NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1070/2009

ze dne 21. října 2009,

kterým se mění nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cílem zvýšit výkonnost a udržitelnost evropského leteckého systému

(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,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ([1]),

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ([2]),

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ([3]),

vzhledem k těmto důvodům:

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

(2) 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 (rámcové nařízení) ([4]), nařízení (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) ([5]), nařízení (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) ([6]) a nařízení (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě) ([7]), byl stanoven pevný právní základ pro hladký a bezporuchový, interoperabilní a bezpečný systém uspořádání letového provozu (ATM).

(3) V reakci na silnou poptávku odvětví, členských států a dalších zúčastněných stran po zjednodušení a zvýšení účinnosti regulačního rámce pro letectví v Evropě byla v listopadu 2006 založena Skupina na vysoké úrovni pro budoucí regulační rámec evropské letecké dopravy („skupina na vysoké úrovni"). Skupina na vysoké úrovni, složená ze zástupců většiny skupin zúčastněných stran, předložila v červenci 2007 zprávu obsahující soubor doporučení, která mají vést ke zlepšení výkonnosti a řízení evropského leteckého systému. Skupina na vysoké úrovni doporučila, aby byl životnímu prostředí přikládán stejný význam jako bezpečnosti a efektivitě leteckého systému, a trvala na tom, aby zástupci odvětví a regulační orgány spolupracovali tak, aby ATM co největší měrou přispívalo k udržitelnosti.

(4) Rada na svém zasedání dne 7. dubna 2008 vyzvala Komisi, aby v souladu s doporučeními skupiny na vysoké úrovni vypracovala všeobecný systémový přístup v souladu s konceptem od zahájení pojíždění pro vzlet až do ukončení pojíždění po přistání (gate-to-gate) za účelem zvýšení bezpečnosti, zlepšení ATM a zvýšení efektivity nákladů.

(5) Pro dokončení vytvoření jednotného evropského nebe je nezbytné přijmou na úrovni Společenství další opatření, zejména s cílem zlepšit výkonnost evropského leteckého systému v klíčových oblastech jako je životní prostředí, kapacita a efektivita nákladů, a to vše v rámci prvořadých bezpečnostních cílů. Rovněž je nezbytné přizpůsobit právní předpisy týkající se jednotného evropského nebe technickému pokroku.

(6) 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) ([8]) požaduje, aby byl vypracován a proveden hlavní plán ATM. Provedení hlavního plánu ATM vyžaduje přijetí regulačních opatření na podporu vývoje, zavedení a financování nových koncepcí a technologií. Výsledkem by měl být systém složený z plně harmonizovaných a interoperabilních složek zaručujících vysoce výkonnou leteckou dopravu v Evropě. Plán zavádění jednotného evropského nebe by měl zohledňovat harmonogram stanovený pro vývojovou a zaváděcí fázi programu SESAR jako součásti jednotného evropského nebe. Oba postupy by měly být úzce koordinovány.

([1]) Úř. věst. C 182, 4.8.2009, s. 50.
([2]) Úř. věst. C 120, 28.5.2009, s. 52.
([3]) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 25. března 2009 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 7. září 2009.
([4]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.
([5]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.
([6]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.
([7]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 26.
([8]) Úř. věst. L 64, 2.3.2007, s. 1.

(7) 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, 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.

(8) Při zavádění společných projektů by měla být věnována pozornost především zajištění toho, aby uživatelé vzdušného prostoru nebyli zpoplatňováni dvakrát, což lze docílit mimo jiné uplatňováním komplexního a transparentního účetnictví. Společné projekty by měly být zaváděny ve prospěch všech zúčastněných stran a měly by zajistit, aby ke všem těmto stranám bylo přistupováno stejným způsobem.

(9) 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 správních úkolů.

(10) 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.

(11) Sociální partneři by měli být lépe informováni a konzultováni v souvislosti se všemi opatřeními, která mají dalekosáhlé sociální důsledky. Na úrovni Společenství by měl být konzultován i výbor pro kolektivní vyjednávání zřízený rozhodnutím Komise 98/500/ES [1].

