

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 1070/2009

z 21. októbra 2009,

ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽¹⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽²⁾,konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ⁽³⁾,

keďže:

- (1) Vykonávanie spoločnej dopravnej politiky si vyžaduje výkonný systém leteckej dopravy, ktorý umožňuje bezpečnú, pravidelnú a udržateľnú prevádzku služieb leteckej dopravy, optimalizuje kapacitu a uľahčuje voľný pohyb tovaru, osôb a služieb.
- (2) Prijatím prvého balíka právnych predpisov o jednotnom európskom nebi Európskym parlamentom a Radou, a to nariadenia (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) ⁽⁴⁾, nariadenia (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) ⁽⁵⁾, nariadenia (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) ⁽⁶⁾ a nariadenia (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite) ⁽⁷⁾, sa položil pevný právny základ pre plynulý, interoperabilný a bezpečný systém riadenia letovej prevádzky (ATM – Air Traffic Management).

- (3) Odpoveďou na dôrazné požiadavky odvetvia, členských štátov a ďalších zainteresovaných strán týkajúcich sa zjednodušenia a zvýšenia účinnosti regulačného rámca leteckej dopravy v Európe bolo vytvorenie skupiny na vysokej úrovni pre budúci európsky regulačný rámec pre oblasť leteckého priestoru (ďalej len „skupina na vysokej úrovni“) v novembri 2006. Skupina na vysokej úrovni zložená zo zástupcov väčšiny zainteresovaných strán predložila v júli 2007 správu obsahujúcu súbor odporúčaní, ktoré majú viesť k zlepšeniu výkonnosti a riadenia európskeho systému leteckej dopravy. Skupina na vysokej úrovni odporučila, aby sa životnému prostrediu prikladala rovnaká dôležitosť ako bezpečnosti a efektívnosti systému leteckej dopravy, a trvala na tom, aby zástupcovia odvetvia a regulačných orgánov spolupracovali na tom, aby sa zabezpečilo, že ATM prispeje čo najväčšou mierou k udržateľnosti.

- (4) Rada na svojom zasadnutí 7. apríla 2008 vyzvala Komisiu, aby v súlade s odporúčaniami skupiny na vysokej úrovni vypracovala celkový systémový prístup podľa koncepcie „gate-to-gate“ (od vzletu až po pristátie) s cieľom zvýšiť bezpečnosť, zlepšiť ATM a zvýšiť nákladovú efektívnosť.

- (5) Aby sa dokončilo vytvorenie jednotného európskeho neba, je potrebné prijať dodatočné opatrenia na úrovni Spoločenstva, obzvlášť na zlepšenie výkonnosti európskeho systému leteckej dopravy v kľúčových oblastiach, ako sú životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť, a to všetko s ohľadom na prvoradé ciele bezpečnosti. Právne predpisy o jednotnom európskom nebi je tiež potrebné prispôsobiť technickému pokroku.

- (6) Nariadenie Rady (ES) č. 219/2007 z 27. februára 2007 o založení spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR) ⁽⁸⁾ vyžaduje vytvorenie a vykonávanie základného plánu ATM. Vykonávanie základného plánu ATM si vyžaduje regulačné opatrenia na podporu vývoja, zavedenia a financovania nových konceptov a technológií. Výsledkom by mal byť systém skladajúci sa z plne harmonizovaných a interoperabilných zložiek, ktoré zaručujú vysokú výkonnosť činností leteckej dopravy v Európe. Harmonogram vykonávania jednotného európskeho neba by mal zohľadňovať časový rámec stanovený pre vývojovú a realizačnú fázu programu SESAR ako súčasť jednotného európskeho neba. Oba procesy by sa mali úzko koordinovať.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 182, 4.8.2009, s. 50.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 120, 28.5.2009, s. 52.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu z 25. marca 2009 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady zo 7. septembra 2009.

⁽⁴⁾ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽⁶⁾ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁽⁷⁾ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26.

⁽⁸⁾ Ú. v. EÚ L 64, 2.3.2007, s. 1.

- (7) Konceptia spoločných projektov zameraných na pomoc používateľom vzdušného priestoru a/alebo poskytovateľom letových navigačných služieb v záujme zlepšovania spoločnej infraštruktúry letovej navigácie, poskytovania letových navigačných služieb a využívania vzdušného priestoru, najmä projektov, ktoré by mohli byť potrebné na vykonávanie základného plánu ATM, by nemala ohroziť už skôr jestvujúce projekty, o ktorých rozhodol jeden alebo viaceré členské štáty s podobnými cieľmi. Ustanovenia o financovaní realizácie spoločných projektov by nemali stanovovať spôsob, akým sa tieto spoločné projekty zostavia. Komisia môže navrhnúť, aby sa na podporu spoločných projektov, najmä urýchlenie realizácie programu SESAR, mohli v rámci viacročného finančného rámca použiť finančné zdroje ako prostriedky určené na transeurópske siete alebo na financovanie Európskej investičnej banky. Bez toho, aby bol dotknutý prístup k uvedeným zdrojom, členské štáty by mali mať možnosť slobodne rozhodnúť, ako sa majú použiť príjmy z obchodovania s emisnými kvótami v sektore leteckej dopravy formou aukcie v rámci schémy obchodovania s emisiami, a v tejto súvislosti zvážiť, či by sa časť takýchto príjmov nemohla využiť na financovanie spoločných projektov na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru.
- (8) Najmä v prípade realizácie spoločných projektov by sa malo dbať na to, aby sa zabezpečilo, že používatelia vzdušného priestoru nebudú platiť dvojité poplatky, a to aj prostredníctvom uplatnenia komplexného a transparentného účtovníctva. Spoločné projekty by sa mali realizovať v prospech všetkých zainteresovaných strán a mali by zaručovať rovnaké zaobchádzanie s nimi.
- (9) Aby sa zaistil konzistentný a dôkladný dohľad nad poskytovaním služieb v celej Európe, národné dozorné orgány by mali mať zaručenú dostatočnú nezávislosť a zdroje. Táto nezávislosť by uvedeným orgánom nemala brániť v tom, aby vykonávali svoje úlohy v administratívnom rámci.
- (10) Národné dozorné orgány zohrávajú kľúčovú úlohu pri vykonávaní jednotného európskeho neba, a preto by Komisia mala uľahčovať ich vzájomnú spoluprácu s cieľom umožniť výmenu najlepších postupov a rozvoj spoločného prístupu, a to aj prostredníctvom posilnenej spolupráce na regionálnej úrovni. Táto spolupráca by sa mala uskutočňovať na pravidelnom základe.
- (11) Sociálni partneri by mali byť lepšie informovaní a všetky opatrenia, ktoré majú podstatné sociálne dôsledky, by sa s nimi mali prekonzultovať. Na úrovni Spoločenstva by sa malo konzultovať aj s výborom pre medziodvetvový dialóg zriadeným podľa rozhodnutia Komisie 98/500/ES⁽¹⁾.
- (12) Na dosiahnutie lepšej výkonnosti ATM a letových navigačných služieb (ANS – Air Navigation Services) je potrebné vytvoriť rámec, ktorý bude definovať, vykonávať a presadzovať záväzné výkonnostné ciele v kľúčových oblastiach výkonnosti v súlade so zásadami Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO – International Civil Aviation Organization). Nevyhnutnou súčasťou tohto rámca by mal byť vhodný mechanizmus na podávanie hlásení, ako aj preskúmanie, vyhodnocovanie a rozširovanie údajov o výkonnosti ATM a ANS spolu s patričným stimulačným systémom, ktorý by podporoval dosahovanie cieľov.
- (13) Národné dozorné orgány by mali byť dostatočne pružné na to, aby pri príprave svojich národných alebo regionálnych plánov zohľadňovali konkrétne okolnosti na národnej alebo regionálnej úrovni. Členské štáty by pri schvaľovaní alebo prijímaní národných plánov mali mať právo na vykonanie vhodných úprav.
- (14) Komisia a členské štáty by sa pri stanovovaní poplatkov za poskytovanie letových navigačných služieb mali usilovať o využívanie spoločných prognóz. V prípadoch, keď sa prevádzka významne líši od prognóz, by sa mala umožniť určitá pružnosť, a to najmä prostredníctvom vhodných varovných mechanizmov.
- (15) Členské štáty by pri určovaní nákladov na národnej úrovni alebo na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru, ktoré sa majú rozdeliť medzi používateľov vzdušného priestoru, mali zohľadňovať výkonnostné ciele.
- (16) Členské štáty by mali v súvislosti s cezhraničným poskytovaním služieb zabezpečiť, aby nijaký vnútroštátny právny systém nebránil poverovaniu poskytovateľa letových prevádzkových služieb z dôvodu, že má sídlo v inom členskom štáte alebo ho vlastnia štátni príslušníci daného členského štátu.
- (17) Národné dozorné orgány by mali prijať vhodné opatrenia na zabezpečenie vysokej úrovne bezpečnosti vrátane možnosti vydávania jednotlivého osvedčenia pre každý typ letovej navigačnej služby, pričom by mali brať ohľad na potrebu nákladovej efektívnosti a súladu nákladov a predchádzať duplicitě.
- (18) Funkčné bloky vzdušného priestoru sú kľúčovým predpokladom podpory spolupráce medzi poskytovateľmi letových navigačných služieb s cieľom zlepšovať výkonnosť a vytvárať synergický efekt. Členské štáty by mali vytvoriť funkčné bloky vzdušného priestoru v primeranom časovom rámci. Príslušné členské štáty by na tento účel a na optimalizáciu rozhrania funkčných blokov vzdušného priestoru v rámci jednotného európskeho neba mali spolupracovať medzi sebou a v prípade potreby aj s tretími krajinami.
- (19) Keď členské štáty stanovujú funkčné bloky vzdušného priestoru, ostatné členské štáty, Komisia a iné zainteresované strany majú možnosť predložiť svoje pripomienky s cieľom uľahčenia výmeny názorov. Uvedené pripomienky by pre príslušný členský štát (príslušné členské štáty) mali mať len poradný charakter.

