



**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES)
č. 549/2004**

ze dne 10. března 2004,

**kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe
(rámcové nařízení)**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽³⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ⁽⁴⁾ s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 11. prosince 2003,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) 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.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) 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.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 103 E, 30.4.2002, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. C 241, 7.10.2002, s. 24.

⁽³⁾ Úř. věst. C 278, 14.11.2002, s. 13.

⁽⁴⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 3. září 2002 (Úř. věst. 272 E, 13.11.2003, s. 296), Společný postoj Rady ze dne 18. března 2003 (Úř. věst. C 129 E, 3.6.2003, s. 1) a postoj Evropského parlamentu ze dne 3. července 2003 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 29. ledna 2004 a rozhodnutí Rady ze dne 2. února 2004.

▼B

- (5) Rozhodnutí vztahující se k obsahu, rozsahu nebo provádění vojenských činností a výcviku nespádají do působnosti Společenství.
- (6) Členské státy přijaly obecné prohlášení k vojenským otázkám vztahujícím se k jednotnému evropskému nebi⁽¹⁾. 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.
- (7) 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.
- (8) 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.
- (9) 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.
- (10) 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.
- (11) Jestliže je vyžadován nezávislý audit, který se týká poskytovatelů letových navigačních služeb, měla by být kontrola vykonávaná 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.
- (12) 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.
- (13) Přistoupení Společenství k Eurocontrolu je důležitou součástí při vytváření celoevropského vzdušného prostoru.
- (14) 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.
- (15) 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.

(¹) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 9.

▼B

- (16) Příprava opatření, která jsou nutná pro vytvoření jednotného evropského nebe, vyžaduje široce založené jednání dotčených hospodářských a sociálních subjektů.
- (17) 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 úrovni ⁽¹⁾.
- (18) 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.
- (19) 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.
- (20) Sankce stanovené za porušení tohoto nařízení a opatření uvedených v článku 3 by měly být účinné, přiměřené a odrazující, aniž by snižovaly provozní bezpečnost.
- (21) Dopad opatření přijatých k provedení tohoto nařízení by měl být hodnocen na základě zpráv, které budou pravidelně předávány Komisi.
- (22) 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.
- (23) 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.
- (24) Protože cílů 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.
- (25) 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 Komisi ⁽²⁾.
- (26) Ustanovení čl. 8 odst. 2 vzorového jednacího řádu pro výbory ⁽³⁾ 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 jednotné nebe může tak případně přizvat zástupce

⁽¹⁾ Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27.

⁽²⁾ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ Úř. věst. C 38, 6.2.2001, s. 3.

▼B

Eurocontrolu, aby se schůzí účastnili jako pozorovatelé nebo odborníci,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

▼M1*Článek 1***Cíl a oblast působnosti**

1. Cílem iniciativy jednotné evropské nebe je zdokonalit 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 konzistentní celoevropskou síť tratí, systémy uspořádání sítě a uspořádání letového provozu, které jsou založeny výhradně na bezpečnosti, výkonnosti a technických hlediscích, ku prospěchu všech uživatelů vzdušného prostoru. Toto nařízení tento cíl naplňuje tím, že zřizuje harmonizovaný právní rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe.

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 13. Toto nařízení a opatření podle článku 3 se nevztahují na vojenské činnosti a výcvik.

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 tomto kontextu je dalším cílem tohoto nařízení v oblasti své působnosti napomáhat členským státům v plnění jejich závazků podle Chicagské úmluvy tím, že poskytne základnu pro společný výklad a jednotné provádění ustanovení uvedené úmluvy a že zajistí, aby tato nařízení byla řádně zohledněna v prováděcích pravidlech k němu.

4. Toto nařízení se použije pro letiště v Gibraltar, aniž by byly dotčeny právní postoje Španělského království a Spojeného království Velké Británie a Severního Irsku ve sporech o suverenitu nad územím, kde se letiště nachází.

▼B*Článek 2***Definice**

Pro účely tohoto nařízení a opatření podle článku 3 se:

1. „službou řízení letového provozu“ rozumí služba poskytovaná za účelem:
 - a) zabránění nehod
 - mezi letadly a
 - mezi letadly a překážkami v manévrovacích prostorech a
 - b) urychlení a zajištění řádného toku letového provozu;
2. „letištní službou řízení“ rozumí služba řízení letového provozu pro letištní provoz;
3. „leteckou informační službou“ rozumí služba zřízená v rámci určené oblasti pokrytí, aby poskytovala letecké informace a údaje nezbytné pro bezpečnost, pravidelnost a účinnost letecké navigace;

