



EURÓPSKA
KOMISIA

V Štrasburgu 11. 6. 2013
COM(2013) 410 final

2013/0186 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o implementácii jednotného európskeho neba

(Prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2013) 206 final}

{SWD(2013) 207 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

Cieľom iniciatívy Jednotné európske nebo (SES) je zvýšiť celkovú efektívnosť spôsobu organizácie a riadenia európskeho vzdušného priestoru prostredníctvom reformy odvetvia, ktoré poskytuje letecké navigačné služby (ANS). Počas jej vývoja vznikli dva komplexné balíky právnych predpisov (SES I a SES II), ktoré tvoria štyri nariadenia¹, a viac ako 20 vykonávacích predpisov a rozhodnutí Komisie². Rámec pre tieto štyri nariadenia o SES je prepojený s prípravou právnych predpisov o bezpečnosti letectva v Európe³, v ktorých je zahrnutých niekoľko úloh zverených Európskej agentúre pre bezpečnosť letectva (EASA)⁴, a so spustením komplexného projektu modernizácie zariadení a systémov na poskytovanie leteckých navigačných služieb pod názvom SESAR⁵. Existujúce predpisy sa týkajú piatich vzájomne súvisiacich pilierov, ktorými sú výkonnosť, bezpečnosť, technológia, ľudský faktor a letiská.

Zo skúseností získaných od roku 2004 so SES I a od roku 2009 so SES II vyplýva, že zásady a smerovanie SES sú opodstatnené a oprávňujú na pokračovanie v ich implementácii. Pri zavádzaní tejto iniciatívy však dochádza k značnému meškaniu, najmä v dosahovaní výkonnostných cieľov a zavádzaní jej základných prvkov (napríklad funkčných blokov vzdušného priestoru alebo národných dozorných orgánov) do praxe.

V roku 2009 pri prijímaní balíka ustanovení o SES II sa zákonodarca rozhodol, že SES II sa bude realizovať v dvoch fázach a vyzval Komisiu, aby sa k nim vrátila a zosúladiła nariadenia o SES a EASA potom, čo bola do praxe uvedená pôvodná zostava vykonávacích nariadení pre EASA, ako aj skúsenosti získané na základe auditu ANS⁶. Z tohto dôvodu sa už počítalo s prepracovaním legislatívneho balíka, ktorého cieľom bolo v prvom rade zjednodušiť a objasniť deliacu čiaru medzi právnymi rámcami EASA a SES.

Proces prepracovania je zároveň príležitosťou na posúdenie účinnosti platných právnych ustanovení vzhľadom na meškajúcu implementáciu iniciatívy SES. Zámerom tohto procesu revízie právneho rámca SES známeho pod skratkou SES 2+ je zrýchliť realizáciu reformy leteckých navigačných služieb bez toho, aby sa odklonila od svojich pôvodných cieľov a princípov. SES 2+ je takisto súčasťou iniciatívy Akt o jednotnom trhu II⁷, a preto sa

¹ Rámcové nariadenie [(ES) č. 549/2004], ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba; nariadenie o poskytovaní služieb [(ES) č. 550/2004] – o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi; nariadenie o vzdušnom priestore [(ES) č. 551/2004] – o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi; nariadenie o interoperabilite [(ES) č. 552/2004] – o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe.

² Prehľad legislatívy o SES možno nájsť v prílohe III k dokumentu o posúdení vplyvu SES 2+.

³ Nariadenie (ES) č. 216/2008 zmenené nariadením (ES) č. 1108/2009.

⁴ Keďže v pláne Komisie o implementácii spoločného vyhlásenia Európskeho parlamentu, Rady EÚ a Európskej komisie o decentralizovaných agentúrach z júla 2012 sa vyžaduje, aby sa v rámci štandardizácie názvov všetkých agentúr EÚ dodržiaval rovnaký formát, z dôvodov prehľadnosti sa v celom texte tejto dôvodovej správy používa aktuálne existujúci názov Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA). Samotný text legislatívneho návrhu bol upravený v súlade s novým spoločným vyhlásením a plánom, pričom sa v ňom používa štandardizovaný názov „Agentúra Európskej únie pre letectvo (EAA)“.