(1) Rozhodnutie Komisie 98/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení Výboru pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni (Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27).

- (20) Ak nastanú ťažkosti pri rokovaniach pokiaľ ide o stanovenie funkčných blokov vzdušného priestoru, Komisia môže vymenovať koordinátora pre funkčné bloky vzdušného priestoru (ďalej len „koordinátor“). Úlohou koordinátora by malo byť poskytovanie pomoci pri prekonávaní týchto ťažkostí bez toho, aby zasahoval do otázok súvisiacich so suverenitou príslušného členského štátu (príslušných členských štátov), prípadne suverenitou tretích krajín patriacich do rovnakého funkčného bloku vzdušného priestoru. Náklady na činnosť koordinátora by nemali mať nijaký vplyv na štátne rozpočty členských štátov.
- (21) Správy komisie Eurocontrolu na hodnotenie výkonnosti (Eurocontrol Performance Review Commission) a záverečná správa skupiny na vysokej úrovni potvrdzujú, že sieť tratia a štruktúra vzdušného priestoru sa nemôžu vytvárať izolovane, pretože každý jednotlivý členský štát je integrovaným prvkom európskej siete riadenia letovej prevádzky (EATMN – European Air Traffic Management Network) v rámci Spoločenstva, ako aj mimo neho. Preto by sa mal pre všeobecnú letovú prevádzku postupne vytvoriť integrovanejší prevádzkový vzdušný priestor.
- (22) Komisia by v súvislosti s vytváraním funkčných blokov vzdušného priestoru a zavádzaním systému výkonnosti mala určiť a vziať do úvahy stanovenie nevyhnutných podmienok Spoločenstva na vytvorenie Jednotnej európskej letovej informačnej oblasti (SEFIR – Single European Flight Information Region), ktoré budú požadovať členské štáty v rámci ICAO v súlade s platnými postupmi organizácie a právami, povinnosťami a záväzkami členských štátov vyplývajúcimi z Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, podpísanom 7. decembra 1944 v Chicagu (ďalej len „Chicagsky dohovor“). Táto oblasť zahrňujúca vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné členské štáty, by mala uľahčiť spoločné plánovanie a integrovanú prevádzku s cieľom prekonať regionálne problémy. SEFIR by mala byť dostatočne pružná na to, aby sa mohli zohľadňovať konkrétne potreby, napríklad hustota prevádzky a požadovaná úroveň zložitosti.
- (23) Používatelia vzdušného priestoru čelia nerovným podmienkam prístupu do vzdušného priestoru Spoločenstva a slobody pohybu v ňom. Je to spôsobené chýbajúcimi harmonizovanými pravidlami Spoločenstva týkajúcimi sa vzdušného priestoru, najmä chýbajúcou harmonizovanou klasifikáciou vzdušného priestoru. Komisia by preto mala takéto pravidlá harmonizovať na základe noriem ICAO.
- (24) EATMN by mala byť navrhnutá a vykonávaná s cieľom dosiahnutia bezpečnosti, udržateľnosti životného prostredia, rozširovania kapacít a zvyšovania efektívnosti nákladov celej siete leteckej dopravy. Ako zdôraznila komisia Eurocontrolu na hodnotenie výkonnosti vo svojej správe s názvom Posúdenie iniciatív smerujúcich k vytvoreniu funkčných blokov vzdušného priestoru a ich prínosu k zlepšovaniu výkonnosti z 31. októbra 2008, malo by sa to zabezpečiť cestou koordinovaného riadenia siete leteckej dopravy na úrovni Spoločenstva.
- (25) V súlade s vyhlásením členských štátov o vojenských otázkach súvisiacich s jednotným európskym neбом priloženým k nariadeniu (ES) č. 549/2004 by mala civilno-vojenská spolupráca a koordinácia zohrávať podstatnú úlohu pri zavedení jednotného európskeho neba v záujme smerovania k posilneniu pružného využívania vzdušného priestoru na dosiahnutie cieľov jednotného európskeho neba, pričom sa riadne zohľadní efektívnosť vojenských misií.
- (26) Je dôležité dosiahnuť spoločnú, harmonizovanú štruktúru vzdušného priestoru vo vzťahu k tratiam, aby bola súčasná a budúca organizácia vzdušného priestoru založená na spoločných zásadách, aby bolo zabezpečené progresívne vykonávanie základného plánu ATM, aby sa optimalizovalo využívanie obmedzených zdrojov a predchádzalo zbytočným nákladom na vybavenosť a aby bol vzdušný priestor navrhnutý a riadený v súlade s harmonizovanými pravidlami. Na tento účel by mala byť Komisia zodpovedná za prijatie potrebných pravidiel a vykonanie rozhodnutí s právne záväzným účinkom.
- (27) Zoznam funkcií pre riadenie a riešenie siete by sa mal zmeniť a doplniť, aby sa doň mohli zahrnúť ďalšie funkcie siete definované v rámci základného plánu ATM. To by malo umožniť Komisii optimálne využívanie odborných znalostí Eurocontrolu.
- (28) Skupina na vysokej úrovni odporučila vybudovať nové alebo zdokonalené funkcie na existujúcich základoch a posilniť úlohu Eurocontrolu a zároveň priznať Spoločenstvu funkciu jediného regulátora a rešpektovať zásadu oddelenia regulácie od poskytovania služieb. Komisia by preto mala poveriť zreformovaný Eurocontrol, ktorý disponuje novými platnými riadiacimi mechanizmami, vykonávaním úloh týkajúcich sa rôznych funkcií, ktoré nezahŕňajú prijatie záväzných opatrení všeobecnej pôsobnosti alebo vykonávanie rozhodovacej politickej právomoci. Eurocontrol by mal vykonávať tieto úlohy neustranne, transparentne a nákladovo efektívne s plným zapojením používateľov vzdušného priestoru a poskytovateľov letových navigačných služieb.
- (29) Mali by sa zaviesť primerané opatrenia na zlepšenie účinnosti riadenia toku letovej prevádzky s cieľom pomôcť existujúcim prevádzkovým stanovištiam vrátane Centrálného strediska usporiadania toku Eurocontrol zabezpečiť účinné letové operácie. Oznámenie Komisie o akčnom pláne pre kapacitu, účinnosť a bezpečnosť letísk v Európe zdôrazňuje navyše potrebu prevádzkovej konzistentnosti medzi letovými plánmi a letiskovými časovými intervalmi. Orgán dohľadu Spoločenstva nad kapacitou letísk by mohol navyše pomôcť tým, že členským štátom poskytne objektívne informácie s cieľom uviesť do súladu kapacitu letísk s kapacitou ATM bez toho, aby tým boli dotknuté ich právomoci v tejto oblasti.

- (30) Poskytovanie moderných, úplných, vysokokvalitných a včasných leteckých informácií má významný vplyv na bezpečnosť a na uľahčenie prístupu do vzdušného priestoru Spoločenstva a zvyšuje v ňom slobodu pohybu. Spoločenstvo by malo zohľadniť základný plán ATM a prevziať iniciatívu pri modernizácii tohto odvetvia v spolupráci s Eurocontrolom a zabezpečiť, aby mali používatelia k týmto údajom prístup prostredníctvom jedného verejného prístupového bodu, ktorý bude poskytovať overené a integrované informácie modernou a pre používateľa optimálnou formou.
- (31) Pokiaľ ide o elektronický portál pre meteorologické informácie, Komisia by mala vziať do úvahy rozličné druhy informácií vrátane prípadných informácií od poverených poskytovateľov služieb.
- (32) Aby sa predišlo zbytočnému administratívne zaťažaniu a prekryvujúcim sa postupom overovania, osvedčenia vydávané v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva ⁽¹⁾ by mali byť akceptované na účely tohto nariadenia, keď sa vzťahujú na komponenty alebo systémy.
- (33) Osvedčenie vystavené v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 a použité na preukázanie alternatívnych spôsobov plnenia základných požiadaviek nariadenia (ES) č. 552/2004 by malo byť doplnené technickými podkladmi, tak ako sa požaduje na účely osvedčovania Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (EASA – European Aviation Safety Agency).
- (34) Niektoré požiadavky nariadenia (ES) č. 552/2004 by sa nemali uplatňovať na systémy uvedené do prevádzky pred 20. októbrom 2005. Národné dozorné orgány a poskytovatelia letových navigačných služieb by mali mať možnosť slobodne na vnútroštátnej úrovni odsúhlasiť postupy a dokumentáciu požadovanú na preukázanie zhody systémov ATM v prevádzke pred 20. októbrom 2005 so základnými požiadavkami nariadenia (ES) č. 552/2004. Vykonávacie predpisy a špecifikácie Spoločenstva prijaté po schválení tohto nariadenia by mali tento aspekt zohľadňovať a nemalo by to viesť k retroaktívnej požiadavke na listinné dôkazy.
- (35) Skupina na vysokej úrovni vo svojej záverečnej správe odporučila Komisii, aby program SESAR špecificky upravoval vymedzenie interoperabilných postupov a systémov a výmeny informácií v rámci Európy a zvyškom sveta. To by malo takisto zahŕňať vytváranie príslušných noriem a identifikáciu nových vykonávacích predpisov alebo špecifikácií Spoločenstva v rámci jednotného európskeho neba.
- (36) Pri prijímaní vykonávacích predpisov vrátane noriem stanovených Eurocontrolom by Komisia mala zabezpečiť, aby boli v opatreniach zahrnuté všetky nevyhnutné zlepšenia pôvodných noriem a aby plne zohľadňovali potrebu zamedziť dvojitej regulácii.
- (37) Plnenie cieľov v oblasti rozširovania bezpečnostných noriem v leteckej doprave a zároveň zlepšovanie celkového fungovania ATM a ANS vo všeobecnej letovej prevádzke si vyžaduje zohľadnenie aj ľudského faktora. Členské štáty by mali preto zvážiť zavedenie zásad „kultúry spravodlivosti (just-culture)“.
- (38) S ohľadom na navrhované rozšírenie právomocí EASA o bezpečnosť v riadení letovej prevádzky by sa mal zabezpečiť súlad medzi nariadeniami (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004, (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008.
- (39) Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy pre výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽²⁾. Uvedené opatrenia by sa mali prijať v primeranom časovom rámci, aby sa dodržali termíny stanovené v tomto nariadení a v nariadeniach (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004, (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008.
- (40) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na aktualizáciu opatrení v dôsledku technického alebo prevádzkového vývoja, ako aj na stanovenie základných kritérií a postupov na vykonávanie určitých funkcií manažmentu siete. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tohto nariadenia jeho doplnením o nové nepodstatné prvky, musia sa prijať v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.
- (41) Ak sa z vážnych naliehavých dôvodov nemôžu dodržať obvyklé lehoty pre regulačný postup s kontrolou, Komisia by mala mať možnosť uplatniť postup pre naliehavé prípady stanovený v článku 5a ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES.
- (42) Ministerským vyhlásením o letisku Gibraltár, ktoré vzišlo z prvého stretnutia ministrov fóra pre dialóg o Gibraltári, ktoré sa konalo 18. septembra 2006 v Córdobe (ďalej len „ministerské vyhlásenie“), sa nahradí spoločné vyhlásenie o letisku Gibraltár z 2. decembra 1987 z Londýna, pričom splnenie všetkých požiadaviek uvedeného vyhlásenia sa bude považovať za splnenie požiadaviek vyhlásenia z roku 1987.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