(12) K dosažení lepší výkonnosti v oblasti ATM a letových navigačních služeb (ANS) je nezbytné vytvořit rámec, který bude definovat, provádět a prosazovat závazné výkonnostní cíle v klíčových oblastech v souladu s politikami Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO). Nezanedbatelnou součástí takového rámce by měl být vhodný mechanismus pro podávání zpráv, zkoumání, hodnocení a šíření údajů o výkonnosti ATM a ANS a příslušný systém pobídek, který by podporoval dosahování stanovených cílů.

(13) Vnitrostátní dozorové orgány by měly mít dostatečnou pružnost, aby při přípravě svých vnitrostátních nebo regionálních plánů mohly zohlednit konkrétní vnitrostátní nebo regionální okolnosti. Při schvalování nebo přijímání vnitrostátních plánů by členské státy měly mít právo učinit příslušné úpravy.

(14) Při stanovování poplatků za poskytování letových navigačních služeb by měla Komise a členské státy usilovat o používání společných předpovědí. V případech, kdy se provoz od předpovědí výrazně liší, je třeba umožnit určitou pružnost, a to zejména prostřednictvím příslušných varovných mechanismů.

(15) Náklady stanovené členskými státy na národní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, které mají nést uživatelé vzdušného prostoru, by měly zohlednit výkonnostní cíle.

(16) V oblasti přeshraničního poskytování služeb by členské státy měly zajistit, že žádný vnitrostátní právní systém nezakazuje určení poskytovatele letových provozních služeb z důvodu, že je tento poskytovatel usazen v jiném členském státě nebo je vlastněn státními příslušníky tohoto členského státu.

(17) Vnitrostátní dozorové orgány by měly přijmout vhodná opatření k zajištění vysoké úrovně bezpečnosti a možnosti vydávat jednotlivá osvědčení pro každý typ letové navigační služby, přičemž by měly zohlednit efektivitu nákladů, postupovat konsistentně a zabránit duplicitě.

(18) Funkční bloky vzdušného prostoru jsou klíčovými prvky, které umožňují širší spolupráci mezi poskytovateli letových navigačních služeb s cílem zvýšit výkonnost a vytvářet součinnosti. Členské státy by měly v rozumném časovém horizontu vytvořit funkční bloky vzdušného prostoru. Za tímto účelem a s cílem optimalizovat rozhraní funkčních bloků vzdušného prostoru by dotčené členské státy měly spolupracovat navzájem a případně také s třetími zeměmi.

(19) Když členský stát zřídí funkční blok vzdušného prostoru, mají ostatní členské státy, Komise a jiné zúčastněné strany možnost vyjádřit své připomínky s cílem usnadnit výměnu názorů. Tyto připomínky by měly mít pro dotčené členské státy pouze poradní charakter.

[1] Rozhodnutí Komise 98/500/ES ze dne 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni (Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27).

(20) V případě obtíží při vyjednávání o zřízení funkčních bloků vzdušného prostoru může Komise určit koordinátora pro systém funkčních bloků vzdušného prostoru („koordinátor“). Úkolem koordinátora by mělo být poskytování pomoci při překonávání těchto obtíží, aniž by zasahoval do svrchovanosti dotčených členských států a případně třetích zemí, které jsou zapojeny do téhož funkčního bloku vzdušného prostoru. Náklady na činnost koordinátora by neměly mít dopad na státní rozpočty členských států.

(21) Zprávy Komise Eurocontrolu pro ověřování výkonnosti a závěrečná zpráva skupiny na vysoké úrovni potvrzují, že síť tratí letových provozních služeb a strukturu vzdušného prostoru nelze budovat odděleně, neboť jednotlivé členské státy jsou nedílnou součástí Evropské sítě uspořádání letového provozu (EATMN), jak v rámci Společenství, tak mimo něj. Proto by měl být pro všeobecný letový provoz zaveden postupně více integrovaný provozní vzdušný prostor.