⁵ Nariadenie Rady (ES) č. 219/2007; SESAR (Výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba) tvorí technický pilier SES – program zlepšenia ATM týkajúci sa celého odvetvia letectva.

⁶ Článok 65a nariadenia (ES) č. 216/2008 zmeneného nariadením (ES) č. 1108/2009.

⁷ COM(2012) 573 final.

zameriava na zlepšenie konkurencieschopnosti a rastu ekonomiky EÚ vo všeobecnosti, a teda nielen na ich zlepšenie v súvislosti so systémom manažmentu letovej prevádzky.

Účelom balíka ustanovení SES 2+ je zaviesť zlepšenia, pokiaľ ide o dohľad nad pravidlami, systém výkonnosti, orientáciu poskytovateľov služieb na zákazníkov a celkovú výkonnosť.

Balíkom ustanovení SES 2+ sa okrem toho zjednoduší legislatíva odstránením niektorých prekrývajúcich sa ustanovení v súčasnom právnom rámci. Znepokojenie vyvoláva niekoľko prekrývajúcich sa oblastí, ktoré sa nachádzajú v právnom rámci SES, pričom je tiež potrebné objasniť úlohu jednotlivých aktérov na úrovni EÚ. Toto zosúladenie medzi štyrmi nariadeniami o SES a základným nariadením o EASA⁸ je adaptačné opatrenie čisto technického charakteru, ktoré sa už vyžaduje v právnych predpisoch. Logickým následkom tohto prispôsobenia je prepracovanie zvyšných častí štyroch nariadení o SES tak, aby tvorili jeden predpis z dôvodu rozsiahlosti prekrývajúcich sa ustanovení týchto nariadení.

Riešené problémy

Prvou problémovou oblasťou riešenou v SES 2+ je **nedostatočná efektívnosť leteckých navigačných služieb**. Poskytovanie leteckých navigačných služieb je stále pomerne neefektívne vzhľadom nákladov a letovú efektívnosť, ako aj na ponúkanú kapacitu. Táto skutočnosť je zdôraznená pri porovnaní so Spojenými štátmi, ktorých vzdušný priestor má podobnú veľkosť. V USA je traťový vzdušný priestor riadený jediným poskytovateľom služieb na rozdiel od 38 poskytovateľov traťových služieb v Európe. Poskytovateľ služieb v USA riadi takmer o 70 % viac letov s počtom zamestnancov nižším o 38 %. Hlavnými príčinami týchto rozdielov v produktivite sú nedostatky Európy, pokiaľ ide o zriadenie a presadzovanie systému výkonnosti, neúčinné dozorné orgány a neprimerane vysoký počet pomocných zamestnancov pracujúcich pre poskytovateľov služieb.

Druhým kľúčovým problémom, ktorý je predmetom riešenia, je **rozdrobený systém ATM**. Európsky systém ATM zahŕňa 27 národných orgánov vykonávajúcich dohľad nad vyše sto poskytovateľmi leteckých navigačných služieb (ANSP), medzi ktorými existujú súvisiace rozdiely v systémoch, pravidlách a postupoch. Existuje veľa dodatočných nákladov, ktoré sú spôsobené tým, že v Európe funguje veľký počet poskytovateľov služieb, pričom všetci majú svoj vlastný systém, väčšinou si školia vlastný personál, vytvárajú vlastné prevádzkové postupy a poskytujú služby v rámci malého vzdušného priestoru na obmedzenom území. Na odstránenie rozdrobenosti sa v rámci SES zaviedla myšlienka cezhraničných funkčných blokov vzdušného priestoru (FAB) a centralizovaného manažéra siete, ktorý vykonáva niektoré služby na úrovni siete. FAB však ešte nie sú výkonnostne orientované a manažér siete má naďalej príliš slabé postavenie.

Všeobecný cieľ:

Zvýšiť konkurencieschopnosť európskeho systému leteckej dopravy voči iným porovnateľným regiónom a najmä ďalej rozvíjať iniciatívu jednotného európskeho neba.

