro letecké informační služby

7.1. Hladký a bezporuchový provoz

Přesné, včasné a ucelené letecké informace se musí poskytovat progresivně v elektronické formě na základě společně schválených a normalizovaných souborů dat.

Přesné a ucelené letecké informace, zejména informace o vzdušných a pozemních složkách nebo systémech se musí poskytovat včas.

7.2. Podpora nových provozních koncepcí

Stále přesnější, úplnější a aktuálnější letové informace se musí poskytovat a používat včas, aby se podpořilo postupné zlepšení účinnosti využití vzdušného prostoru a letiště.

8. Systémy a postupy pro využívání meteorologických informací

8.1. Hladký a bezporuchový provoz

Systémy a postupy využívání meteorologických informací musí zvyšovat ucelenost a rychlost jejich poskytování a kvalitu jejich prezentace, přičemž se používají dohodnuté soubory dat.

8.2. Podpora nových provozních koncepcí

Systémy a postupy využívání meteorologických informací musí zlepšit bezodkladnost jejich dostupnosti a rychlost, s jakou se dají využít, s cílem stále účinnějšího využívání vzdušného prostoru a letiště.

PŘÍLOHA III

SLOŽKY

~~Prohlášení ES o~~

~~shodě~~

~~o vhodnosti k používání~~

1. SLOŽKY

~~Složky budou označeny v prováděcích pravidlech pro interoperabilitu v souladu s ustanoveními článku 3 tohoto nařízení.~~

2. OBLAST PŮSOBNOSTI

~~Prohlášení ES se týká:~~

~~posouzení vnitřní shody složky posuzované samostatně se specifikacemi Společenství, které se mají dodržovat, nebo~~

~~hodnocení/posouzení vhodnosti používání dané složky posuzované v rámci jejího prostředí řízení letového provozu.~~

~~Hodnotící postupy, které používají oznámené subjekty ve fázi navrhování a výroby, vycházejí z modulů stanovených v rozhodnutí 93/465/EHS v souladu s podmínkami příslušných prováděcích pravidel pro interoperabilitu.~~

3. OBSAH PROHLÁŠENÍ ES

~~Prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti k používání a k nim přiložené dokumenty musí být opatřeny datem a podepsány.~~

~~Toto prohlášení je vyhotoveno ve stejném jazyce jako pokyny a musí obsahovat následující údaje:~~

~~odkazy na nařízení,~~

~~jméno a adresu výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství (obchodní firma a úplná adresa a v případě zplnomocněného zástupce také obchodní firma výrobce),~~

~~popis složky,~~

~~popis postupu použitelného pro účely prohlášení shody nebo vhodnosti k užívání (článek 5 tohoto nařízení),~~

~~všechna příslušná ustanovení, která složka splňuje, a zejména podmínky jejího užívání,~~

~~případně jméno a adresa oznámeného subjektu nebo oznámených subjektů zapojených do postupu ohledně shody nebo vhodnosti k používání a datum vystavení osvědčení, případně s uvedením doby a podmínek platnosti tohoto osvědčení,~~

~~případně odkaz na splněné specifikace Společenství,~~

~~– totožnost podepsané osoby oprávněné uzavírat závazky jménem výrobce nebo zplnomocněného zástupce výrobce usazeného ve Společenství.~~

PŘÍLOHA IV

SYSTÉMY

~~Prohlášení ES o ověření systémů~~

~~Postup ověření systémů~~

1. OBSAH PROHLÁŠENÍ ES O OVĚŘENÍ SYSTÉMŮ

~~Prohlášení ES o ověření a doprovodná dokumentace musí uvádět datum a musí být opatřeny podpisem. Prohlášení musí být vyhotoveno ve stejném jazyce jako technická dokumentace a musí obsahovat tyto údaje:~~

~~— odkazy na nařízení,~~

~~— jméno a adresu poskytovatele služeb letového provozu (obchodní firma a úplná adresa)~~

~~— stručný popis systému,~~

~~— popis postupu použitého za účelem prohlášení shody systému (článek 6 tohoto nařízení),~~