(43) Toto nariadenie sa v rámci ministerského vyhlásenia a na jeho základe v plnom rozsahu uplatňuje na letisko Gibraltár. Bez toho, aby tým bolo ministerské vyhlásenie dotknuté, jeho uplatnenie na letisko Gibraltár a všetky opatrenia súvisiace s jeho uplatňovaním musia byť v plnom súlade s uvedeným vyhlásením a s opatreniami, ktoré sú v ňom uvedené.

(44) Nariadenia (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 by sa preto mali zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (ES) č. 549/2004 sa mení a dopĺňa takto:

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Cieľ a rozsah pôsobnosti

1. Cieľom iniciatívy jednotného európskeho neba je posilniť súčasne bezpečnostné normy v letovej prevádzke, prispieť k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy a zlepšiť celkovú výkonnosť systému riadenia letovej prevádzky (ATM – Air Traffic Management) a letových navigačných služieb (ANS – Air Navigation Services) pre všeobecnú letovú prevádzku v Európe s cieľom splniť požiadavky všetkých používateľov vzdušného priestoru. Toto jednotné európske nebo zahŕňa súvislú celoeurópsku sieť tratí, systémy riadenia siete a systémy riadenia letovej prevádzky, ktoré sú založené len na bezpečnosti, účinnosti a technických aspektoch v prospech všetkých používateľov vzdušného priestoru. Na tento cieľ stanovuje toto nariadenie harmonizovaný regulačný rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba.

2. Uplatňovanie tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3 nemá vplyv na suverenitu členských štátov nad ich vzdušným priestorom a na požiadavky členských štátov, ktoré sa týkajú verejného poriadku, verejnej bezpečnostnej ochrany a záležitostí obrany, ako je stanovené v článku 13. Toto nariadenie a opatrenia uvedené v článku 3 sa nevzťahujú na vojenské operácie a výcvik.

3. Uplatňovaním tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3 nie sú dotknuté práva a povinnosti členských štátov podľa Chicagskeho dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (ďalej len „Chicagsky dohovor“). V tomto kontexte je ďalším cieľom tohto nariadenia v oblastiach svojej pôsobnosti pomáhať členským štátom pri plnení ich záväzkov vyplývajúcich z Chicagskeho dohovoru tým, že sa vytvorí základ pre spoločný výklad a jednotné vykonávanie jeho ustanovení a zabezpečí sa, aby sa tieto ustanovenia náležite zohľadnili v tomto nariadení a v jeho vykonávacích predpisoch.

4. Rozumie sa, že uplatňovaním tohto nariadenia na letisko Gibraltár nie je dotknuté príslušné právne postavenie Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska vzhládom na spor týkajúci sa suverenity nad územím, v ktorom sa letisko nachádza.“

2. Článok 2 sa mení a dopĺňa takto:

a) bod 8 sa nahrádza takto:

„8. ‚používatelia vzdušného priestoru‘ sú prevádzkovatelia lietadiel prevádzkovaných vo všeobecnej letovej prevádzke;“

b) bod 10 sa nahrádza takto:

„10. ‚riadenie letovej prevádzky (ATM – Air Traffic Management)‘ je zoskupenie vzdušných a pozemných funkcií (letové prevádzkové služby, riadenie vzdušného priestoru a riadenie toku letovej prevádzky) požadovaných na zaručenie bezpečného a efektívneho pohybu lietadla počas všetkých fáz prevádzky;“

c) vkladá sa tento bod:

„13a. ‚základný plán ATM‘ je plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES (*) v súlade s článkom 1 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 219/2007 z 27. februára 2007 o založení spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR) (**);“

(*) Ú. v. EÚ L 95, 9.4.2009, s. 41.

(**) Ú. v. EÚ L 64, 2.3.2007, s. 1.“;

d) bod 15 sa nahrádza takto:

„15. ‚osvedčenie‘ je dokument vydaný národným dozorným orgánom v akejkoľvek forme zodpovedajúcej vnútroštátnemu právu, ktorý potvrdzuje, že poskytovateľ letovej navigačnej služby spĺňa požiadavky na poskytovanie špecifickej služby;“

e) bod 21 sa vypúšťa;

f) bod 22 sa nahrádza takto:

„22. ‚pružné využívanie vzdušného priestoru‘ je koncepcia riadenia vzdušného priestoru uplatňovaná v oblasti Európskej konferencie civilného letectva na základe Príručky riadenia vzdušného priestoru na uplatňovanie koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru (Airspace Management Handbook for the application of the Concept of the Flexible Use of Airspace) vydané Eurocontrolom;“

g) vkladajú sa tieto body:

„23a. ‚letová informačná služba‘ je služba poskytovaná na odovzdávanie rád a informácií užitočných na bezpečné a efektívne vykonanie letov;

23b. ‚pohotovostná služba‘ je služba poskytovaná na informovanie príslušných organizácií o lietadle, v prípade ktorého treba použiť pátracie a záchranné prostriedky a ktoré podľa potreby zabezpečuje pomoc takýmto organizáciám;“

h) bod 25 sa nahrádza takto:

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

i) bod 37 sa vypúšťa;

j) dopĺňa sa tento bod:

„41. ‚cezhraničné služby‘ znamenajú každú situáciu, keď letové navigačné služby v jednom členskom štáte poskytuje poskytovateľ služieb osvedčený v inom členskom štáte.“

3. Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

Národné dozorné orgány

1. Členské štáty spoločne alebo jednotlivo buď vymenujú, alebo ustanovia orgán alebo orgány ako svoj národný dozorný orgán, ktorý prevezme úlohy pridelené takému orgánu podľa tohto nariadenia a podľa opatrení uvedených v článku 3.

2. Národné dozorné orgány sú nezávislé od poskytovateľov letových navigačných služieb. Táto nezávislosť sa dosiahne primeraným oddelením národných dozorných orgánov a týchto poskytovateľov, ktoré sa vykoná aspoň na funkčnej úrovni.

3. Národné dozorné orgány vykonávajú svoje právomoci nestranne, nezávisle a transparentne. To sa dosiahne uplatňovaním náležitých riadiacich a kontrolných mechanizmov, a to i v rámci správy členského štátu. Nesmie to však brániť národným dozorným orgánom v plnení ich úloh v rámci pravidiel pre organizáciu vnútroštátnych orgánov civilného letectva či akýchkoľvek iných verejných orgánov.

4. Členské štáty zabezpečia, aby národné dozorné orgány mali potrebné zdroje a schopnosti na účinné a včasné plnenie úloh, ktoré sú im pridelené na základe tohto nariadenia.

5. Členské štáty oznámia Komisii názvy a adresy národných dozorných orgánov, ako aj zmeny týchto údajov a opatrenia prijaté na zabezpečenie zhody s odsekmi 2, 3 a 4.“

4. V článku 5 sa odsek 4 nahrádza takto a vkladá sa nový odsek 5:

„4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

5. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1, 2, 4 a 6 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.“

5. Články 6 až 11 sa nahrádzajú takto:

„Článok 6

Odvetvový konzultačný orgán

Bez toho, aby bola dotknutá úloha výboru a Eurocontrolu, Komisia ustanoví ‚odvetvový konzultačný orgán‘, do ktorého patria poskytovatelia letových navigačných služieb, združenia používateľov vzdušného priestoru, prevádzkovatelia letísk, výrobný priemysel a zastupiteľské orgány odborného personálu. Úlohou tohto orgánu je iba radiť Komisii pri vytváraní jednotného európskeho neba.