Konkrétne ciele:

- Zvýšiť výkonnosť letových prevádzkových služieb, pokiaľ ide o efektívnosť.
- Zvýšiť využitie kapacity manažmentu letovej prevádzky.

Prevádzkové ciele:

- Zabezpečiť, aby poskytovanie leteckých navigačných služieb bolo transparentné, založené na trhovách zásadách a hodnote pre zákazníka.

⁸

Nariadenie (ES) č. 216/2008.

- Posilniť úlohu národných dozorných orgánov.
- Posilniť proces stanovovania cieľov a presadzovania systému výkonnosti [vrátane posilnenia orgánu pre preskúmanie výkonnosti/oddelenia pre preskúmanie výkonnosti (PSB/PRU)].
- Realizovať strategickú zmenu smerovania funkčných blokov vzdušného priestoru.
- Posilniť riadiacu štruktúru a prevádzkový rozsah pôsobnosti manažéra siete.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

Od septembra do decembra 2012 prebiehali trojmesačné verejné konzultácie na webovej stránke GR MOVE. Na podporu prípravy tejto iniciatívy sa okrem toho uskutočnili dve podujatia na vysokej úrovni – konferencia v Limassole a vypočutie v Bruseli, ako aj niekoľko dvojstranných rokovaní so všetkými dotknutými zainteresovanými stranami.

GR MOVE vypracovalo posúdenie vplyvu na podporu legislatívnych návrhov na zvýšenie efektívnosti, bezpečnosti a konkurencieschopnosti jednotného európskeho neba. V rámci balíka predpisov sa navrhuje revízia štyroch nariadení o SES [nariadenia (ES) č. 549/2004 až 552/2004 zmenené nariadením (ES) č. 1070/2009] a základného nariadenia o EASA [nariadenie (ES) č. 216/2008 zmenené nariadením (ES) č. 1108/2009]⁹. Táto iniciatíva sa týka čísla plánovania programu (EÚ) č. 2014/MOVE/001. Plán posúdenia vplyvu bol zverejnený aj na webovej stránke Komisie¹⁰.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

3.1. Prepracovanie (celého nariadenia)

Štyri nariadenia o SES sa zlúčili do jedného nariadenia, čo si vyžiadalo niekoľko zmien. Štruktúra nového predpisu pozostáva z piatich kapitol na základe dotknutých subjektov:

- Kapitola I: Všeobecné ustanovenia
- Kapitola II: Národné orgány
- Kapitola III: Poskytovanie služieb
- Kapitola IV: Vzdušný priestor
- Kapitola V: Záverečné ustanovenia

Okrem toho sa z nariadení o SES vyňali niektoré ustanovenia, ktoré sa prekrývali s existujúcim nariadením (ES) č. 216/2008, a niektoré malé prvky z týchto vyňatých oddielov sa na účely kontinuity prístupu zopakovali v nariadení (ES) č. 216/2008. Väčšina ustanovení bola odstránená z nariadenia (ES) č. 552/2004, ktoré je teraz vypustené v celom rozsahu okrem niektorých podrobností týkajúcich sa prílohy I o notifikovaných orgánoch, ktoré sú zlúčené s prílohou o oprávnených subjektoch, ako aj niektorých opisných odsekov v prílohe II, ktoré sú zopakované v prílohe Vb k nariadeniu (ES) č. 216/2008 s cieľom zdôrazniť potrebu pokračovania v existujúcich politikách.

V súlade s názorom, že Komisia by sa mala zameriavať na ekonomickú reguláciu a najmä na systém výkonnosti a SESAR, pričom EASA (teraz už EAA na základe dohody

⁹ Ako bolo uvedené, zmeny základného nariadenia o EASA budú technickej povahy, a preto nebudú predmetom analýzy v kontexte posúdenia vplyvu.

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

o šandardizácii agentúr) poskytuje podporu procesu koordináciou pri príprave všetkých technických predpisov, sa dopĺňa nový článok 28, v ktorom sa opisuje spôsob, akým možno zabezpečiť konzistenciu medzi politikami SESAR a novými technickými predpismi.

