

Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

► **B** **NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 550/2004**
 ze dne 10. března 2004,
 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi
 (nařízení o poskytování služeb)
 (Text s významem pro EHP)
 (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► <u>M1</u>	Nářízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 ze dne 21. října 2009	L 300	34	14.11.2009



**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES)
č. 550/2004**

ze dne 10. března 2004,

**o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském
nebi**

(nařízení o poskytování služeb)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 80 odst. 2 uvedené 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) Členské státy v různé míře reorganizovaly své vnitrostátní poskytovatele letových navigačních služeb tím, že zvýšily jejich úroveň samostatnosti a svobody při poskytování služeb. Stále více je nezbytné zajistit, aby v tomto novém prostředí byly uspokojovány minimální požadavky veřejného zájmu.
- (2) Zpráva skupiny na vysoké úrovni pro jednotné evropské nebe z listopadu 2000 potvrdila, že na úrovni Společenství je nutné mít pravidla, která by rozlišovala mezi regulací a poskytováním služeb, a že je nutné zavést systém certifikace zaměřený na zachování požadavků veřejného zájmu, především s ohledem na bezpečnost, a zdokonalit mechanismus zpoplatňování.
- (3) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004 (rámcové nařízení ⁽⁵⁾) stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe.
- (4) V zájmu vytvoření jednotného evropského nebe by měla být přijata opatření k bezpečnému a účinnému poskytování letových navigačních služeb, která jsou v souladu s organizací a užíváním vzdušného prostoru podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) ⁽⁶⁾. Zřízení harmonizované organizace pro poskytování těchto služeb je důležité pro uspokojení

⁽¹⁾ Úř. věst. C 103 E, 30. 4. 2002, s. 26.

⁽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. C 272 E, 13.11.2003, s. 303), společný postoj Rady ze dne 18. března 2003 (Úř. věst. C 129 E, 3.6.2003, s. 16) 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.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

▼B

- poptávky uživatelů vzdušného prostoru a bezpečné a účinné kontroly letového provozu.
- (5) Poskytování letových navigačních služeb tak, jak navrhuje toto nařízení, je spojeno s výkonem veřejné moci, která není hospodářské povahy a neopravňuje k použití pravidel na ochranu hospodářské soutěže uvedených ve Smlouvě.
 - (6) Členské státy odpovídají za zajištění bezpečného a účinného poskytování letových navigačních služeb a za kontrolu, jak poskytovatelé letových navigačních služeb dodržují společné požadavky stanovené na úrovni Společenství.
 - (7) Členskými státy by mělo být povoleno, aby uznaným organizacím, které mají technické zkušenosti, svěřily ověřování, jak poskytovatelé letových navigačních služeb dodržují společné požadavky stanovené na úrovni Společenství.
 - (8) Plynulý provoz systému letecké dopravy rovněž vyžaduje jednotné a vysoké normy provozní bezpečnosti určené poskytovatelům letových navigačních služeb.
 - (9) Měla by být přijata ustanovení k harmonizování systému osvědčování způsobilosti řídicích letového provozu s cílem zvýšit dostupnost řídicích letového provozu a podporovat vzájemné uznávání povolení.
 - (10) Zároveň se zárukou plynulého poskytování služby by měl být vytvořen systém vydávání osvědčení poskytovatelům navigačních služeb, který by umožnil vymezit práva a povinnosti těchto poskytovatelů a pravidelně sledovat dodržování těchto požadavků.
 - (11) Podmínky spojené s osvědčením by měly být objektivně odůvodněny a měly by být nediskriminační, přiměřené, průhledné a slučitelné se souvisejícími mezinárodními normami.
 - (12) Osvědčení by měla být všemi členskými státy vzájemně uznávaná, aby umožnila poskytovatelům letových navigačních služeb poskytovat služby v jiném členském státě, než ve které získali svá osvědčení, pokud jsou dodržovány bezpečnostní požadavky.
 - (13) Poskytování komunikačních, navigačních a pozorovacích služeb a rovněž leteckých informačních služeb by mělo být organizováno za tržních podmínek, přičemž by měly být brány v úvahu zvláštnosti těchto služeb a zachovávání vysoké úrovně bezpečnosti.
 - (14) V zájmu usnadnění bezpečného odbavování leteckého provozu mezi členskými státy s přihlédnutím k zájmům uživatelů vzdušného prostoru a cestujících by měl systém vydávání osvědčení zajišťovat rámec, který usnadňuje členským státům určovat poskytovatele letových provozních služeb bez ohledu na místo vydání osvědčení těmto poskytovatelům.
 - (15) Členské státy by na základě své analýzy bezpečnostních otázek měly mít možnost určit jednoho nebo více poskytovatelů meteorologických služeb pro celý vzdušný prostor nebo jeho část ve své působnosti, aniž by bylo třeba vyhlášovat nabídkové řízení.
 - (16) Poskytovatelé letových navigačních služeb by měli pomocí vhodných opatření zřídit a udržovat úzkou spolupráci s vojenskými orgány příslušnými pro řízení činností, které mohou ovlivnit všeobecný letový provoz.
 - (17) Účetnictví všech poskytovatelů letových navigačních služeb by mělo být co nejprůhlednější.
 - (18) Zavedení harmonizovaných zásad a podmínek pro přístup k provozním údajům by mělo v novém prostředí usnadnit poskytování letových navigačních služeb a provoz uživatelů vzdušného prostoru a letišť.