Článok 7

Vzťahy s európskymi tretími krajinami

Spoločenstvo a jeho členské štáty sa zamerajú na rozšírenie jednotného európskeho neba na štáty, ktoré nie sú členmi Európskej únie, a budú toto rozšírenie podporovať. Na tento účel sa budú snažiť buď v rámci dohôd uzavretých so susednými tretími krajinami alebo v rámci dohôd týkajúcich sa funkčných blokov vzdušného priestoru o to, aby sa na tieto krajiny rozšírilo uplatňovanie tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3.

Článok 8

Vykonávacie predpisy

1. Na vypracovanie vykonávacích predpisov môže Komisia udeliť Eurocontrolu alebo v prípade potreby inej inštitúcii právomoci, v ktorých stanoví úlohy s časovým plánom ich realizácie, pričom zohľadní príslušné konečné termíny stanovené v tomto nariadení. Komisia koná v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2.

2. Keď Komisia zamýšľa udeliť právomoci v súlade s odsekom 1, snaží sa čo najlepšie využiť platné dojednania na zapojenie a konzultáciu všetkých zainteresovaných strán, ak tieto dojednania zodpovedajú praktikám Komisie týkajúcim sa transparentnosti a konzultačných postupov a nie sú v rozpore s jej inštitucionálnymi záväzkami.

Článok 9

Sankcie

Sankcie, ktoré členské štáty uložia za porušenie tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3, najmä používateľmi vzdušného priestoru a poskytovateľmi služieb, musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

Článok 10

Konzultácia so zúčastnenými stranami

1. Členské štáty zriadia v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi konzultačný mechanizmus na vhodné zapojenie zúčastnených strán vrátane zastupiteľských orgánov odborného personálu do vykonávania jednotného európskeho neba.

2. Komisia zriadi konzultačný mechanizmus na úrovni Spoločenstva. Do konzultácie zapojí špecifický výbor pre medziodvetvový dialóg zriadený na základe rozhodnutia 98/500/ES.

3. Konzultácie so zúčastnenými stranami sa týkajú najmä rozvoja a zavádzania nových koncepcií a technológií v EATMN.

K zúčastneným stranám môžu patriť:

- poskytovatelia letových navigačných služieb,
- prevádzkovatelia letísk,
- príslušní používatelia vzdušného priestoru alebo príslušné skupiny zastupujúce používateľov vzdušného priestoru,
- vojenské orgány,
- výrobný priemysel a
- zastupiteľské orgány odborného personálu.

Článok 11

Systém výkonnosti

1. Na zlepšenie výkonnosti letových navigačných služieb a sieťových funkcií v rámci jednotného európskeho neba sa stanoví systém výkonnosti letových navigačných služieb a sieťových funkcií. Systém zahŕňa:

- a) ciele pre celé Spoločenstvo v kľúčových oblastiach výkonnosti vrátane bezpečnosti, životného prostredia, kapacity a nákladovej efektívnosti;

- b) národné plány alebo plány funkčných blokov vzdušného priestoru vrátane výkonnostných cieľov, ktorými sa zabezpečí súlad s výkonnostnými cieľmi pre celé Spoločenstvo, a

- c) pravidelné preskúvanie, monitorovanie a porovnávanie výkonnosti letových navigačných služieb a funkcií siete.

2. Komisia môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 určiť Eurocontrol alebo iný nezávislý a kompetentný orgán, aby konal ako „orgán na preskúvanie výkonnosti“. Úlohou orgánu na preskúvanie výkonnosti bude pomáhať Komisii v koordinácii s národnými dozornými orgánmi a na požiadanie aj národným dozorným orgánom pri vykonávaní systému výkonnosti uvedeného v odseku 1. Komisia zabezpečí, aby orgán na preskúvanie výkonnosti konal pri vykonávaní úloh, ktoré mu Komisia zverila, nezávisle.

3. a) Komisia prijme výkonnostné ciele pre sieť riadenia letovej prevádzky pre celé Spoločenstvo v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 po tom, čo zohľadní relevantné pripomienky národných dozorných orgánov na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru.

- b) Národné plány alebo plány funkčných blokov vzdušného priestoru uvedené v odseku 1 písm. b) vypracujú národné dozorné orgány a prijme ich členský štát/členské štáty. Súčasťou týchto plánov budú záväzné národné ciele alebo ciele na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru a vhodný systém stimulov, tak ako ho prijme členský štát/členské štáty. Plány sa vypracujú na základe konzultácií s poskytovateľmi letových navigačných služieb, zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk.

- c) Súlad národných výkonnostných cieľov a výkonnostných cieľov pre funkčné bloky vzdušného priestoru s cieľmi platnými pre celé Spoločenstvo posúdi Komisia na základe kritérií posudzovania uvedených v odseku 6 písm. d).

V prípade, že Komisia zistí, že jeden alebo viacero národných výkonnostných cieľov alebo výkonnostných cieľov pre funkčné bloky vzdušného priestoru nespĺňa kritériá posudzovania, môže v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rozhodnúť, že vydá odporúčanie, aby príslušné národné dozorné orgány navrhli revidovaný výkonnostný cieľ/ciele. Príslušný členský štát alebo štáty prijímú revidované výkonnostné ciele a vhodné opatrenia, ktoré včas oznámi Komisia.

Ak Komisia zistí, že revidované výkonnostné ciele a vhodné opatrenia nie sú adekvátne, môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rozhodnúť, aby dotknuté členské štáty prijali nápravné opatrenia.

Inak môže Komisia na základe príslušných podporných dôkazov rozhodnúť, že zreviduje výkonnostné ciele pre celé Spoločenstvo v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3.

- d) Referenčné obdobie pre systém výkonnosti trvá minimálne tri a maximálne päť rokov. V prípade, že sa tieto národné ciele alebo ciele pre funkčné bloky vzdušného priestoru nepodarí splniť, členské štáty a/alebo národné dozorné orgány uplatnia počas tohto obdobia nápravné opatrenia, ktoré určili. Prvé referenčné obdobie sú prvé tri roky po prijatí vykonávacích predpisov uvedených v odseku 6.
- e) Komisia pravidelne hodnotí plnenie výkonnostných cieľov a výsledky predkladá Výboru pre jednotné nebo.

4. Na systém výkonnosti uvedený v odseku 1 sa uplatňujú tieto postupy:

- a) zber, validácia, preskúvanie, hodnotenie a rozširovanie príslušných údajov týkajúcich sa výkonnosti letových navigačných služieb a sieťových funkcií od všetkých príslušných strán vrátane poskytovateľov letových navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, prevádzkovateľov letísk, národných dozorných orgánov, členských štátov a Eurocontrolu;
- b) výber príslušných kľúčových oblastí výkonnosti na základe dokumentu ICAO č. 9854 Prevádzková koncepcia celosvetového riadenia letovej prevádzky (Global Air Traffic Management Operational Concept), ktoré sú v súlade s kľúčovými oblasťami stanovenými vo výkonnostnom rámci základného plánu ATM vrátane bezpečnosti, životného prostredia, kapacity a nákladovej efektívnosti, ktoré sa v prípade potreby upravujú tak, aby zohľadňovali osobitné potreby jednotného európskeho neba a príslušné ciele pre tieto oblasti, ako aj vymedzenie ohraničeného súboru kľúčových ukazovateľov výkonnosti na meranie výkonnosti;
- c) stanovenie výkonnostných cieľov na úrovni celého Spoločenstva, ktoré sa vymedzia po zohľadnení informácií zistených na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru;
- d) hodnotenie národných výkonnostných cieľov alebo výkonnostných cieľov pre funkčné bloky vzdušného priestoru na základe národných plánov alebo plánov funkčných blokov vzdušného priestoru a

- e) monitorovanie národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru vrátane príslušných mechanizmov varovania.

Komisia môže doplniť zoznam postupov uvedený v tomto odseku. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 5 ods. 4.

5. Vytvorenie systémov výkonnosti zohľadňuje skutočnosť, že traťové služby, terminálové služby a sieťové funkcie sú rôzne a že by sa podľa toho malo s nimi nakladať v prípade potreby aj na účely hodnotenia výkonnosti.

6. Na účely podrobného vymedzenia fungovania systému výkonnosti prijme Komisia najneskôr do 4. decembra 2011 a v primeranom časovom rámci so zreteľom na dodržanie lehôt stanovených v tomto nariadení vykonávacie pravidlá v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3. Tieto vykonávacie predpisy zahŕňajú:

- a) obsah a harmonogram postupov uvedených v odseku 4;
- b) referenčné obdobie a intervaly posudzovania plnenia výkonnostných cieľov a stanovovania nových cieľov;
- c) kritériá na vytvorenie národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru zo strany národných dozorných orgánov, ktoré obsahujú národné výkonnostné ciele alebo výkonnostné ciele pre funkčné bloky vzdušného priestoru a systém stimulov. Plány výkonnosti:
- i) vychádzajú z obchodných plánov poskytovateľov letových navigačných služieb;
 - ii) sa zaoberajú všetkými nákladovými položkami na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru;
 - iii) zahŕňajú záväzné výkonnostné ciele, ktoré sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celé Spoločenstvo;
- d) kritériá na posúdenie skutočnosti, či sú národné ciele alebo ciele pre funkčné bloky vzdušného priestoru v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celé Spoločenstvo počas referenčného obdobia a na podporu mechanizmov varovania;
- e) všeobecné zásady na vytváranie systému stimulov členskými štátmi;
- f) zásady uplatňovania prechodného mechanizmu potrebného na prispôbenie sa fungovaniu systému výkonnosti, ktorý neprekročí 12 mesiacov od prijatia vykonávacích predpisov.“

6. Článok 12 sa mení a dopĺňa takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

„2. Komisia pravidelne preskúma uplatňovanie tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3 a podá prvú správu Európskemu parlamentu a Rade do 4. júna 2011 a potom na konci každého referenčného obdobia uvedeného v článku 11 ods. 3 písm. d). Ak je to odôvodnené, na tento účel môže Komisia požadovať od členských štátov informácie dopĺňujúce k informáciám obsiahnutým v správach, ktoré predložili podľa odseku 1 tohto článku.“;

b) odsek 4 sa nahrádza takto:

„4. Vzhľadom na pôvodné ciele a budúce potreby správy obsahujú hodnotenie výsledkov dosiahnutých opatreniami prijatými podľa tohto nariadenia vrátane vhodných informácií o vývoji v sektore týkajúcich sa najmä ekonomických, sociálnych a environmentálnych aspektov, aspektov zamestnanosti a technológie, ako aj informácií o kvalite služby.“

7. Vkladá sa tento článok:

„Článok 13a

Európska agentúra pre bezpečnosť letectva

Komisia a členské štáty pri vykonávaní tohto nariadenia a nariadení (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004, (ES) č. 552/2004 a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (*) v súlade so svojimi úlohami stanovenými v tomto nariadení podľa potreby koordinujú svoju činnosť s Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva s cieľom zaručiť, aby sa riadne zohľadnili všetky aspekty bezpečnosti.