V rámci celého nariadenia sú nakoniec zahrnuté nové predpisy o vykonávacích a delegovaných aktoch z Lisabonskej zmluvy.

3.2. Národné orgány (články 3, 4 a 5 a článok 2 vymedzenie pojmu 36)

Jednou z hlavných potrieb prijatia opatrení, ktorá vyplýva z posúdenia vplyvu, je potreba posilniť národné orgány, pokiaľ ide o ich nezávislosť, ako aj odbornosť a zdroje. Na tieto účely sa v článku 3 opisuje potrebná úroveň nezávislosti orgánov voči poskytovateľom služieb, nad ktorými majú vykonávať dohľad. Z dôvodu potreby administratívnej reorganizácie v niektorých členských štátoch sa počíta aj s prechodným obdobím do roku 2020. V článku 14 sa ďalej určujú konkrétnejšie požiadavky súvisiace s kompetenciami a nezávislosťou prijímaných pracovníkov a posilňuje sa nezávislé financovanie orgánov prostredníctvom schémy traťových odplát.

Na skvalitnenie odbornosti orgánov sa v článku 5 počíta so sieťou národných orgánov, pričom je zahrnutá aj možnosť zoskupovania expertov, aby štáty mohli využívať znalosti expertov pochádzajúcich z iných členských štátov.

Nakoniec sa doplnilo vymedzenie pojmu národný dozorný orgán, pričom je jasne uvedené, že na účely tohto nariadenia sa príslušné orgány podľa nariadenia (ES) č. 216/2008 považujú za národné dozorné orgány, takže nie je potrebná druhá úroveň správnych orgánov.

3.3. Systémy výkonnosti a spoplatňovania (články 11, 12, 13 a 14)

Článok 11 o systéme výkonnosti bol zmenený, aby sa zracionalizoval proces stanovovania cieľov a aby sa umožnilo pri stanovovaní cieľov väčšie zameranie na miestnu úroveň. Tým sa umožní informovanejšie a individuálne stanovovanie cieľov.

Na podporu toho sa vykonali aj malé úpravy článkov 12 a 13 o spoplatňovaní a ich text sa takisto aktualizoval, aby sa ustanovenia o financovaní úloh orgánov týkali aj rozšírenia EASA podľa nariadenia (ES) č. 1108/2009 tak, aby táto agentúra vykonávala niektoré z uvedených úloh.

3.4. Funkčné bloky vzdušného priestoru (článok 16)

Článok bol už zmenený nariadením (ES) č. 1070/2009, aby sa funkčné bloky vzdušného priestoru zamerali viac na výkonnosť a tento proces pokračuje touto revíziou. Funkčné bloky vzdušného priestoru by nemali byť považované za statické bloky vzdušného priestoru, ale za iniciatívy pod vedením priemyselného odvetvia so snahou o zlepšenie poskytovania celkových služieb. Aby to bolo možné, priemyselné odvetvie potrebuje viac flexibility na vyvinutie funkčných blokov vzdušného priestoru či na prípravu rôznych druhov funkčných blokov vzdušného priestoru v závislosti od toho, kde očakáva najväčšie synergie. Preto je článok teraz zameraný na flexibilné „partnerstvo s priemyselným odvetvím“ a meradlom úspechu bude úroveň dosiahnutého zlepšenia výkonnosti.

3.5. Podporné služby (článok 10 a článok 2 vymedzenie pojmu 37)

Keďže z analýzy vyplynulo, že najväčší potenciál na zlepšenie existuje v službách poskytovaných na podporu základných služieb letovej prevádzky a keďže tieto služby sa na základe svojej povahy môžu poskytovať aj za trhových podmienok, pôvodný článok 9 nariadenia (ES) č. 552/2004 bol odstránený a nahradený článkom o poskytovaní podporných služieb podľa bežných pravidiel verejného obstarávania. Na základné služby letovej

prevádzky, ktoré sa považujú za prirodzené monopoly, sa naďalej vzťahuje požiadavka na ich určenie, ale podporné služby by mali mať možnosť voľne sa rozvíjať s využitím úplného potenciálu odborných znalostí takisto z iných odvetví. Na základe vzoru článku 4 nariadenia (ES) č. 1008/2008 bola zavedená ochranná doložka zabráňujúca ohrozeniu rozhodujúcich záujmov bezpečnostnej ochrany a hospodárskych záujmov. Prechodné obdobie sa predpokladá do roku 2020.