~~— případně jméno a adresa oznámeného subjektu provádějícího úkoly v souvislosti s postupem ověření,~~

~~— odkazy na dokumenty obsažené v technické dokumentaci,~~

~~— případně odkazy na specifikace Společenství,~~

~~— všechna příslušná předběžná či konečná ustanovení, která musí systémy splňovat, zejména jakékoli případné provozní omezení nebo podmínky,~~

~~– pokud je dočasné: doba platnosti prohlášení ES,~~

~~— totožnost podepsané osoby.~~

2. POSTUP OVĚŘENÍ SYSTÉMŮ

~~Ověření systémů je postup, v jehož rámci poskytovatel služeb letového provozu kontroluje a stvrzuje, že systém splňuje toto nařízení a na základě tohoto nařízení může být uveden do provozu.~~

~~Systém se kontroluje pro každý z následujících aspektů:~~

~~— celkový návrh,~~

~~— vývoj a integrace systému, zejména včetně sestavení složek a celkového přizpůsobení,~~

~~— integrace operačního systému,~~

~~— případně zvláštní ustanovení o údržbě systému.~~

~~Pokud příslušná prováděcí pravidla pro interoperabilitu vyžadují účast oznámeného subjektu, tento splnění úkolů, které mu byly přiděleny v souladu s pravidly, vypracuje osvědčení o shodě ve vztahu k provedeným úkolům. Toto osvědčení je určeno pro poskytovatele služeb letového provozu. Tento poskytovatel následně sestaví prohlášení ES o ověření, které je určeno pro vnitrostátní dozorový orgán.~~

3. TECHNICKÁ DOKUMENTACE

Technická dokumentace přiložená k prohlášení ES o ověření musí obsahovat všechny potřebné doklady týkající se charakteristik systému, včetně podmínek a limitů pro užívání, případně i dokumentů potvrzujících shodu složek.

Minimálně musí být přiloženy tyto dokumenty:

— údaje o tom, že příslušné části technických specifikací, které jsou používány pro zadávání zakázek, zaručují shodu s platnými prováděcími pravidly pro interoperabilitu, případně se specifikacemi Společenství,

— seznam složek podle článku 3 tohoto nařízení,

— kopie prohlášení ES o shodě nebo o vhodnosti k používání, které musí být předloženy výše uvedeným složkám v souladu s článkem 5 tohoto nařízení, případně s kopií záznamů o testech a zkouškách provedených oznámenými subjekty,

— pokud se oznámený subjekt účastnil ověření systému nebo systémů, potvrzení podepsané tímto subjektem uvádějící, že systém splňuje toto nařízení, s případnými výhradami, které byly zaznamenány během výkonu činností a nebyly odvolány,

— v případech neúčasti oznámeného subjektu záznam testů a konfigurací zařízení, které byly provedeny za účelem splnění základních požadavků a všech konkrétních požadavků uvedených v příslušných prováděcích pravidlech pro interoperabilitu.

4. PŘEDLOŽENÍ

Technická dokumentace musí být přiložena k prohlášení ES o ověření, které poskytovatel služeb letového provozu předkládá vnitrostátnímu dozorovému orgánu.

Kopii technické dokumentace musí poskytovatel uchovávat po celou dobu životnosti systému. Technická dokumentace se zašle jakémukoli jinému členskému státu na jeho žádost.

PŘÍLOHA III
SROVNÁVACÍ TABULKA

Nařízení č. 549/2004	Nařízení č. 550/2004	Nařízení č. 551/2004	Nařízení č. 552/2004	Toto nařízení
Čl. 1 odst. 1 až 3				Čl. 1 odst. 1 až 3
		Čl. 1 odst. 3		Čl. 1 odst. 4
Čl. 1 odst. 4				Čl. 1 odst. 5
	Článek 1			-----
		Čl. 1 odst. 1, 2 a 4		-----
			Článek 1	-----
Čl. 2 body 1 až 35				Čl. 2 body 1 až 35
				Čl. 2 body 36 až 38
Čl. 2 body 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				-----
Článek 3				-----
Čl. 4 odst. 1 a 2				Čl. 3 odst. 1 a 2
				Čl. 3 odst. 3 a 4
Čl. 4 odst. 3		Čl. 4 odst. 3		Čl. 3 odst. 5
				Čl. 3 odst. 6
Čl. 3 odst. 4 až 5				Čl. 3 odst. 7 a 8
				Čl. 3 odst. 9