▼B

- (19) Podmínky zpoplatňování použitelné pro uživatele vzdušného prostoru by měly být spravedlivé a průhledné.
- (20) Uživatelské poplatky by měly stanovit úhradu za zařízení a služby poskytované letovými navigačními službami a členskými státy. Výše uživatelských poplatků by měla být přiměřená nákladům s přihlédnutím k cílům bezpečnosti a ekonomické efektivity.
- (21) Při poskytování rovnocenných letových navigačních služeb by nemělo docházet k diskriminaci mezi uživateli vzdušného prostoru.
- (22) Poskytovatelé letových navigačních služeb nabízejí určitá zařízení a služby, které přímo souvisejí s provozem letadel, a takové náklady by měli být schopni uhradit na základě zásady „platí uživatel“, což znamená, že uživatelé vzdušného prostoru by měli platit za náklady, které vzniknou v místě užití nebo v jeho nejbližším okolí.
- (23) Je důležité zajistit průhlednost nákladů, které vzniknou použitím těchto zařízení nebo služeb. Proto má být každá změna systému nebo výše poplatků vysvětlena uživatelům vzdušného prostoru. Tyto změny nebo investice navrhované poskytovateli letových navigačních služeb by měly být vysvětleny v rámci výměny informací mezi jejich řídicími orgány a uživateli vzdušného prostoru.
- (24) Měl by být vytvořen prostor pro úpravu poplatků, které přispějí k maximalizaci kapacity celkového systému. Finanční podněty mohou být užitečnou cestou k rychlejšímu zavádění pozemního nebo palubního vybavení, které zvyšuje kapacitu, a k odměňování vysokého výkonu nebo k vyrovnání obtíží při zvolení méně poptávaného směrování tratí.
- (25) V souvislosti s těmito příjmy vybíranými v zájmu zajistit přiměřenou návratnost kapitálu a v přímém vztahu k úsporám, které jsou vytvořeny zvýšením účinnosti, by Komise měla prozkoumat možnost stanovení rezervy, která by omezila účinek náhlého zvýšení poplatků požadovaných na uživateli vzdušného prostoru v době snížené úrovně letového provozu.
- (26) Komise by měla prozkoumat možnost zavedení dočasné finanční podpory opatření ke zvýšení celkové kapacity evropského systému řízení letového provozu.
- (27) Komise by měla ve spolupráci s Eurocontrolem, vnitrostátními dozorovými orgány a uživateli vzdušného prostoru pravidelně přezkoumat stanovení a ukládání poplatků pro uživatele vzdušného prostoru.
- (28) Vzhledem ke zvláštní citlivosti informací, které se týkají poskytovatelů letových navigačních služeb, by vnitrostátní dozorové orgány neměly zveřejňovat informace, na které se vztahuje profesní tajemství, aniž je dotčeno zavedení systému sledování a zveřejňování výsledků těchto poskytovatelů,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

▼B**KAPITOLA I
OBEČNÁ USTANOVENÍ***Článek 1***Oblast působnosti a účel**

1. V oblasti působnosti rámcového nařízení se toto nařízení týká poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi. Účelem tohoto nařízení je stanovit společné požadavky pro bezpečné a účinné poskytování letových navigačních služeb ve Společenství.
2. Toto nařízení se vztahuje na poskytování letových navigačních služeb pro všeobecný letový provoz v souladu s rámcovým nařízením a v oblasti jeho působnosti.

▼M1*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, jež 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, jež 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

▼M1

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 inspekci a šetření.