Nakoniec sa v článku 2 vymedzení 37 zavádza vymedzenie podporných služieb, v ktorom sa vysvetľuje, na ktoré služby je zamerané toto ustanovenie.

3.6. Riadenie siete (článok 17 a článok 2 vymedzenie pojmov 7, 9 a 10)

Článok 17 o manažmente siete je aktualizovaný dvoma spôsobmi. Po prvé, predtým nekonzistentný článok bol reorganizovaný a zoznam všetkých služieb, ktoré poskytuje manažér siete, bol vložený do odseku 2 a prvky, ktoré sa týkali predpisov o technickej realizácii manažmentu toku letovej prevádzky a teda nie samotného manažéra siete, boli presunuté do prílohy Vb k nariadeniu (ES) č. 216/2008, ktoré už obsahuje príslušné ustanovenia týkajúce sa pravidiel manažmentu toku. V súvislosti s tým sa v odseku 2 dopĺňa odkaz na portál leteckých informácií, keďže táto služba je už do istej miery integrovaná v manažérovi siete, ale nie je výslovne uvedená v nariadení.

Po druhé, článok bol revidovaný, aby sa zosúladiť s jazykom používaným v nariadení (ES) č. 1108/2009, pričom „funkcie“ nazýva „služby“ a k manažérovi siete pristupuje dôsledne rovnakým spôsobom ako k ostatným poskytovateľom služieb, pokiaľ ide o požiadavky na osvedčovanie, dohľad a bezpečnosť. Jazyk použitý v príslušných vymedzeniach bol takisto zodpovedajúcim spôsobom aktualizovaný.

Nakoniec sa do článku 17 zahrnulo ustanovenie, ktoré sa týka ďalšieho vývoja manažéra siete smerom k partnerstvu s priemyselným odvetvím do roku 2020.

3.7. Zapojenie používateľov vzdušného priestoru (článok 19)

Jednou z oblastí, v ktorej je podľa posúdenia vplyvu potrebné zlepšenie, je väčšia orientácia na zákazníka zo strany poskytovateľov leteckých navigačných služieb. Vznikol nový článok 19, aby sa zabezpečilo, že s používateľmi vzdušného priestoru sa budú viesť konzultácie a že budú zapojení do schvaľovania investičných plánov.

4. VOLITEĽNÉ PRVKY

Bola vytvorená kratšia dôvodová správa, ktorá bude sprievodným dokumentom k navrhovaným zmenám základného nariadenia o EASA, t. j. nariadenia (ES) č. 216/2008.

Tento návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet EÚ, keďže všetky funkcie v ňom uvedené, už dnes existujú.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

~~ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie~~ ☒ o implementácii ☒ jednotného európskeho neba

(Prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

↓549/2004 (prispôsobené)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu ☒ o fungovaní Európskej únie ☒ ~~o založení Európskeho spoločenstva~~, a najmä na jej článok 80 ods. 2 ☒ 100 ods. 2 ☒,

so zreteľom na návrh Európskej komisie¹¹,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹²,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹³,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

↓nový

(1) Nariadenie (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie)¹⁴, nariadenie (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb)¹⁵, nariadenie (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore)¹⁶ a nariadenie (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o

¹¹ Ú. v. ES C 103 E, 30.4.2002, s. 1.

¹² Ú. v. ES C 241, 7.10.2002, s. 24.

¹³ Ú. v. ES C 278, 14.11.2002, s. 13.

¹⁴ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

¹⁵ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.

¹⁶ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20.

interoperabilite)¹⁷ boli podstatným spôsobom zmenené. Pri príležitosti ďalších zmien je z dôvodu prehľadnosti vhodné tieto nariadenia prepracovať.