(*) * Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.“

Článok 2

Nariadenie (ES) č. 550/2004 sa mení a dopĺňa takto:

1. Články 2 až 4 sa nahrádzajú takto:

„Článok 2

Úlohy národných dozorných orgánov

1. Národné dozorné orgány uvedené v článku 4 rámčového nariadenia zabezpečia náležitý dozor nad uplatňovaním tohto nariadenia, najmä z hľadiska bezpečnej a efektívnej prevádzky poskytovateľov letových navigačných služieb,

ktorí poskytujú služby vzťahujúce sa na vzdušný priestor, za ktorý je zodpovedný členský štát, ktorý menoval alebo ustanovil príslušný orgán.

2. Na tento účel každý národný dozorný orgán organizuje náležité kontroly a preskúmanie s cieľom overiť súlad s požiadavkami tohto nariadenia vrátane požiadaviek na ľudské zdroje pri poskytovaní letových navigačných služieb. Príslušný poskytovateľ letových navigačných služieb uľahčí túto prácu.

3. V prípade funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré presahujú vzdušný priestor, za ktorý je zodpovedný viac ako jeden členský štát, príslušné členské štáty uzavru dohodu o dozore uvedenom v tomto článku vzhľadom na poskytovateľov letových navigačných služieb poskytujúcich služby v týchto blokoch.

4. Národné dozorné orgány úzko spolupracujú s cieľom zabezpečiť primeraný dozor nad poskytovateľmi letových navigačných služieb, ktorí sú držiteľmi platného osvedčenia jedného členského štátu a ktorí poskytujú aj služby týkajúce sa vzdušného priestoru, za ktorý je zodpovedný iný členský štát. Táto spolupráca zahŕňa pravidlá postupu v prípadoch nesplnenia platných spoločných požiadaviek ustanovených v článku 6 alebo podmienok ustanovených v prílohe II.

5. V prípade cezhraničného poskytovania letových navigačných služieb zahŕňajú tieto pravidlá dohodu o vzájomnom uznávaní dozorných úloh stanovených v odsekoch 1 a 2 a výsledkov týchto úloh. Takéto vzájomné uznávanie sa uplatňuje aj pri pravidlách vzájomného uznávania vytvorených pre postup osvedčovania poskytovateľov služieb národnými dozornými orgánmi.

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

Článok 3

Oprávnené subjekty

1. Národné dozorné orgány môžu rozhodnúť o tom, že poveria oprávnené subjekty, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v prílohe I, úplným alebo čiastočným vykonaním kontrol a preskúmania uvedených v článku 2 ods. 2.

2. Takéto poverenie udelené národným dozorným orgánom je platné v rámci Spoločenstva na obdobie troch rokov, ktoré sa môže opätovne predĺžiť. Národné dozorné orgány môžu dať oprávneným subjektom so sídlom v Spoločenstve pokyn na vykonanie týchto kontrol a preskúmania.

Článok 4

Požiadavky na bezpečnosť

Komisia prijme v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia vykonávacie predpisy, ktoré zahŕňajú príslušné ustanovenia regulačných požiadaviek Eurocontrolu na bezpečnosť (ESARR) a následné zmeny a doplnenia týchto požiadaviek v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, v prípade potreby s príslušnými úpravami.“

2. Článok 5 sa vypúšťa.
3. V článku 7 sa odseky 6 a 7 nahrádzajú takto:

„6. Bez toho, aby boli dotknuté články 8 a 9, vydanie osvedčení otvára poskytovateľom letových navigačných služieb možnosť ponúkať svoje služby členským štátom, iným poskytovateľom leteckých navigačných služieb, používateľom vzdušného priestoru a letiskám v Spoločenstve.

7. Národné dozorné orgány monitorujú plnenie spoločných požiadaviek a podmienok priložených k osvedčeniam. Podrobnosti takéhoto monitorovania sú zahrnuté do výročných správ, ktoré členské štáty predkladajú podľa článku 12 ods. 1 rámcového nariadenia. Ak národný dozorný orgán zistí, že držiteľ osvedčenia už naďalej nespĺňa tieto požiadavky alebo podmienky, prijme vhodné opatrenia, pričom zabezpečí kontinuitu služieb pod podmienkou, že nie je ohrozená bezpečnosť. Takéto opatrenia môžu zahŕňať odobratie osvedčenia.“

4. Článok 8 sa nahrádza takto:

„Článok 8

Poverenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb

1. Členské štáty zabezpečia poskytovanie letových prevádzkových služieb výlučne v rámci špecifických blokov vzdušného priestoru vzťahujúcich sa na vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné. Na tento účel členské štáty poveria poskytovateľa letových prevádzkových služieb, ktorý je držiteľom platného osvedčenia v Spoločenstve.

2. Na účely poskytovania cezhraničných služieb členské štáty zabezpečia, aby plneniu tohto článku a článku 10 ods. 3 nebránili ich vnútroštátne právne systémy, ktoré požadujú, aby poskytovatelia letových prevádzkových služieb poskytujúci služby vo vzdušnom priestore, za ktoré je zodpovedný daný členský štát:

- a) boli vo vlastníctve priamo alebo formou väčšinového podielu členského štátu alebo jeho štátnych príslušníkov;
- b) mali hlavné miesto prevádzky alebo registrované sídlo na území daného členského štátu, alebo

- c) využívali výlučne zariadenia v danom členskom štáte.

3. Členské štáty stanovia práva a povinnosti, ktoré musia poverení poskytovateľa letových prevádzkových služieb spĺňať. Povinnosti môžu zahŕňať podmienky včasného dodávania príslušných informácií umožňujúcich identifikáciu všetkých pohybov lietadiel vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné.

4. Členské štáty majú možnosť vybrať si podľa uváženia poskytovateľa letových prevádzkových služieb za podmienky, že tento spĺňa požiadavky a podmienky uvedené v článkoch 6 a 7.

5. Vo vzťahu k funkčným blokum vzdušného priestoru stanoveným v súlade s článkom 9a, ktoré zasahujú do vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné viaceré členské štáty, príslušné členské štáty spoločne poveria v súlade s odsekom 1 tohto článku jedného alebo niekoľkých poskytovateľov letových prevádzkových služieb najmenej jeden mesiac pred realizáciou bloku vzdušného priestoru.

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

5. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 9a

Funkčné bloky vzdušného priestoru

1. Členské štáty prijímú do 4. decembra 2012 všetky potrebné opatrenia, aby zaistili vykonanie funkčných blokov vzdušného priestoru s cieľom dosiahnuť požadovanú kapacitu a efektívnosť siete riadenia letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba, udržiavať vysokú úroveň bezpečnosti a prispievať tak k celkovej výkonnosti systému leteckej dopravy a znižovaniu environmentálneho vplyvu. Členské štáty, a to najmä členské štáty vytvárajúce susediace funkčné bloky vzdušného priestoru, vzájomne spolupracujú v najväčšom možnom rozsahu, aby zabezpečili súlad s týmto ustanovením. Spolupráca môže v prípade potreby zahŕňať aj tretie krajiny, ktoré sa podieľajú na vytváraní funkčných blokov vzdušného priestoru.

2. Funkčné bloky vzdušného priestoru predovšetkým:

- a) sú podporované bezpečnostnou dokumentáciou;
- b) umožňujú optimálne využívanie vzdušného priestoru pri zohľadnení tokov letovej prevádzky;
- c) zabezpečujú súlad s európskou sieťou tratí zriadenou v súlade s článkom 6 nariadenia o vzdušnom priestore;

- d) sú odôvodnené svojou celkovou pridanou hodnotou vrátane optimálneho využívania technických a ľudských zdrojov na základe analýzy nákladov a výnosov;
- e) zabezpečujú plynulý a pružný prenos zodpovednosti za riadenie letovej prevádzky medzi stanovišťami letových prevádzkových služieb;
- f) zabezpečujú zlučiteľnosť medzi rôznymi usporiadaniami vzdušného priestoru pričom optimalizujú, okrem iného, súčasné letové informačné oblasti;
- g) spĺňajú podmienky, ktoré vyplývajú z regionálnych dohôd uzavretých v rámci ICAO;
- h) dodržiavajú regionálne dohody existujúce ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, najmä dohody, ktoré sa týkajú európskych tretích krajín, a
- i) uľahčujú dosahovanie súladu s výkonnosťnými cieľmi Spoločenstva.