(22) S ohledem na vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru a zřizování systému sledování výkonnosti by Komise měla určit nezbytné podmínky Společenství pro vytvoření jednotné evropské informační oblasti (SEFIR), jež budou od členských států vyžadovány organizací ICAO v souladu se zavedenými postupy této organizace a právy, povinnostmi a odpovědnostmi členských států podle Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, podepsané v Chicagu dne 7. prosince 1944 („Chicagská úmluva“), a vzít tyto nezbytné podmínky v úvahu. Oblast SEFIR by zahrnutím vzdušného prostoru, který spadá pod pravomoc členských států, měla usnadnit společné plánování a integrovaný provoz s cílem překonat regionální úzké profily. Oblast SEFIR by měla být dostatečně flexibilní, aby mohla odrážet konkrétní potřeby, jako je hustota provozu a požadovaná úroveň komplexnosti.

(23) Uživatelé vzdušného prostoru čelí rozdílným podmínkám přístupu ke vzdušnému prostoru Společenství a svobody pohybu v něm. Jde o důsledek chybějící harmonizace pravidel letu harmonizovaných na úrovni Společenství, zejména chybějící harmonizované klasifikace vzdušného prostoru. Komise by proto měla tato pravidla harmonizovat na základě standardů ICAO.

(24) EATMN by měla být navržena a realizována s ohledem na dosažení bezpečnosti, environmentální udržitelnosti, zvýšení kapacity a vyšší efektivity nákladů sítě letecké dopravy. Jak zdůraznila Komise Eurocontrolu pro ověřování výkonnosti ve své zprávě ze dne 31. října 2008 nazvané „Hodnocení iniciativ směřujících k zavedení funkčních bloků vzdušného prostoru a jejich přínosu pro zvyšování výkonnosti“, bylo by tohoto cíle nejlépe dosaženo v rámci koordinovaného uspořádání sítě letecké dopravy na úrovni Společenství.

(25) V souladu s prohlášením členských států o vojenských otázkách souvisejících s jednotným evropským nebem, které je přiloženo k nařízení (ES) č. 549/2004, by civilněvojenská spolupráce a koordinace měly hrát při zavádění jednotného evropského nebe zásadní úlohu, aby bylo možné směřovat k pružnějšímu využívání vzdušného prostoru s cílem dosáhnout výkonnostních cílů jednotného evropského nebe s řádným ohledem na efektivitu vojenských leteckých činností.

(26) Je nezbytné dosáhnout společné a harmonizované struktury vzdušného prostoru v oblasti tratí a založit stávající i budoucí organizaci vzdušného prostoru na společných zásadách, aby bylo zajištěno progresivní provádění hlavního plánu ATM, optimalizace využívání omezených zdrojů tak, aby se předešlo zbytečným nákladům na vybavenost, navrhování a uspořádání vzdušného prostoru v souladu s harmonizovanými pravidly. Za tímto účelem by měla být Komise odpovědná za přijetí potřebných pravidel a prováděcích rozhodnutí s právně závazným účinkem.

(27) Seznam funkcí pro uspořádání a navrhování sítí by měl být upraven tak, aby do něj v případě potřeby byly začleněny budoucí funkce sítě vymezené v hlavním plánu ATM. Přitom by Komise měla co nejlépe využít odborných znalostí agentury Eurocontrol.

(28) Skupina na vysoké úrovni doporučila vybudovat nové nebo rozšířené funkce na stávajících základech, posílit postavení Eurocontrolu a zároveň přisoudit Společenství roli jediného normotvůrce a dodržovat zásadu oddělení tvorby právních předpisů od poskytování služeb. Komise by proto měla reformovaný Eurocontrol, s nově zavedenými mechanismy pro správu a řízení, pověřit plněním úkolů vztahujících se k různým funkcím, jež nejsou spojeny s přijetím závazných opatření s obecnou působností ani s výkonem práva politického rozhodování. Výkon těchto úkolů Eurocontrolem by měl být uskutečněn nestranně a nákladově efektivním způsobem a s plným zapojením uživatelů vzdušného prostoru a poskytovatelů letových navigačních služeb.

(29) Měla by být přijata vhodná opatření ke zvýšení účinnosti systému uspořádání toku letového provozu s cílem pomoci stávajícím stanovištím, včetně ústředního stanoviště pro uspořádání letového provozu Eurocontrolu, zajistit efektivitu letového provozu. Sdělení Komise o akčním plánu pro kapacitu letišť, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě krom toho zdůrazňuje potřebu zajistit provozní soulad mezi letovými plány a letištními časy. Dále by mohlo monitorovací středisko Společenství pro kapacitu letišť napomáhat k tomu, aby byly členským státům poskytovány objektivní informace s cílem uvést kapacity letišť do souladu s kapacitou ATM, aniž by tím byly dotčeny jejich pravomoci v této oblasti.