↓ 549/2004 odôvodnenie 1

- (2) Vykonávanie spoločnej dopravnej politiky si vyžaduje výkonný systém leteckej dopravy, ktorý umožňuje bezpečnú a pravidelnú prevádzku leteckých dopravných služieb, a tým uľahčuje voľný pohyb tovaru, osôb a služieb.

↓ 549/2004 odôvodnenie 2
(prispôbené)

~~Na svojom mimoriadnom zasadnutí v Lisabone 23. a 24. marca 2000, Európska Rada vyzvala Komisiu, aby predložila návrhy na riadenie vzdušného priestoru, kontrolu letovej prevádzky a riadenie toku letovej prevádzky, založené na práci skupiny na vládnej úrovni o jednotnom európskom nebi, ustanovenej Komisiou; táto skupina vytvorená hlavne zo zástupcov vojenských a civilných orgánov členských štátov, predložila svoju správu v novembri 2000.~~

↓ 1070/2009 odôvodnenie 2

- (3) 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 (rámecové nariadenie)~~, nariadenia (ES) č. 550/2004 ~~z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb)~~, nariadenia (ES) č. 551/2004 ~~z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore)~~ a nariadenia (ES) č. 552/2004 ~~z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite)~~, sa položil pevný právny základ pre plynulý, interoperabilný a bezpečný systém ~~manažmentu riadenia~~ letovej prevádzky (ATM ~~Air Traffic Management~~).

↓ nový

Prijatím druhého balíka právnych predpisov, najmä nariadenia (ES) č. 1070/2009 sa ďalej posilnila iniciatíva jednotného európskeho neba tým, že sa zaviedli koncepcie systému výkonnosti a manažéra siete s cieľom ďalej zlepšiť výkonnosť európskeho systému manažmentu letovej prevádzky.

↓ 550/2004 odôvodnenie 3
(prispôbené)

~~nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ustanovuje rámec pre vytvorenie jednotného európskeho neba (rámecové nariadenie)¹⁸;~~

¹⁷ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26.

¹⁸ Pozri stranu 1 tohto Úradného vestníka.

↓ 551/2004 odôvodnenie 4
(prispôsobené)

~~nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ustanovuje rámec pre vytvorenie jednotného európskeho neba (rámecové nariadenie)¹⁹;~~

↓ 551/2004 (prispôsobené)

- (4) V článku 1 Chicagského dohovoru o civilnom letectve z roku 1944 zmluvné strany uznávajú, že „každý štát má úplnú a výlučnú suverenitu nad vzdušným priestorom nad svojím územím“. Je v rámci tejto suverenity, aby členské štáty ~~spoločenstva~~ ☒ Únie ☒, podľa platných medzinárodných dohovorov, vykonávali právomoci verejného orgánu pri riadení letovej prevádzky.

↓ 552/2004 odôvodnenie 3
(prispôsobené)

~~nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ustanovuje rámec pre vytvorenie jednotného európskeho neba (rámecové nariadenie)²⁰;~~

↓ 1070/2009 odôvodnenie 1

- (5) 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.

↓ 1070/2009 odôvodnenie 37

- (6) 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 preto mali zväziť zavedenie zásad „kultúry spravodlivosti“ ~~(just culture)~~.

↓ 549/2004 odôvodnenie 6
(prispôsobené)

- (7) Členské štáty prijali všeobecné vyhlásenie o vojenských otázkach, ktoré sa týkajú jednotného európskeho neba²¹. Podľa tohto vyhlásenia by členské štáty mali najmä zvýšiť spoluprácu medzi civilnými a vojenskými orgánmi, a pokiaľ a do akej miery to všetky členské štáty považujú za nevyhnutné, uľahčiť spoluprácu medzi ich ozbrojenými silami vo všetkých záležitostiach ~~manažmentu~~ ~~nariadenia~~ letovej prevádzky.

¹⁹ Pozri stranu 1 tohto Úradného vestníka.