3. Funkčný blok vzdušného priestoru sa vytvára len na základe vzájomnej dohody medzi všetkými členskými štátmi a prípadnými tretími krajinami, ktoré sú zodpovedné za ktorúkoľvek časť vzdušného priestoru zahrnutého do funkčného bloku vzdušného priestoru. Predtým než príslušné členské štáty oznámia Komisii vytvorenie funkčného bloku vzdušného priestoru, poskytnú Komisii, iným členským štátom a ďalším zainteresovaným stranám adekvátne informácie s cieľom dať im príležitosť predložiť svoje pripomienky.

4. V prípade, keď sa funkčný blok vzdušného priestoru vzťahuje na vzdušný priestor, za ktorý sú úplne alebo čiastočne zodpovedné dva alebo viaceré členské štáty, dohoda, ktorou je funkčný blok vzdušného priestoru zriadený, obsahuje nevyhnutné ustanovenia týkajúce sa spôsobu, akým sa blok môže meniť a spôsobu, akým môže členský štát vystúpiť z bloku, vrátane prechodných ustanovení.

5. Ak vzniknú problémy medzi dvoma alebo viacerými členskými štátmi týkajúce sa cezhraničného funkčného bloku vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné, príslušné členské štáty môžu spoločne predniesť záležitosť Výboru pre jednotné nebo, ktorý k nej zaujme stanovisko. Stanovisko je určené príslušným členským štátom. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia odseku 3, členské štáty toto stanovisko zohľadnia pri hľadaní riešenia.

6. Komisia po prijatí oznámení členských štátov o dohodách a vyhláseniach uvedených v odsekoch 3 a 4 posúdi, ako každý funkčný blok vzdušného priestoru plní požiadavky stanovené v odseku 2 a výsledky predloží na prediskutovanie Výboru pre jednotné nebo. Ak Komisia zistí, že jeden alebo viaceré funkčných blokov vzdušného priestoru nespĺňa požiadavky, nadviaže dialóg s príslušnými členskými štátmi s cieľom dosiahnuť dohodu o opatreniach potrebných na nápravu situácie.

7. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 6, sa dohody a vyhlásenia uvedené v odsekoch 3 a 4 oznamujú Komisii na účely uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*. V tomto uverejnení sa určí dátum nadobudnutia účinnosti príslušného rozhodnutia.

8. V súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia sa do 4. decembra 2010 vypracuje poradný materiál týkajúci sa vytvárania a zmien funkčných blokov vzdušného priestoru.

9. Komisia do 4. decembra 2011 a v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia prijme vykonávacie predpisy týkajúce sa informácií, ktoré má príslušný členský štát alebo členské štáty poskytnúť pred vytvorením a zmenou funkčného bloku vzdušného priestoru v súlade s odsekom 3 tohto článku.

Článok 9b

Koordinátor systému funkčných blokov vzdušného priestoru

1. S cieľom uľahčiť vytváranie funkčných blokov vzdušného priestoru môže Komisia vymenovať fyzickú osobu za koordinátora systému funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „koordinátor“). Komisia koná v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.

2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 9a ods. 5, koordinátor na žiadosť všetkých dotknutých členských štátov a prípadných tretích krajín podieľajúcich sa na vytvorení spoločného funkčného bloku vzdušného priestoru pomáha pri prekonávaní ťažkostí v procese rokovaní s cieľom urýchliť vytváranie funkčných blokov vzdušného priestoru. Koordinátor koná na základe poverenia všetkých dotknutých členských štátov a prípadných tretích krajín podieľajúcich sa na vytvorení spoločného funkčného bloku vzdušného priestoru.

3. Koordinátor koná nestranne, najmä s ohľadom na členské štáty, tretie krajiny, Komisiu a zainteresované strany.

4. Koordinátor neposkytne žiadne informácie získané pri vykonávaní svojej funkcie okrem prípadov, keď ho k tomu splnomocnia dotknuté členské štáty a prípadné tretie krajiny.

5. Koordinátor podáva každé tri mesiace po svojom vymenovaní správy Komisii, Výboru pre jednotné nebo a Európskemu parlamentu. Správa obsahuje súhrn rokovaní a ich výsledkov.

6. Právomoci koordinátora sa skončia po podpísaní poslednej dohody o funkčnom bloku vzdušného priestoru, nie však neskôr ako 4. decembra 2012.“

6. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

Vzťahy s vojenskými orgánmi

Členské štáty v súvislosti so spoločnou dopravnou politikou podniknú potrebné kroky na zabezpečenie uzavretia alebo obnovenia písomných zmlúv alebo rovnocenných právnych dohôd medzi príslušnými civilnými a vojenskými orgánmi, pokiaľ ide o správu špecifických blokov vzdušného priestoru.“

7. V článku 12 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Pri poskytovaní balíka služieb poskytovatelia letových navigačných služieb vykazujú a zverejňujú náklady a príjmy vyplývajúce z letových navigačných služieb rozdelené v súlade s pravidlami spoplatnenia letových navigačných služieb uvedenými v článku 14 a v prípade potreby vedú konsolidované účty pre iné služby než letové navigačné služby, ako by to od nich bolo požadované, ak by príslušné služby poskytovali rôzne podniky.“

8. Článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14

Všeobecne

V súlade s požiadavkami článkov 15 a 16 pravidiel spoplatnenia letových navigačných služieb prispejú k dosiahnutiu väčšej transparentnosti z hľadiska stanovenia, ukladania a vynucovania poplatkov pre používateľov vzdušného priestoru a prispejú k nákladovej efektívnosti poskytovania letových navigačných služieb a k efektívnosti letov pri udržiavaní optimálnej úrovne bezpečnosti. Tieto pravidlá musia byť v súlade s článkom 15 Chicagskeho dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 a systémom traťových poplatkov, ktorý používa Eurocontrol.“

9. Článok 15 sa nahrádza takto:

„Článok 15

Princípy

1. Systém spoplatňovania je založený na účtovných nákladoch na letové navigačné služby vynaložených poskytovateľmi služieb v prospech používateľov vzdušného priestoru. Systém rozdelí tieto náklady medzi rôzne kategórie používateľov.

2. Pri stanovení nákladovej základne poplatkov sa uplatňujú tieto princípy:

a) náklady, ktoré majú byť rozdelené medzi používateľov vzdušného priestoru, sú stanovené ako náklady za poskytovanie letových navigačných služieb vrátane príslušných súm úrokov z kapitálových investícií a odpisov majetku, ako aj náklady na údržbu, prevádzku, riadenie

a správu. Stanovené náklady sú náklady stanovené členským štátom na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru buď na začiatku referenčného obdobia na každý kalendárny rok referenčného obdobia podľa článku 11 rámcového nariadenia, alebo počas referenčného obdobia po príslušných úpravách, pri ktorých sa uplatňujú varovné mechanizmy stanovené v článku 11 rámcového nariadenia;

b) náklady, ktoré sa majú v tejto súvislosti zohľadniť, zahŕňajú náklady stanovené na zariadenia a služby poskytované a vykonávané podľa Regionálneho navigačného plánu ICAO pre európsky región. Môžu zahŕňať aj náklady vynaložené národnými dozornými orgánmi a/alebo oprávnenými subjektmi, ako aj iné náklady vynaložené príslušným členským štátom a poskytovateľom služieb vo vzťahu k poskytovaniu letových navigačných služieb. Nezahŕňajú náklady na sankcie uložené členskými štátmi podľa článku 9 rámcového nariadenia, ani náklady na nápravné opatrenia uložené členskými štátmi podľa článku 11 rámcového nariadenia;

c) s ohľadom na funkčné bloky vzdušného priestoru a v rámci plnenia svojich príslušných rámcových dohôd vyvinú členské štáty primerané úsilie s cieľom dohodnúť sa na spoločných zásadách politiky účtovania poplatkov;

d) náklady na rôzne letové navigačné služby sa vykazujú oddelene podľa článku 12 ods. 3;

e) medzi traťovými a terminálovými službami nie sú povolené krížové dotácie. Náklady týkajúce sa terminálových, ako aj traťových služieb sa pomerným spôsobom rozdeľia medzi traťové a terminálové služby na základe transparentnej metodiky. Krížové dotácie sú povolené medzi rôznymi letovými navigačnými službami v ktorejkoľvek z týchto dvoch kategórií, len ak existujú objektívne dôvody a ak sú jednoznačne preukázané;

f) je zaručená transparentnosť nákladovej základne poplatkov. Prijmú sa vykonávacie pravidlá poskytovania informácií zo strany poskytovateľov služieb, aby mohli byť overené prognózy, skutočné náklady a výnosy poskytovateľov. Národné dozorné orgány, poskytovatelia služieb, používatelia vzdušného priestoru, Komisia a Eurocontrol sa o nich pravidelne informujú.

3. Členské štáty musia pri stanovovaní poplatkov podľa odseku 2 dodržiavať tieto princípy:

a) poplatky sa nediskriminačným spôsobom stanovia za dostupnosť letových navigačných služieb. Pri ukladaní poplatkov rôznym používateľom vzdušného priestoru za použitie tej istej služby sa nesmie robiť žiadny rozdiel z hľadiska štátnej príslušnosti alebo kategórie používateľa;

- b) môže byť povolená výnimka pre určitých používateľov, najmä prevádzkovateľov ľahkých lietadiel a štátnych lietadiel za predpokladu, že náklady v prípade takejto výnimky nie sú prenášané na ostatných používateľov;
- c) poplatky sa stanovujú za kalendárny rok na základe stanovených nákladov alebo sa môžu stanoviť na základe podmienok stanovených členskými štátmi na účely určenia maximálnej výšky jednotkovej sadzby alebo príjmu za každý rok za obdobie nepresahujúce päť rokov;
- d) letové navigačné služby môžu vyprodukovať dostatočné výnosy, ktoré zabezpečia primeranú návratnosť aktív, čo prispieje k potrebnému zhodnoteniu kapitálu;
- e) poplatky odrážajú náklady letových navigačných služieb a zariadení dostupných používateľom vzdušného priestoru s ohľadom na relatívne produktívne kapacity rôznych uvažovaných typov lietadiel;
- f) poplatky podporujú bezpečné, efektívne, účinné a udržateľné poskytovanie letových navigačných služieb z hľadiska dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti a efektívnosti nákladov a plnenia výkonnostných cieľov a stimulujú integrované poskytovanie služieb, pričom zároveň obmedzujú vplyvy letectva na životné prostredie. Na tento účel a vo vzťahu k vnútroštátnym plánom výkonnosti alebo plánom výkonnosti pre funkčné bloky vzdušného priestoru môžu národné dozorné orgány stanoviť mechanizmy vrátane stimulov pozostávajúcich z finančných výhod a nevýhod na motiváciu poskytovateľov letových navigačných služieb a/alebo používateľov vzdušného priestoru s cieľom podporiť kvalitnejšie poskytovanie letových navigačných služieb, napríklad zvýšením kapacity, znížením meškaní a podporou udržateľného rozvoja, pri súčasnom zachovaní optimálnej úrovne bezpečnosti.