*Článek 4***Bezpečnostní požadavky**

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

▼B

KAPITOLA II

PRAVIDLA PRO POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB*Článek 6***Společné požadavky**

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

- technické a provozní způsobilosti a přiměřenosti,
- systémů a postupů pro řízení provozní bezpečnosti a kvality,
- systémů podávání zpráv,
- finanční způsobilosti,
- odpovědnosti a pojistného krytí,
- vlastnické a organizační struktury včetně ochrany před střetem zájmů,
- lidských zdrojů včetně odpovídajících plánů na nábor pracovníků,
- ochrany před protiprávními činy,
- security.

*Článek 7***Vydávání osvědčení poskytovatele letových navigačních služeb**

1. Poskytování všech letových navigačních služeb ve Společenství podléhá osvědčení, které je vydáváno členskými státy.
2. Žádosti o vydání osvědčení se předávají vnitrostátnímu dozorovému orgánu členského státu, kde má žadatel hlavní provozovnu nebo případně sídlo.
3. Vnitrostátní dozorové orgány vydají poskytovateli letových navigačních služeb osvědčení, jestliže splňuje společné požadavky uvedené v článku 6. Osvědčení mohou být vydávána jednotlivě pro každý typ letové navigační služby definované v článku 2 rámcového nařízení nebo

▼B

pro soubor těchto služeb, mimo jiné pokud poskytovatel letových provozních služeb bez ohledu na své právní postavení provozuje a udržuje své vlastní komunikační systémy, navigační systémy a systémy pozorování letového provozu. Osvědčení jsou pravidelně kontrolována.

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

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

▼M1

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 letišťům ve Společenství.

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

▼B

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

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

▼M1*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.

▼ **M1**

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 člancích 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.

▼ **B***Článek 9***Určení poskytovatelů meteorologických služeb**

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

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

▼ **M1***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;

▼ **MI**

- 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 dotčeným 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 regulatorem 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 regulatorem 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

▼ M1

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.

▼ B*Článek 10***Vztahy mezi poskytovateli služeb**

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb mohou využít služeb ostatních poskytovatelů služeb, kterým bylo vydáno osvědčení ve Společenství.

2. Poskytovatelé letových navigačních služeb formalizují své pracovní vztahy písemnými dohodami nebo obdobnými právními ujednáními, ve kterých jsou stanovené jednotlivé povinnosti a funkce převzaté každým poskytovatelem a které umožňují výměnu provozních údajů mezi všemi poskytovateli služeb, pokud se jedná o všeobecný letový provoz. Tyto dohody nebo ujednání se oznamují příslušnému vnitrostátnímu dozorovému orgánu nebo příslušným vnitrostátním dozorovým orgánům.

3. V případech, ve kterých jde o poskytování letových provozních služeb, je vyžadován souhlas dotčených členských států. V případech, ve kterých jde o poskytování meteorologických služeb, je vyžadován souhlas dotčených členských států, jestliže určily poskytovatele na výlučném základě v souladu s čl. 9 odst. 1.

▼ M1*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.

▼ B*Článek 12***Průhlednost účetních výkazů**

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

▼ B

2. Ve všech případech poskytovatelé letových navigačních služeb zveřejňují výroční zprávu a pravidelně se podrobují nezávislému auditu.

▼ M1

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.

▼ B

4. Členské státy určí příslušné orgány, které jsou oprávněné k nahlédnutí do účetních výkazů poskytovatelů služeb, kteří poskytují služby ve vzdušném prostoru spadajícím pod pravomoc dotčených členských států.

5. Členské státy mohou použít přechodná ustanovení článku 9 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1606/2002 ze dne 19. července 2002 o uplatňování mezinárodních účetních standardů⁽¹⁾ na poskytovatele letových navigačních služeb, kteří spadají do oblasti působnosti tohoto nařízení.

*Článek 13***Přístup k údajům a ochrana údajů**

1. Co se týče všeobecného letového provozu, jsou mezi všemi poskytovateli letových navigačních služeb, uživateli vzdušného prostoru a letišti významné provozní údaje, které usnadňují jejich provozní potřeby, vyměňovány v reálném čase. Údaje smějí být užívány jen pro provozní účely.

2. Přístup k významným provozním údajům je umožněn příslušným orgánům, poskytovatelům letových navigačních služeb majícím osvědčení, uživatelům vzdušného prostoru a letišťům v souladu se zásadou zákazu diskriminace.