²⁰ Pozri stranu 1 tohto Úradného vestníka.

²¹ Pozri stranu 9 tohto úradného vestníka.

↓ 549/2004 odôvodnenie 3

~~Plynulá prevádzka systému leteckej dopravy vyžaduje jednotnú, vysokú úroveň bezpečnosti letových navigačných služieb, ktoré umožňujú optimálne využívanie európskeho vzdušného priestoru a jednotnú, vysokú úroveň bezpečnosti v leteckej preprave, pri dodržiavaní záväzkov všeobecného záujmu letových navigačných služieb vrátane záväzkov služieb vo verejnom záujme; mala by sa preto uskutočňovať podľa najvyšších štandardov zodpovednosti a kompetentnosti.~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 4

~~Iniciatíva na vytvorenie jednotného európskeho neba by sa mala rozvíjať v súlade so záväzkami vyplývajúcimi z členstva spoločenstva a jeho členských štátov v Eurocontrole, a v súlade s princípmi stanovenými Chicagským dohovorom o Medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944.~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 5
(prispôbené)

- (8) Rozhodnutia, ktoré sa týkajú obsahu, pôsobnosti alebo vykonávania vojenskej prevádzky a výcviku, nespádajú do oblasti právomocí kompetencie spoločenstva ☒ Únie podľa článku 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie ☒.

↓ 549/2004 odôvodnenie 23
(prispôbené)

~~Dňa 2. decembra 1987 boli v Londýne v Spoločnom vyhlásení ministrov zahraničných vecí Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva prijaté dojednania o väčšej spolupráci oboch štátov pri využívaní letiska Gibraltár; tieto dojednania ešte nevstúpili do platnosti.~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 1
(prispôbené)
⇒ nový

- (9) Členské štáty uskutočnili v prípade svojich národných poskytovateľov ~~reštrukturovali v rôznom rozsahu svojich národných poskytovateľov leteckých a navigačných služieb~~ reštrukturalizáciu v rôznom rozsahu zvýšením úrovne ich samostatnosti a slobody poskytovania služieb. Je ~~stále naliehavejšia~~ potrebná, aby ⇒ existoval dobre fungujúci spoločný trh pre tie služby, ktoré možno poskytovať za trhových podmienok a aby boli za aktuálnych technologických podmienok ⇐ ~~v tomto novom prostredí~~ uspokojené minimálne požiadavky verejného záujmu ⇒ v prípade tých služieb, ktoré sa považujú za prirodzené monopoly ⇐.

↓ 550/2004 odôvodnenie 4

~~na vytvorenie jednotného európskeho neba by sa mali prijať opatrenia zaručujúce bezpečné a efektívne poskytovanie letových navigačných služieb zodpovedajúcich organizácii a využívaniu vzdušného priestoru podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady~~

(ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore)²². Stanovenie zosúladienej organizácie pre poskytovanie týchto služieb je dôležité, aby sa primerane reagovalo na požiadavky užívateľov vzdušného priestoru a letová prevádzka bola riadená bezpečne a efektívne;

↓ 551/2004 odôvodnenie 1

Vytvorenie jednotného európskeho neba si vyžaduje harmonizovaný prístup k regulácii organizácie a využitia vzdušného priestoru.

↓ 551/2004 odôvodnenie 2
(prispôbené)

V správe skupiny na vládnej úrovni o jednotnom európskom nebi z novembra 2000 bol vyjadrený názor, že vzdušný priestor by mal byť navrhnutý, regulovaný a strategicky riadený na európskom základe.

↓ 551/2004 odôvodnenie 3
(prispôbené)

Oznámenie Komisie o vytvorení jednotného európskeho neba z 30. novembra 2001 vyzýva na štrukturálnu reformu, ktorá umožní vytvoriť jednotné európske nebo prostredníctvom postupne integrovanejšieho spravovania vzdušného priestoru a vývoja nových koncepcií a postupov riadenia letovej prevádzky.