▼ B

4. „letovými navigačními službami“ rozumějí služby letového provozu, komunikační služby, navigační služby a služby pro přehled o provozu, meteorologické služby pro letovou navigaci a letecké informační služby;
5. „poskytovateli letových navigačních služeb“ rozumějí veškeré veřejné nebo soukromé subjekty, které poskytují letové navigační služby pro všeobecný letový provoz;
6. „blokem vzdušného prostoru“ rozumí vzdušný prostor stanovených rozměrů v prostoru a čase, v jehož rámci jsou poskytovány letové navigační služby;
7. „uspořádáním vzdušného prostoru“ rozumí plánovací funkce, jejímž prvořadým cílem je maximalizace využití dostupného vzdušného prostoru dynamickým sdílením času a v určitou dobu na základě krátkodobých potřeb rovněž rozdělováním vzdušného prostoru pro různé kategorie uživatelů vzdušného prostoru;

▼ M1

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

▼ B

9. „uspořádáním toku letového provozu“ rozumí funkce zřízená s cílem přispět k bezpečnému, řádnému a urychlenému toku letového provozu tím, že kapacita řízení letového provozu je v co největší míře využita a objem letového provozu odpovídá kapacitám oznámeným dotyčnými poskytovateli letových provozních služeb;

▼ M1

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

▼ B

11. „letovými provozními službami“ 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“ rozumí služba řízení letového provozu pro řízené lety v bloku vzdušného prostoru;
13. „přibližovací službou řízení“ rozumí služba řízení letového provozu pro přilétající nebo odlétající řízené lety;

▼ M1

- 13a. „hlavním plánem ATM“ rozumí plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES ⁽¹⁾ 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) ⁽²⁾;

▼ B

14. „souborem služeb“ rozumějí dvě nebo více letových navigačních služeb;

▼ M1

15. „osvědčením“ 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;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 41.

⁽²⁾ Úř. věst. L 64, 2.3.2007, s. 1.

▼ B

16. „komunikačními službami“ rozumějí letecké pevné a mobilní služby, které umožňují komunikační spojení země-země, vzduch-země a vzduch-vzduch pro účely řízení letového provozu;
17. „evropskou sítí 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) ⁽¹⁾, který umožňuje poskytování letových navigačních služeb ve Společenství včetně rozhraní na hranicích s třetími zeměmi;
18. „provozní koncepcí“ rozumějí kritéria pro provozní užívání evropské sítě řízení letového provozu nebo její části;
19. „složkami“ rozumějí hmotné věci, např. technické vybavení a nehmotné věci, např. programové vybavení, na kterých závisí interoperabilita evropské sítě řízení letového provozu;
20. „Eurocontrolem“ rozumí Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu, zřízená Mezinárodní úmluvou o spolupráci při zajišťování bezpečnosti leteckého provozu ze dne 13. prosince 1960 ⁽²⁾;

▼ M1

22. „pružným užíváním vzdušného prostoru“ 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 vydal Eurocontrol;

▼ B

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

▼ M1

- 23a. „letovou informační službou“ rozumí služba poskytování za účelem podávání rad a informací užitečných pro bezpečné a hospodárné provádění letů;
- 23b. „pohotovostní službou“ rozumí služba poskytovaná za účelem vyrozumívání příslušných organizací o letadlech, kterým se má poskytnout pátrací a záchranná služba, a asistence těmto organizacím podle potřeby;

▼ B

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

▼ M1

25. „funkčním blokem vzdušného prostoru“ rozumí blok vzdušného prostoru stanovený na základě provozních požadavků a zřízený bez ohledu na státní hranice, v němž je poskytování letových navigačních služeb a dalších funkcí založeno na výkonnosti a optimalizováno, s cílem zajistit v každém funkčním bloku letového provozu rozšířenou spolupráci mezi poskytovateli letových navigačních služeb nebo případně stanovit jednotného poskytovatele;

▼ B

26. „všeobecným letovým provozem“ rozumí veškerý pohyb civilních letadel a rovněž veškerý pohyb státních letadel (včetně vojen-

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 33.

⁽²⁾ Úmluva upravená protokolem ze dne 12. února 1981 a změněná protokolem ze dne 27. června 1997.