(30) Zajištění moderních, úplných, kvalitních a včasných leteckých informací má významný dopad na bezpečnost a usnadnění přístupu ke vzdušnému prostoru Společenství a svobody pohybu v něm. Společenství by mělo vzít v úvahu hlavní plán ATM a ve spolupráci s Eurocontrolem se zasadit o modernizaci tohoto odvětví a zajistit, aby uživatelé měli k těmto údajům přístup prostřednictvím jednotného veřejného přístupového bodu, který bude nabízet ověřené a integrované informace moderní a uživatelsky přístupnou formou.

(31) Pro elektronický portál pro poskytování meteorologických informací by Komise měla vzít v úvahu různé zdroje informací, popř. i od stanovených poskytovatelů služeb.

(32) S cílem předejít zbytečné administrativní zátěži a překrývání ověřovacích postupů by se pro účely tohoto nařízení měla přijímat osvědčení vydaná 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 letectví [1], v případech, kdy se vztahují na složky nebo systémy.

(33) K osvědčení vydanému v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008, které dokládá alternativní formu splnění základních požadavků nařízení (ES) č. 552/2004, by měly být připojeny technické podklady, jak požaduje pro účely certifikace Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA).

(34) Některé požadavky nařízení (ES) č. 552/2004 by se neměly vztahovat na systémy, které byly dány do provozu před 20. říjnem 2005. Vnitrostátní dozorové orgány a poskytovatelé letových navigačních služeb by měli mít možnost dohodnout na vnitrostátní úrovni, jaké postupy a podklady jsou nutné k tomu, aby se prokázalo, že systémy ATM, jež byly dány do provozu před 20. říjnem 2005, splňují základní požadavky nařízení (ES) č. 552/2004. Prováděcí předpisy a specifikace Společenství, které byly přijaty po vydání tohoto nařízení, by měly výše uvedené skutečnosti zohlednit a neměly by z nich vyplynout žádné požadavky se zpětnou platností na předkládání dokladů.

(35) Skupina na vysoké úrovni ve své závěrečné zprávě doporučila Komisi, aby se program SESAR specificky zabýval vymezením interoperabilních postupů, systémů a výměny informací v rámci Evropy a se zbytkem světa. Jeho součástí by mělo být také vytvoření příslušných norem a stanovení nových prováděcích pravidel či specifikací Společenství v rámci jednotného evropského nebe.

(36) Při přijímání prováděcích opatření, včetně standardů, které stanovil Eurocontrol, by Komise měla zajistit, aby opatření zahrnovala všechny úpravy nezbytné pro zdokonalení původních standardů a aby plně zohlednila potřebu předejít dvojí regulaci.

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

(38) S ohledem na navržené rozšíření pravomocí agentury EASA tak, aby zahrnovaly také bezpečnost řízení letového provozu, by měla být zajištěna konzistence mezi nařízeními (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004, (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008.

(39) 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]. Tato opatření by měla být přijata v přiměřeném časovém horizontu tak, aby mohly být dodrženy lhůty stanovené v tomto nařízení a v nařízeních (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004, (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008.

(40) Komise by zejména měla být zmocněna aktualizovat opatření na základě technického nebo provozního vývoje a stanovit základní kritéria a postupy pro výkon některých funkcí řízení sítě. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 jejich doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

(41) Pokud ze závažných naléhavých důvodů nelze dodržet lhůty obvykl použitelné v rámci regulativního postupu s kontrolou, měla by mít Komise možnost použít postup pro naléhavé případy stanovený v článku 5a odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES.

(42) 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.

[1] Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

[2] Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

(43) Toto nařízení se v plném rozsahu uplatní na letiště v Gibraltaru, a to v souvislosti s textem prohlášení ministrů a na jeho základě. Aniž je dotčeno toto prohlášení ministrů, musí uplatňování tohoto opatření a všech souvisejících prováděcích opatření na letiště v Gibraltaru plně odpovídat uvedenému prohlášení a všem v něm stanoveným ujednáním.