3. Poskytovatelé letových navigačních služeb mající osvědčení, uživatelé vzdušného prostoru a letiště stanoví standardní podmínky přístupu k jiným významným provozním údajům, než které jsou uvedeny v odstavci 1. Tyto standardní podmínky schvalují vnitrostátní dozorné orgány. Postupem stanoveným v čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení jsou podle potřeby stanovena podrobná pravidla, která se vztahují k těmto podmínkám.

KAPITOLA III

SYSTÉMY POPLATKŮ**▼ M1***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

⁽¹⁾ Úř. věst. L 243, 11.9.2002, s. 1.

▼ **M1**

a se systémem poplatků za traťové navigační služby, který používá Eurocontrol.

*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;

▼ **MI**

- 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 dozorné 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.

*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 finančních 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.

▼ **M1***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 nebo 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.

▼ **B**

KAPITOLA IV

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ▼ **M1***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 regulačním 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.

▼ M1

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

*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.

▼ B*Článek 19***Vstup v platnost**

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Články 7 a 8 však vstupují v platnost jeden rok po zveřejnění společných požadavků, tak jak je uvedeno v článku 6 v *Úředním věstníku Evropské unie*.

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

▼B*PŘÍLOHA I***►M1 POŽADAVKY NA KVALIFIKOVANÉ SUBJEKTY ◀****►M1** Kvalifikovaný subjekt: ◀

- musí prokázat rozsáhlou zkušenost v oblasti hodnocení veřejných a soukromých subjektů na úseku letecké dopravy, zejména poskytovatelů letových navigačních služeb, a v jiných souvisejících úsecích z jedné nebo více oblastí, na které se vztahuje toto nařízení,
- musí mít komplexní pravidla a předpisy pro pravidelná šetření o výše uvedených subjektech, která jsou zveřejňována, postupně doplňována a zlepšována na základě výzkumných a vývojových programů,
- nesmí být ovládána poskytovateli letových navigačních služeb, řídicími orgány letiště nebo ostatními subjekty podnikajícími v poskytování letových navigačních služeb nebo ve službách letecké dopravy,
- musí být vybavena dostatečným technickým, řídicím, podpůrným a výzkumným personálem odpovídajícím úkolům, které mají být vykonávány,
- musí být řízena a spravována tak, aby byla zajištěna důvěrnost informací požadovaných správními orgány,
- musí být připravené poskytnout významné informace příslušnému vnitrostátnímu dozorovému orgánu,
- musí mít stanoveny a zdokumentovány své zásady, cíle a závazky týkající se kvality a musí zajistit, aby na všech úrovních organizace byly tyto zásady srozumitelné, uplatňované a prosazované,
- musí mít vypracovaný, uplatňovat a prosazovat účinný vnitřní systém kvality založený na mezinárodně uznaných normách kvality a v souladu s EN 45004 (kontrolní orgány) a s EN 29001 podle požadavků programu IACS pro osvědčování systému kvality,
- musí svůj systém zajišťování kvality nechat osvědčit nezávislým orgánem auditorů uznaným členským státem v místě usazení organizace.

*PŘÍLOHA II***PODMÍNKY SPOJENÉ S OSVĚDČENÍM**

1. V osvědčení musí být uveden
 - a) vnitrostátní dozorový orgán vydávající osvědčení;
 - b) žadatel (jméno a adresa);
 - c) služby, pro které je vydáno osvědčení;
 - d) prohlášení, že žadatel dodržuje společné požadavky podle článku 6 tohoto nařízení;
 - e) den vydání a doba platnosti osvědčení.
2. Dodatečné podmínky připojené k osvědčení se mohou podle potřeby týkat
 - a) nediskriminujícího přístupu uživatelů vzdušného prostoru k službám a požadované úrovni výkonnosti těchto služeb včetně úrovně bezpečnosti a vzájemné slučitelnosti;
 - b) provozních technických podmínek pro určité služby;
 - c) lhůty, ve které má být služba poskytnuta;
 - d) různého provozního vybavení používaného v rámci určitých služeb;
 - e) oddělení nebo omezení při provozování služeb, které se nevztahují k poskytování letových navigačních služeb;
 - f) smluv, dohod nebo jiných ujednání mezi poskytovatelem služeb a třetí osobou týkajících se poskytnutých služeb;
 - g) poskytování informací, které jsou opodstatněně požadované pro ověření, zda jsou služby v souladu se společnými požadavky včetně plánů, finančních a provozních údajů a hlavních změn v typu nebo rozsahu poskytovaných letových navigačních služeb;
 - h) veškerých jiných právních podmínek, které nejsou specifické pro letové navigační služby, jako například podmínky vztahující se k pozastavení nebo odebrání osvědčení.