▼ B

- ských, celních a policejních letadel), jestliže jsou tyto pohyby prováděné ve shodě s postupy ICAO;
27. „Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO)“ rozumí Mezinárodní organizace pro civilní letectví, zřízená Chicagskou úmluvou o mezinárodním civilním letectví z roku 1944;
 28. „interoperabilitou“ rozumí soubor funkčních, technických a provozních vlastností, které jsou předepsané pro systémy a složky evropské sítě řízení letového provozu a pro postupy jejího provozování, aby se umožnil její bezpečný, plynulý a účinný provoz. Interoperability je dosahováno zajištěním souladu systémů a složek se základními požadavky;
 29. „meteorologickými službami“ rozumějí zařízení a služby, které poskytují letadlům meteorologické předpovědi, hlášení a pozorování a další meteorologické informace a údaje, které státy poskytují pro využití v letectví;
 30. „navigačními službami“ rozumějí zařízení a služby, které poskytují letadlům informace k určování polohy a času;
 31. „provozními údaji“ rozumějí informace o všech fázích letu, které jsou 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;
 33. „uvedením do provozu“ rozumí první provozní užití po počáteční instalaci nebo zdokonalení systému;
 34. „sítí leteckých tratí“ rozumí síť specifických tratí pro usměrňování toku všeobecného letového provozu podle potřeb poskytování služeb řízení letového provozu;
 35. „směrováním“ 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;

▼ M1**▼ B**

38. „službami pro přehled o provozu“ rozumějí zařízení a služby, které jsou užívány k určení polohy letadel, aby se umožnil jejich bezpečný rozestup;
39. „systémem“ rozumí seskupení palubních a pozemních složek a zařízení v kosmickém prostoru, která zajišťují podporu letových navigačních služeb pro všechny fáze letu;
40. „zdokonalením“ rozumí každá úprava, která mění provozní vlastnosti systému;

▼ M1

41. „přeshraničními službami“ rozumí jakákoliv situace, kdy jsou letové navigační služby v určitém členském státě zajišťovány poskytovatelem služeb autorizovaným v jiném členském státě.

▼B*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) ⁽¹⁾;
- 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) ⁽²⁾ 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) ⁽³⁾

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.

▼M1*Článek 4***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 v rámci tohoto nařízení a v rámci opatření uvedených v článku 3.

2. Vnitrostátní dozorové orgány jsou nezávislé na poskytovatelích letových navigačních služeb. Této nezávislosti je dosaženo alespoň na funkční úrovni dostatečným oddělením vnitrostátních dozorových orgánů od těchto poskytovatelů.

3. Vnitrostátní dozorové orgány vykonávají své pravomoci nestranně, nezávisle a transparentně. Toho se dosáhne uplatněním vhodných řídicích a kontrolních mechanismů, 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.

4. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní dozorové orgány měly k účinnému a včasnému plnění úkolů, které jim toto nařízení přiděluje, potřebné zdroje a schopnosti.

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

▼B*Článek 5***Postup projednávání 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.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁽²⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽³⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.

▼B

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

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

▼M1

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.

*Článek 6***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 7***Vztahy s evropskými třetími zeměmi**

Společenství a jeho členské státy se zaměří na rozšíření jednotného evropského nebe na země, které nejsou členy Evropské unie, a bude jej podporovat. Za tímto účelem členské státy usilují, buď v rámci dohod uzavřených se sousedními třetími zeměmi, nebo v kontextu dohod o funkčních blocích vzdušného prostoru, o rozšíření oblasti působnosti tohoto nařízení i opatření uvedených v článku 3 i na tyto země.

*Článek 8***Prováděcí pravidla**

1. K vytvoření prováděcích pravidel může Komise vydat Eurocontrolu nebo případně jinému 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.

*Článek 9***Sankce**

Sankce, které členské státy stanoví za porušení tohoto nařízení a porušení opatření podle článku 3, kterých se dopustí zejména uživatelé vzdušného prostoru a poskytovatelé služeb, musí být účinné, přiměřené a odrazující.

▼ **M1***Článek 10***Konzultace se zúčastněnými stranami**

1. Členské státy jednající v souladu se svými vnitrostátními právními předpisy, stanoví konzultační mechanismus pro vhodné zapojení zúčastněných stran, včetně organizací profesního zastoupení zaměstnanců, do realizace jednotného evropského nebe.
2. Komise vytvoří konzultační mechanismus na úrovni Společenství. Konzultace se zúčastní konkrétní výbor pro kolektivní vyjednávání zřízený na základě rozhodnutí 98/500/ES.
3. Konzultace se zúčastněnými stranami se týká zejména vývoje a zavádění nových koncepcí a technologií v rámci EATMN.