(44) Nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 549/2004 se mění takto:

1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„*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 Gibraltaru, aniž by byly dotčeny právní postoje Španělského království a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska ve sporech o suverenitu nad územím, kde se letiště nachází."

2) Článek 2 se mění takto:

a) bod 8 se nahrazuje tímto:

„8. ‚uživateli vzdušného prostoru' rozumí provozovatelé letadel provozovaných v rámci všeobecného letového provozu;";

b) bod 10 se nahrazuje tímto:

„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 hospodárného pohybu letadel během všech fází provozních činností;";

c) vkládá se nový bod, který zní:

„13a. ‚hlavním plánem ATM' rozumí plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES (*) 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) (**);

(*) Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 41.
(**) Úř. věst. L 64, 2.3.2007, s. 1.";

d) bod 15 se nahrazuje tímto:

„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;";

e) bod 21 se zrušuje;

f) bod 22 se nahrazuje tímto:

„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;";

g) vkládají se nové body, který znějí:

„23a. ‚letovou informační službou' rozumí služba poskytovaní 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;";

h) bod 25 se nahrazuje tímto:

„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;";

i) bod 37 se zrušuje;

j) doplňuje se nový bod, který zní:

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

3) Článek 4 se nahrazuje tímto:

„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 řídících 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."

4) V článku 5 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„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."

5) Články 6 až 11 se nahrazují tímto:

„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 zajišťovánaúčast 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.

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 regulatorním 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 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 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 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 nesplňuje 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 regulatorním 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 regulatorním 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;

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 přibližovací 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 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:

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."

6) Článek 12 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Komise pravidelně posuzuje uplatňování tohoto nařízení a opatření, která jsou uvedená 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 o informace, které doplňují informace obsažené ve zprávách předaných členskými státy v souladu s odstavcem 1 tohoto článku.“;

b) odstavec 4 se nahrazuje tímto:

„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.“

7) Vkládá se nový článek, který zní:

„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 (*) 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.

(*) Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.“

Článek 2

Nařízení (ES) č. 550/2004 se mění takto:

1) Články 2 až 4 se nahrazují tímto:

„Článek 2

Úkoly vnitrostátních dozorových orgánů

1. Vnitrostátní dozorové orgány uvedené v článku 4 rámcového nařízení 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 do pravomoci členského státu, jenž určil nebo zřídil tento příslušný orgán.

2. Za tímto účelem provádí každý vnitrostátní dozorový orgán řádné inspekce a šetření, aby ověřil, zda jsou dodržovány požadavky tohoto nařízení, včetně požadavků týkajících se lidských zdrojů pro poskytování letových navigačních služeb. Dotčení poskytovatelé letových navigačních služeb tuto práci usnadňují.

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, jejž tento článek stanoví ve vztahu k poskytovatelům letových navigačních služeb poskytujícím služby, jež se k těmto blokům vztahují.

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 k vzdušnému prostoru spadajícímu do pravomoci jiného členského státu. Tato spolupráce zahrnuje dohodu o vyřizování případů neplnění použitelných společných požadavků stanovených v článku 6 nebo podmínek stanovených v příloze II.

5. V případě přeshraničního poskytování letových navigačních služeb zahrnují tato opatření dohodu o vzájemném uznávání činností v oblasti dozoru stanovených v odstavcích 1 a 2 a výsledků těchto činností. Toto vzájemné uznávání se rovněž uplatňuje, pokud se ujednání o uznávání mezi vnitrostátními dozorovými orgány vztahují na vydávání osvědčení pro poskytovatele 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 dozoru.

Článek 3

Kvalifikované subjekty

1. Vnitrostátní dozorové orgány mohou rozhodnout, aby byly prováděním inspekcí a šetření uvedených v čl. 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 po dobu tří let, přičemž lze tuto dobu obnovit. Vnitrostátní dozorové orgány mohou dát každému z kvalifikovaných subjektů se sídlem ve Společenství pokyn k provedení inspekcí a šetření.

Článek 4

Bezpečnostní požadavky

Komise přijme v souladu s regulatorním 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."

2) Článek 5 se zrušuje.