	Čl. 2 odst. 1			Čl. 4 odst. 1 písm. a)
				Čl. 4 odst. 1 písm. b) až g)
	Čl. 2 odst. 2			Čl. 4 odst. 2
				Čl. 5 odst. 1 a 2
	Čl. 2 odst. 3 až 6			Čl. 5 odst. 3 až 6
	Čl. 3 odst. 1 a 2			Čl. 6 odst. 1 a 2
			Čl. 8 odst. 1 a 3	Čl. 6 odst. 3 a 4
				Čl. 6 odst. 5
			Čl. 8 odst. 2 a 4	-----
	Článek 6			----- -
Čl. 10 odst. 1				Čl. 7 odst. 1
				Čl. 7 odst. 2
	Čl. 7 odst. 1			Čl. 8 odst. 1
				Čl. 8 odst. 2
	Čl. 7 odst. 4 a 6			Čl. 8 odst. 3 a 4
	Čl. 7 odst. 2, 3, 5, 7 až 9			-----
	Článek 8			Článek 9
				Článek 10
	Článek 9			-----
Článek 11				Článek 11

	Článek 14			Článek 12
	Článek 15			Článek 13
	Článek 16			Článek 14
	Článek 15a			Článek 15
	Čl. 9a odst. 1			Čl. 16 odst. 1 a 3
				Čl. 16 odst. 2
	Čl. 9a odst. 2 bod i)			-----
	Čl. 9a odst. 2			Čl. 16 odst. 4
				Čl. 16 odst. 5
	Čl. 9a odst. 3 až 9			Čl. 16 odst. 6 až 12
	Článek 9b			-----
		Čl. 6 odst. 1 až 2b		Čl. 17 odst. 1 a 2b
				Čl. 17 odst. 2 písm. c) až e)
		Čl. 6 odst. 3 až 4 písm. d)		Čl. 17 odst. 3 až 4 písm. d)
				Čl. 17 odst. 4 písm. e)
		Čl. 6 odst. 4 písm. e) až f)		Čl. 17 odst. 4 písm. f) a g)
		Čl. 6 odst. 5 a 7		Čl. 17 odst. 5 a 6
		Čl. 6 odst. 8 a 9		-----

	Článek 10			Článek 18
				Článek 19
	Článek 11			Článek 20
	Článek 12			Článek 21
	Článek 13			Článek 22
		Článek 3		-----
		Článek 3a		Článek 23
		Článek 4		-----
		Článek 7		-----
		Článek 8		-----
				Čl. 24 odst. 1 a 2
			Čl. 3 odst. 3	-----
			Čl. 2 až čl. 3 odst. 2	-----
			Čl. 3 odst. 4 až 7	-----
	Čl. 17 odst. 1			Článek 25
				Článek 26
Čl. 5 odst. 1 až 3				Čl. 27 odst. 1 až 3
Čl. 5 odst. 4 a 5				-----
Čl. 10 odst. 2 a 3				Čl. 28 odst. 1 a 2
Článek 6				Článek 29

Článek 7				Článek 30
Článek 8				Článek 31
	Článek 4			-----
			Článek 9	-----
	Článek 18			Článek 32
Článek 9				Článek 33
Čl. 12 odst. 2 až 4				Čl. 34 odst. 1 až 3
Čl. 12 odst. 1				-----
	Článek 18a			-----
		Článek 10		-----
Článek 13				Článek 35
Článek 13a				Článek 36
			Článek 10	-----
			Článek 11	Článek 37
	Čl. 19 odst. 1			Článek 38
	Čl. 19 odst. 2			-----
	Příloha I		Příloha V	Příloha I
			Příloha I	-----
	Příloha II			Příloha II
			Příloha II	-----
				Příloha III

			Příloha III	-----
			Příloha IV	-----