Zúčastněnými stranami mohou být:

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

*Článek 11***Systém sledování výkonnosti**

1. Za účelem zlepšení výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě v rámci jednotného evropského nebe bude zřízen systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě. Součástí systému jsou:
 - a) výkonnostní cíle na úrovni Společenství 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;
 - c) pravidelná kontrola, sledování a měření výkonnosti letových navigačních služeb a služeb sítě.
2. Komise může v souladu s regulačním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 stanovit, že Eurocontrol nebo jiný nezávislý a kvalifikovaný orgán 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. 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 regulačním 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 funkčních bloků vzdušného prostoru uvedené v odst. 1 písm. b) vypracují vnitrostátní dozorové orgány a přijme (přijmou) členský stát (členské státy). Tyto plány zahrnou závazné vnitrostátní cíle nebo cíle na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru

▼ M1

a vhodný systém pobídek přijatý členským státem (členskými státy). Plány se vypracují po konzultaci s poskytovateli letových navigačních služeb, zástupci uživatelů vzdušného prostoru a případně také s provozovateli a koordinátory letišť.

- c) Soulad vnitrostátních cílů nebo cílů funkčních bloků vzdušného prostoru s výkonnostními cíly na úrovni Společenství posoudí Komise pomocí kritérií hodnocení uvedených v odst. 6 písm. d).

V případě, že Komise shledá, že jeden nebo více vnitrostátních cílů nebo cílů funkčních bloků vzdušného prostoru nespĺňuje kritéria hodnocení, může v souladu s poradním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 2 rozhodnout 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.

- d) Referenční období pro systém sledování výkonnosti činí nejméně tři roky a nejvýše pět let. Pokud nejsou vnitrostátní cíle nebo cíle funkčních bloků vzdušného prostoru během této doby splněny, uplatní členské státy nebo vnitrostátní dozorové orgány příslušná opatření, která stanovily. První referenční období trvá první tři roky od přijetí prováděcích pravidel uvedených v článku 6.
- e) Komise provede pravidelné hodnocení dosaženého pokroku v oblasti výkonnostních cílů a předloží výsledky Výboru pro jednotné nebe.

4. Na systém sledování výkonnosti uvedený v odstavci 1 se vztahují tyto postupy:

- a) shromažďování, uznávání, prověřování, hodnocení a šíření relevantních údajů souvisejících s poskytováním letových navigačních služeb a 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) výběr 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 výkonnostních cílů na úrovni Společenství, které zohlední příslušné údaje získané na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru;
- d) hodnocení vnitrostátních výkonnostních cílů funkčních bloků vzdušného prostoru na základě vnitrostátního plánu nebo plánu funkčních bloků vzdušného prostoru;

▼ **M1**

- e) sledování provádění vnitrostátních plánů výkonnosti nebo plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru, včetně příslušných varovných mechanismů.

Komise může 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.

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

6. Pokud jde o podrobnosti fungování systému sledování výkonnosti, přijme Komise v souladu s regulačním 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:

- a) obsah a časový harmonogram postupů uvedených v odstavci 4;
- b) referenční období a časové intervaly, ve kterých bude prováděno hodnocení plnění výkonnostních cílů a stanovování nových cílů pro příští referenční období;
- c) kritéria, podle kterých vnitrostátní dozorové orgány stanovují vnitrostátní plány výkonnosti nebo plány výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru, které obsahující 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 výkonnostní cíle odpovídající výkonnostním cílům na úrovni Společenství;
- d) kritéria pro vyhodnocení toho, zda jsou vnitrostátní cíle či cíle funkčních bloků vzdušného prostoru v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Společenství pro dané referenční období, a pro podporu varovných systémů;
- e) obecné zásady pro vytváření systému pobídek ze strany členských států;
- f) zásady pro uplatňování přechodného mechanismu nezbytného pro přizpůsobení se fungování systému sledování výkonnosti, které nesmí přesáhnout dobu dvanácti měsíců od přijetí prováděcích pravidel.

▼ **B***Článek 12***Dozor, sledování a metody hodnocení účinku**

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.

▼ **M1**

2. Komise pravidelně posuzuje uplatňování tohoto nařízení a opatření, která jsou uvedena v článku 3, a 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

▼ M1

o informace, které doplňují informace obsažené ve zprávách předaných členskými státy v souladu s odstavcem 1 tohoto článku.

▼ B

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

▼ M1

4. 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 zaměstnaneckých a technologických, jakož i kvality služeb.

▼ B*Článek 13***Bezpečnostní opatření**

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

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

▼ M1*Článek 13a***Evropská agentura pro bezpečnost letectví**

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⁽¹⁾ členské státy a Komise v souladu se svými úkoly stanovenými v tomto nařízení vhodným způsobem koordinují činnost s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví, čímž zajistí řádné zohlednění všech bezpečnostních aspektů.

▼ B*Článek 14***Vstup v platnost**

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

⁽¹⁾ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

▼B

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