3) V článku 7 se odstavce 6 a 7 nahrazují těmito:

„6. Aniž jsou dotčeny články 8 a 9, zajišťuje vydané osvědčení poskytovatelům letových navigačních služeb možnost nabízet své služby členským státům, jiným poskytovatelům letových navigačních služeb, uživatelům vzdušného prostoru a letištím ve Společenství.

7. Vnitrostátní dozorové orgány sledují dodržování společných požadavků a podmínek připojených k osvědčení. Podrobnosti tohoto sledování jsou zahrnuty do výročních zpráv překládaných 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."

4) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Určení poskytovatelů letových provozních služeb

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

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

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 služeb letového provozu. Tyto povinnosti mohou zahrnovat podmínky včasného poskytnutí relevantních informací umožňujících identifikaci pohybů všech letadel ve vzdušném prostoru spadajícím pod jejich pravomoc.

4. Členské státy mohou volně uvážit, koho vyberou za poskytovatele služeb letového provozu, pokud tento poskytovatel plní požadavky a podmínky uvedené v článcích 6 a 7.

5. Ve vztahu k funkčním blokům vzdušného prostoru stanoveným v souladu s článkem 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."

5) Vkládají se nové články, které znějí:

„Článek 9a

Funkční bloky vzdušného prostoru

1. Členské státy přijmou veškerá opatření nezbytná k tomu, aby do 4. prosince 2012 zřídily funkční bloky vzdušného prostoru s cílem dosáhnout požadované kapacity a efektivnosti 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. Členské státy mezi sebou v co nejvyšší míře spolupracují, zejména pak při zřizování sousedních funkčních bloků vzdušného prostoru, aby zajistily soulad s tímto ustanovením. Případně se na spolupráci mohou podílet třetí země, jež se funkčních bloků vzdušného prostoru účastní.

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

a) jsou zakládány z důvodů bezpečnosti;

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

c) zajišťují soulad s evropskou sítí leteckých tratí vytvořenou v souladu s článkem 6 nařízení o vzdušném prostoru;

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

e) zajišťují hladké a pružné převzetí odpovědnosti za řízení letového provozu mezi stanovišti letových provozních služeb;

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

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

h) dodržují regionální dohody uzavřené ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost, zejména dohody s evropskými třetími zeměmi a

i) usnadňují soulad s výkonnostními cíli pro celé Společenství.

3. Funkční blok vzdušného prostoru se zřizuje pouze vzájemnou dohodou všech členských států, případně i třetích zemí, pod jejichž pravomoc spadá část vzdušného prostoru uvnitř funkčního bloku vzdušného prostoru. Před oznámením zřízení funkčního bloku vzdušného prostoru Komisi poskytne (poskytnou) dotčený členský stát (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.

5. 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 dotyčným členským státům. Aniž je dotčen odstavec 3, členské státy toto stanovisko zohlední při hledání řešení.

6. Poté, co Komise obdrží oznámení členských států o dohodách a prohlášeních uvedených v odstavcích 3 a 4, posoudí, do jaké míry jednotlivé funkční bloky vzdušného prostoru splňují požadavky stanovené v odstavci 2, a předá svá zjištění výboru pro jednotné nebe k debatě. Pokud Komise zjistí, že jeden nebo více funkčních bloků vzdušného prostoru nesplňují požadavky, zahájí s dotčenými členskými státy dialog s cílem dosáhnout shody o 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.

8. Metodické pokyny pro zřízení a úpravy funkčních bloků vzdušného prostoru budou vypracovány do 4. prosince 2010 v souladu s poradním postupem podle čl. 5 odst. 2 rámcového nařízení.

9. Komise přijme nejpozději do 4. prosince 2011 a v souladu s regulatorním postupem uvedeným v čl. 5 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.

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."

6) Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

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.“

7) V článku 12 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„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 14, 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.“

8) Článek 14 se nahrazuje tímto:

„Článek 14

Obecně

V souladu s požadavky článků 15 a 16 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 letů a zároveň zajišťuje optimální úroveň bezpečnosti. Tento systém 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.“

9) Článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Zásady

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:

a) náklady, jež mají nést uživatelé vzdušného prostoru, se stanoví jako náklady na poskytování letových navigačních služeb včetně příslušných úroků z kapitálových investic, odpisů majetku a nákladů na údržbu, provoz, řízení a správu. 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 11 rámcového nařízení, nebo v průběhu referenčního období, poté co byly provedeny příslušné úpravy při uplatnění varovných mechanismů uvedených v článku 11 rámcového nařízení;

b) 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 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 podle článku 9 rámcového nařízení ani náklady na nápravná opatření uložená členskými státy v souladu s článkem 11 rámcového nařízení;

c) 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;

d) náklady na různé druhy letových navigačních služeb jsou určovány samostatně, jak je stanoveno v čl. 12 odst. 3;

e) 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 navigačními službami, pouze pokud k tomu existují objektivní důvody, které jsou jasně vymezeny;

f) průhlednost nákladového základu pro poplatky musí být zaručena. Mají být přijata prováděcí pravidla pro informace poskytované poskytovateli služeb s cílem umožnit přezkoumání prognóz, skutečných nákladů a příjmů poskytovatele. Vnitrostátní dozorové orgány, poskytovatelé služeb, uživatelé vzdušného prostoru, Komise a Eurocontrol si vzájemně pravidelně vyměňují informace.

3. Členské státy dodržují při stanovení poplatků v souladu s odstavcem 2 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, 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 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.

4. Komise přijme k tomuto článku prováděcí pravidla regulatorním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení.“

10) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 15a

Společné projekty

1. Společné projekty mohou napomoci úspěšnému provádění hlavního plánu ATM. Tyto projekty podporují cíle tohoto nařízení, jež spočívají ve zlepšení výkonnosti evropského leteckého systému v klíčových oblastech, jako jsou kapacita, hospodárnost letů a efektivita nákladů a také udržitelnost životního prostředí, a to v rámci vyšších cílů zajištění bezpečnosti.

2. Komise může regulatorním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení 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 stranami příslušných bloků.

3. Komise může rovněž regulatorním postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 rámcového 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 finanční prostředků Společenství v rámci víceletého finančního rámce. Za tímto účelem, aniž jsou dotčeny pravomoci členských států rozhodovat o využití svých finančních zdrojů, provede Komise nezávislou analýzu nákladů a výnosů, konzultuje s členskými státy a příslušnými zúčastněnými stranami podle článku 10 rámcového 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 nediskriminace.“

11) Články 16 až 18 se nahrazují těmito:

„Článek 16

Přezkum dodržování zásad a pravidel

1. Komise zajišťuje průběžný přezkum dodržování zásad a pravidel uvedených v článcích 14 a 15, 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, Eurocontrolem 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. Aniž by byl dotčen čl. 18 odst. 1, sdělí Komise výsledky svého šetření členským státům, Eurocontrolu a zástupcům uživatelů vzdušného prostoru. Do dvou měsíců po obdržení žádosti, po vyslyšení dotčených členských států a po konzultaci s výborem pro jednotné nebe poradním postupem stanoveným v čl. 5 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.

Článek 17

Změny 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.

Článek 18

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. Tehdy musí být zveřejnění informací přiměřené a zohledňovat oprávněné zájmy poskytovatelů letových navigačních služeb, uživatelů vzdušného prostoru, letišť a jiných zúčastněných stran na ochraně jejich obchodního tajemství.

3. Informace a údaje poskytované v souladu se systémem poplatků uvedeným v článku 14 se zveřejňují."

12) Vkládá se nový článek, který zní:

„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."

13) Příloha I se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„POŽADAVKY NA KVALIFIKOVANÉ SUBJEKTY";

b) návětí se nahrazuje tímto:

„Kvalifikovaný subjekt:"

a následující výčet se případně odpovídajícím způsobem mluvnicky upravuje.

Článek 3

Nařízení (ES) č. 551/2004 se mění takto:

1) Článek 2 se zrušuje.

2) Článek 3 se nahrazuje tímto:

„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."

3) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 3a

Letecké informace v elektronické podobě

1. Aniž je dotčeno zveřejňování leteckých informací členskými státy, Komise ve spolupráci s Eurocontrolem zajistí – způsobem, který tomuto znění odpovídá, – dostupnost vysoce kvalitních leteckých informací v elektronické podobě, prezentovaných harmonizovaným způsobem a vyhovujících požadavkům všech příslušných uživatelů na jejich kvalitu a včasnost.