4. Komisia prijme k tomuto článku vykonávacie predpisy v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.“

10. Vkladá sa tento článok:

„Článok 15a

Spoločné projekty

1. Úspešnému vykonávaniu základného plánu ATM môžu pomôcť spoločné projekty. Takéto projekty podporia ciele tohto nariadenia, t. j. zlepšenie fungovania európskeho systému leteckej dopravy v kľúčových oblastiach, ako sú kapacita, letová a nákladová efektívnosť, ako aj trvalá udržateľnosť životného prostredia, v rámci prvoradých cieľov bezpečnosti.

2. Komisia môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia vypracovať poradný materiál obsahujúci možné spôsoby, ktorými môžu takéto projekty podporiť vykonávanie základného plánu

ATM. Takýto poradný materiál nemá vplyv na mechanizmy uvádzania takýchto projektov týkajúcich sa funkčných blokov vzdušného priestoru do praxe podľa dohody strán v týchto blokoch.

3. Komisia sa môže v súlade s regulačným postupom uvedeným článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia tiež rozhodnúť vytvoriť spoločné projekty pre funkcie súvisiace so sieťami, ktoré majú obzvlášť veľký význam pre zlepšenie celkového výkonu riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb v Európe. Takéto spoločné projekty sa môžu považovať za oprávnené na finančnú podporu zo zdrojov Spoločenstva v rámci viacročného finančného rámca. S týmto cieľom a bez toho, aby tým bola dotknutá právomoc členských štátov rozhodovať o využití svojich finančných zdrojov, vypracuje Komisia nezávislú analýzu nákladov a výnosov a uskutoční príslušné konzultácie s členskými štátmi a so zainteresovanými stranami v súlade s článkom 10 rámcového nariadenia, pričom preskúma všetky vhodné možnosti financovania ich realizácie. Oprávnené náklady realizácie spoločných projektov sa hradia v súlade so zásadami transparentnosti a nediskriminácie.“

11. Články 16 až 18 sa nahrádzajú takto:

„Článok 16

Kontrola dodržiavania

1. Komisia v spolupráci s členskými štátmi zabezpečuje priebežný prieskum dodržiavania princípov a pravidiel uvedených v článkoch 14 a 15. Komisia sa snaží o to, aby vytvorila potrebné mechanizmy na využívanie odborných znalostí Eurocontrolu a výsledky preskúmania oznámi členským štátom, Eurocontrolu a zástupcom používateľov vzdušného priestoru.

2. Na žiadosť jedného alebo viacerých členských štátov, ktoré usúdia, že princípy a pravidlá uvedené v článkoch 14 a 15 neboli správne uplatnené, alebo zo svojej vlastnej iniciatívy Komisia vykoná vyšetrovanie akéhokoľvek údajného nedodržiavania alebo neuplatňovania príslušných princípov a/alebo pravidiel. Bez toho, aby tým bol dotknutý článok 18 ods. 1, Komisia výsledky vyšetrovania oznámi členským štátom, Eurocontrolu a zástupcom používateľov vzdušného priestoru. Do dvoch mesiacov od prijatia žiadosti, po vypočutí príslušného členského štátu a po porade s Výborom pre jednotné nebo v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia Komisia prijme rozhodnutie o uplatnení článkov 14 a 15 tohto nariadenia a o tom, či v príslušnom postupe môže pokračovať.

3. Komisia adresuje svoje rozhodnutie členským štátom a informuje o ňom poskytovateľa služieb, ak sa ho to právne dotýka. Ktorýkoľvek členský štát môže Rade do jedného mesiaca postúpiť rozhodnutie Komisie. Rada môže kvalifikovanou väčšinou prijať do jedného mesiaca iné rozhodnutie.

Článok 17

Revízia príloh

Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov príloh s cieľom zohľadniť technický alebo prevádzkový vývoj sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 5 ods. 4 rámcového nariadenia.

Z dôvodu naliehavosti môže Komisia použiť postup pre naliehavé prípady, ktorý sa uvádza v článku 5 ods. 5 rámcového nariadenia.

Článok 18

Dôvernosc

1. Ani národné dozorné orgány konajúce v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi, ani Komisia nesmú prezradiť informácie dôverného charakteru, najmä informácie o poskytovateľoch letových navigačných služieb, ich obchodných vzťahoch alebo položkách nákladov.

2. Odsekom 1 nie je dotknuté právo národných dozorných orgánov alebo Komisie na zverejnenie, ak je to nevyhnutné na účely plnenia ich povinností, a v takom prípade toto zverejnenie musí byť primerané a musí brať do úvahy legitímne záujmy poskytovateľov letových navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, letísk alebo iných relevantných zainteresovaných strán pri ochrane ich obchodných tajomstiev.

3. Informácie a údaje poskytnuté na základe pravidiel s poplatkami uvedených v článku 14 sa zverejňujú.“

12. Vkladá sa tento článok:

„Článok 18a

Preskúmanie

Komisia najneskôr do 4. decembra 2012 predloží Európskemu parlamentu a Rade štúdiu, v ktorej posúdi právne, bezpečnostné, priemyselné, hospodárske a sociálne vplyvy uplatňovania trhových princípov na poskytovanie komunikačných, navigačných, prehľadových a leteckých informačných služieb, v porovnaní s platnými alebo alternatívnymi organizačnými zásadami a pri zohľadnení vývoja v oblasti funkčných blokov vzdušného priestoru a dostupných technológií.“

13. Príloha I sa mení a dopĺňa takto:

a) názov sa nahrádza takto:

„POŽIADAVKY NA OPRÁVNENÉ SUBJEKTY“;

b) úvodná veta prílohy I sa nahrádza takto:

„Oprávnené subjekty musia:“

Článok 3

Nariadenie (ES) č. 551/2004 sa mení a dopĺňa takto:

1. Článok 2 sa vypúšťa.

2. Článok 3 sa nahrádza takto:

„Článok 3

Európska horná letová informačná oblasť (EUIR)

1. Spoločenstvo a jeho členské štáty sa snažia o zriadenie a zo strany ICAO uznanie jediného EUIR. Na tento účel v záležitostiach, ktoré spadajú do právomoci Spoločenstva, predloží Komisia najneskôr do 4. decembra 2011 odporúčanie Rade v súlade s článkom 300 zmluvy.

2. EUIR bude usporiadaná tak, aby zahŕňala vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné členské štáty v súlade s článkom 1 ods. 3, a môže zahŕňať aj vzdušný priestor európskych tretích krajín.

3. Zriadenie EUIR sa nedotýka zodpovednosti členských štátov za poverenie poskytovateľov letových prevádzkových služieb pre vzdušný priestor v ich právomoci v súlade s článkom 8 ods. 1 nariadenia o poskytovaní služieb.

4. Členské štáty si ponechajú svoju zodpovednosť voči ICAO v rámci geografických ohraničení horných letových informačných oblastí a letových informačných oblastí, ktoré im zverilo ICAO ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.“

3. Vkladá sa tento článok:

„Článok 3a

Elektronické letecké informácie

1. Bez toho, aby bolo dotknuté zverejňovanie leteckých informácií členskými štátmi, a spôsobom konzistentným s týmto zverejňovaním Komisia v spolupráci s Eurocontrolom zabezpečí dostupnosť vysoko kvalitných elektronických leteckých informácií, ktoré sú prezentované harmonizovaným spôsobom a vyhovujú požiadavkám všetkých príslušných používateľov, pokiaľ ide o kvalitu údajov a včasnosť.

2. Na účel odseku 1 Komisia:

a) zabezpečuje rozvoj infraštruktúry leteckých informácií v rámci celého Spoločenstva formou portálu elektronických integrovaných informácií s neobmedzeným prístupom pre zainteresované strany. Uvedená infraštruktúra zjednotí prístup k požadovaným údajom a poskytovanie požadovaných údajov, ktoré zahŕňajú, ale neobmedzujú sa na letecké informácie, informácie ohlasovní letových prevádzkových služieb (ARO), meteorologické informácie a informácie o riadení toku prevádzky;

b) podporí modernizáciu a harmonizáciu poskytovania leteckých informácií v najširšom zmysle v úzkej spolupráci s Eurocontrolom a ICAO.

3. Komisia prijme k tomuto článku podrobné vykonávacie predpisy v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.“

4. Článok 4 sa nahrádza takto:

„Článok 4

Pravidlá lietania a klasifikácia vzdušného priestoru

Komisia v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia prijme vykonávacie predpisy s cieľom:

- a) prijať príslušné ustanovenia o pravidlách lietania založené na ICAO štandardoch a odporúčaných postupoch;
- b) harmonizovať uplatňovanie klasifikácie vzdušného priestoru ICAO s príslušnými úpravami s cieľom zabezpečiť plynulé poskytovanie bezpečných a efektívnych letových prevádzkových služieb v rámci jednotného európskeho neba.“

5. Článok 5 sa vypúšťa.

6. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

Návrh riešenia a riadenie siete

1. Funkcie siete riadenia letovej prevádzky (ATM) umožnia optimálne využívanie vzdušného priestoru a zabezpečia, aby používatelia vzdušného priestoru mohli prevádzkovať uprednostňované trajektórie, pričom sa zaisťujú maximálny prístup k vzdušnému priestoru a letovým navigačným službám. Tieto sieťové funkcie sú zamerané na podporu iniciatív na národnej úrovni a na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru a realizujú sa spôsobom, ktorý rešpektuje oddelenie regulačných a prevádzkových úloh.

2. Aby sa dosiahli ciele uvedené v odseku 1 a bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov vo vzťahu k národným tratiam a štruktúram vzdušného priestoru, Komisia zabezpečí vykonávanie týchto funkcií:

- a) plánovanie európskej siete tratí;
- b) koordináciu obmedzených zdrojov v rámci leteckých frekvenčných pásiem využívaných všeobecnou letovou prevádzkou, obzvlášť rádiových frekvencií, ako aj koordináciu kódov odpovedača radaru.

Funkcie uvedené v prvom pododseku nezahŕňajú prijatie záväzných opatrení všeobecnej pôsobnosti alebo vykonávanie rozhodovacej politickej právomoci. Zohľadňujú návrhy vypracované na národnej úrovni a na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru. Vykonávajú sa v koordinácii s vojenskými orgánmi v súlade s dohodnutými postupmi týkajúcimi sa pružného využívania vzdušného priestoru.

Komisia môže po konzultácii s Výborom pre jednotné nebo a v súlade s vykonávacími predpismi uvedenými v odseku 4 zveriť Eurocontrolu alebo inému nezávislému a kompetentnému orgánu úlohy potrebné na vykonávanie funkcií uvedených v prvom pododseku. Tieto úlohy sa vykonávajú nezávislým a nákladovo efektívnym spôsobom v mene členských štátov a zainteresovaných strán. Podliehajú vhodnej správe, ktorá uznáva oddelenú zodpovednosť za poskytovanie služieb a reguláciu, pričom sa zohľadňujú potreby celej siete ATM a plne sa zapájajú používatelia vzdušného priestoru a poskytovatelia letových navigačných služieb.

3. Komisia môže pridať ďalšie funkcie do zoznamu funkcií uvedených v odseku 2 po riadnej konzultácii zainteresovaných strán z odvetvia. Tieto opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tohto nariadenia jeho doplnením sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 5 ods. 4 rámcového nariadenia.

4. Podrobné predpisy na vykonávanie opatrení uvedených v tomto článku, s výnimkou opatrení uvedených v odsekoch 6 až 9, sa prijímú v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia. Uvedené vykonávacie predpisy sa týkajú najmä:

- a) koordinácie a harmonizácie procesov a postupov na zlepšenie efektívnosti správy leteckých frekvencií vrátane rozvoja zásad a kritérií;
- b) ústrednej funkcie koordinovať včasnú identifikáciu a riešenie potrieb frekvencií v pásmach pridelených európskej všeobecnej letovej prevádzke s cieľom podporiť plánovanie a prevádzku európskej siete leteckej dopravy;
- c) dodatočných funkcií siete stanovených v základnom pláne ATM;
- d) podrobných úprav kooperatívneho rozhodovania medzi členskými štátmi, poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a funkcie riadenia siete pre úlohy uvedené v odseku 2;
- e) mechanizmov konzultácie príslušných zainteresovaných strán v procese rozhodovania na národnej i európskej úrovni a

f) v rámci rádiového spektra prideleného všeobecnej letovej prevádzke Medzinárodnou telekomunikačnou úniou rozdelenia úloh a povinností medzi funkciu riadenia siete a národné orgány pre správu frekvencií, pričom sa zabezpečí, aby národné funkcie správy frekvencií naďalej plnili tie úlohy frekvencií, ktoré nemajú vplyv na sieť. V prípadoch, ktoré majú vplyv na sieť, spolupracujú národné orgány pre správu frekvencií s orgánmi zodpovednými za funkciu riadenia siete s cieľom optimalizovať využívanie frekvencií.

5. Aspekty koncepcie vzdušného priestoru iné ako tie, ktoré sú uvedené v odseku 2, sa riešia na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru. V procese tvorby koncepcie sa zohľadnia požiadavky a zložitosť leteckej dopravy, vnútroštátne plány výkonnosti alebo plány výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru, pričom jeho súčasťou je aj úplná konzultácia, a to podľa potreby s príslušnými používateľmi vzdušného priestoru alebo príslušnými skupinami zastupujúcimi používateľov vzdušného priestoru a vojenskými orgánmi.

6. Členské štáty zveria Eurocontrolu alebo inému nezávislému a kompetentnému orgánu vykonávanie riadenia toku letovej prevádzky pod podmienkou, že bude podliehať príslušným opatreniam dohľadu.

7. Vykonávacie predpisy pre riadenie toku letovej prevádzky vrátane príslušných opatrení dohľadu sa vypracujú v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia a prijímajú sa v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia s cieľom optimalizovať dostupnú kapacitu pri využívaní vzdušného priestoru a zlepšovať procesy riadenia toku letovej prevádzky. Tieto pravidlá sú založené na transparentnosti a efektívnosti, pričom zaručujú, že kapacita sa poskytuje pružne a včas v súlade s odporúčaniami Regionálneho navigačného plánu ICAO pre európsky región.

8. Vykonávacie predpisy pre riadenie toku letovej prevádzky podporujú operatívne rozhodnutia poskytovateľov letových navigačných služieb, prevádzkovateľov letísk a používateľov vzdušného priestoru a týkajú sa týchto oblastí:

- a) plánovanie letov;
- b) využívanie dostupnej kapacity vzdušného priestoru počas všetkých fáz letu vrátane pridelovania letiskových prevádzkových intervalov a
- c) používanie smerovania tratí pre všeobecnú letovú prevádzku, vrátane:

- vytvorenia jednej publikácie pre organizáciu tratí a letovej prevádzky,
- možností odklonenia všeobecnej letovej prevádzky od preťažených oblastí a

- pravidiel prednosti týkajúcich sa prístupu všeobecnej letovej prevádzky k vzdušnému priestoru, a to najmä v obdobiach preťaženia a krízovej situácie.

9. Komisia pri vypracúvaní a prijímaní vykonávacích predpisov podľa potreby a bez toho, aby to malo vplyv na bezpečnosť, zohľadní súlad letových plánov a letiskových prevádzkových intervalov a potrebnú koordináciu s príslušnými regiónmi.“

7. Článok 9 sa vypúšťa.

Článok 4

Nariadenie (ES) č. 552/2004 sa mení a dopĺňa takto:

1. Vkladá sa tento článok:

„Článok 6a

Alternatívny spôsob overenia zhody

Osvedčenie vydané v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (*), či už sa vzťahuje na komponenty alebo systémy, na účely článkov 5 a 6 tohto nariadenia sa považuje za vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti na používanie, alebo za vyhlásenie ES o overení, ak obsahuje preukázanie zhody so základnými požiadavkami tohto nariadenia a príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu.

(*) Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.“

2. Článok 9 sa nahrádza takto:

„Článok 9

Revízia príloh

Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov príloh s cieľom zohľadniť technický alebo prevádzkový vývoj sa prijímajú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 5 ods. 4 rámcového nariadenia.“

3. V článku 10 sa vkladá tento odsek:

„2a. Na účely odseku 2 tohto článku môžu členské štáty vyhlásiť, že systémy a súčasti EATMN spĺňajú základné požiadavky a sú vyňaté z ustanovení článkov 5 a 6.“

4. Príloha II sa mení a dopĺňa takto:

a) V časti A v bode 2 sa prvý odsek nahrádza takto:

„EATMN, jej systémy a ich komponenty na koordinovanom základe podporujú nové dohodnuté a schválené koncepcie prevádzky, ktoré zvýšia kvalitu, udržateľnosť a účinnosť letových navigačných služieb, najmä z hľadiska bezpečnosti a kapacity.“

b) Časť B sa mení a dopĺňa takto:

i) v bode 3.1.2 sa prvý odsek nahrádza takto:

„Systémy spracovania letových dát musia podporovať postupné zavádzanie vyspelých, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzky pre všetky fázy letu, ako to konkrétne navrhuje základný plán ATM.“;

ii) bod 3.2.2 sa nahrádza takto:

„3.2.2. Podpora nových koncepcií prevádzky

Systémy spracovania prehľadových dát musia umožniť postupnú dostupnosť nových

zdrojov prehľadových informácií tak, aby sa zvýšila celková kvalita služby, ako to konkrétne navrhuje základný plán ATM.“;

iii) bod 4.2 sa nahrádza takto:

„4.2. Podpora nových koncepcií prevádzky

Komunikačné systémy musia podporovať zavádzanie vyspelých, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzky pre všetky fázy letu, ako to konkrétne navrhuje základný plán ATM.“

Článok 5

Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 6 ods. 2 a 6 nariadenia (ES) č. 551/2004 zmenený a doplnený týmto nariadením sa uplatňuje odo dňa uvedeného v príslušných vykonávacích predpisoch, nie však neskôr ako 4. decembra 2012.

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

V Štrasburgu 21. októbra 2009

Za Európsky parlament
predseda
J. BUZEK

Za Radu
Predseda
C. MALMSTRÖM