2. Pro účely odstavce 1 Komise

a) zajistí vytvoření infrastruktury leteckých informací pro celé Společenství 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 (AR-O), meteorologické informace a informace o uspořádání toku provozu;

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

3. Komise přijme k tomuto článku prováděcí pravidla regulatorním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení."

4) Článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Pravidla létání a klasifikace vzdušného prostoru

Komise v souladu s regulatorním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového 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."

5) Článek 5 se zrušuje.

6) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Navrhování a uspořádání sítě

1. 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 je podpora iniciativ na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a tyto funkce 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:

a) navrhování evropské sítě 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.

Funkce uvedené v prvním pododstavci 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.

Komise může po konzultaci s výborem pro jednotné nebe a v souladu s prováděcími pravidly podle odstavce 4 pověřit Eurocontrol nebo jiný nezávislý a odborně příslušný subjekt úkoly, jež jsou nezbytné pro výkon funkcí uvedených v prvním pododstavci. Tyto úkoly jsou plněny nestranně a hospodárně a jsou prováděny jménem členských států a zúčastněných stran. Podléhají řádnému řízení, jež uznává oddělení zodpovědností za poskytování služeb a regulaci, s přihlédnutím k potřebám celé sítě ATM a za plného zapojení uživatelů vzdušného prostoru a poskytovatelů letových navigačních služeb.

3. Po řádné konzultaci se zúčastněnými stranami z tohoto odvětví může Komise přidávat na seznam funkcí uvedených v odstavci 2 další funkce. 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. Prováděcí pravidla k opatřením uvedeným v tomto článku, vyjma pravidel uvedených v odstavcích 6 až 9, se přijímají regulatorním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení. Tato prováděcí pravidla se zaměří zejména na

a) koordinaci a harmonizaci procesu a postupů s cílem zlepšit výkonnost správy leteckých kmitočtů včetně stanovení zásad a kritérií;

b) základní funkci pro koordinaci včasné identifikace a řešení potřeb, pokud jde o kmitočty v pásmech přidělených evropskému všeobecnému leteckému provozu, s cílem podpořit organizaci a provoz evropské letecké sítě;

c) další funkce sítě, jak jsou popsány v hlavním plánu ATM;

d) postupy pro rozhodování založené na spolupráci mezi členskými státy, poskytovateli letových navigačních služeb a funkcí uspořádání sítě v případě úkolů uvedených v odstavci 2;

e) opatření pro konzultace s příslušnými zúčastněnými stranami v rámci rozhodovacího procesu na vnitrostátní i evropské úrovni a

f) v rámci rádiového spektra, jež bylo 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 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.

5. Jiná hlediska navrhování vzdušného prostoru než ta, jež jsou uvedena v odstavci 2, 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 funkčních bloků 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.

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 přilehlými oblastmi, aniž je tím dotčena bezpečnost.“

7) Článek 9 se zrušuje.

Článek 4

Nařízení (ES) č. 552/2004 se mění takto:

1) Vkládá se nový článek, který zní:

„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 letectví (*) 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.

(*) Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.“

2) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„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.“

3) V článku 10 se vkládá nový odstavec, který zní:

„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.“

4) Příloha II se mění takto:

a) v části A se první odstavec bodu 2 nahrazuje tímto:

„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.“;

b) část B se mění takto:

i) první odstavec bodu 3.1.2 se nahrazuje tímto:

„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.“,

ii) bod 3.2.2 se nahrazuje tímto:

„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.“,

iii) bod 4.2 se nahrazuje tímto:

„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.“

Článek 5

Vstup v platnost

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

Ustanovení čl. 6 odst. 2 a 6 nařízení (ES) č. 551/2004 ve znění tohoto nařízení se použije ode dne uvedeného v příslušných prováděcích pravidlech, avšak nejpozději od 4. prosince 2012.

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

Ve Štrasburku dne 21. října 2009.

Za Evropský parlament
předseda
J. BUZEK

Za Radu
předseda
C. MALMSTRÖM