↓ 551/2004 odôvodnenie 6

Vzdušný priestor je spoločným zdrojom pre všetky kategórie užívateľov a všetci ho musia využívať pružne pri zaručení spravodlivosti a transparentnosti, pričom sa zohľadnia potreby ochrany a obrany členských štátov a ich záväzky v rámci medzinárodných organizácií.

↓ 551/2004 odôvodnenie 7

Efektívne riadenie vzdušného priestoru je základom pre zvýšenie kapacity systému letových prevádzkových služieb pre optimálne uspokojovanie požiadaviek rôznych užívateľov a dosahovanie najpružnejšieho využívania vzdušného priestoru.

↓ 552/2004 odôvodnenie 1

na vytvorenie jednotného európskeho neba by sa mali prijať opatrenia vo vzťahu k systémom, komponentom a príslúchajúcim postupom s cieľom zabezpečiť interoperabilitu siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (EATMN) zhodnú s poskytovaním letových navigačných služieb podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb

²²

Pozri stranu 20 tohto Úradného vestníka.

~~v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb)²³ a organizáciou a využívaním vzdušného priestoru podľa nariadenia (ES) č. 551/2004 Európskeho parlamentu a Rady z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore)²⁴;~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 2
(prispôbené)

~~správa skupiny na vládnej úrovni o jednotnom európskom nebi potvrdila potrebu vytvorenia technického predpisu na základe „nového prístupu“, v súlade s rezolúciou Rady zo 7. mája 1985 o novom prístupe k technickému zosúladeniu a normám²⁵, v ktorom budú základné požiadavky, pravidlá a normy vzájomne sa dopĺňujúce a konzistentné;~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 4
(prispôbené)

~~správa skupiny na vládnej úrovni potvrdila, že hoci sa v priebehu posledných rokov dosiahol pokrok v homogénnej prevádzke EATMN, situácia zostáva neuspokojivá, pretože integrácia medzi národnými systémami manažmentu letovej prevádzky je na nízkej úrovni a nové koncepcie prevádzky a technológie, potrebné na doplnenie dodatočne požadovanej kapacity, sa zavádzajú pomaly;~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 5

~~výsledkom zvýšenia úrovne integrácie na úrovni spoločenstva by bola lepšia efektívnosť a nižšie náklady systému obstarávania a údržby a zlepšená prevádzková koordinácia;~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 6

~~prevaha národných technických špecifikácií používaných pri obstarávaní viedla k fragmentácii trhu systémov a neuľahčila priemyselnú spoluprácu na úrovni spoločenstva; keďže tým je obzvlášť postihnutý priemysel, pretože musí značne prispôbovať svoje výrobky každému národnému trhu; keďže táto prax zbytočne sťažuje vývoj a realizáciu nových technológií a spomaľuje zavádzanie nových prevádzkových koncepcií, ktoré sa vyžadujú na zvýšenie kapacity;~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 8

~~Z týchto všetkých dôvodov a vzhľadom na rozšírenie jednotného európskeho neba o značný počet európskych štátov, spoločenstvo by malo pri zohľadnení vývoja v Eurocontrole, stanoviť spoločné ciele a akčný program na mobilizáciu úsilia spoločenstva, členských štátov a rôznych hospodárskych účastníkov, aby sa vytvoril integrovanejšie prevádzkovaný vzdušný priestor jednotného európskeho neba;~~

²³ Pozri stranu 10 tohto Úradného vestníka.

²⁴ Pozri stranu 20 tohto Úradného vestníka.

²⁵ Ú. v. ES C 126, 4.6.1985, s. 1.

↓ 549/2004 odôvodnenie 24

~~Nakoľko ciele tohto nariadenia, najmä vytvorenie jednotného európskeho neba, nemôžu byť dostatočne dosiahnuté členskými štátmi z dôvodu nadnárodného charakteru tohoto snaženia, a preto môžu byť lepšie dosiahnuté na úrovni spoločenstva, pričom umožnia použitie podrobných vykonávacích predpisov, ktoré budú zohľadňovať špecifické miestne podmienky, spoločenstvo môže prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5 zmluvy; v súlade s princípom proporcionality stanoveným v uvedenom článku neprekračuje toto nariadenie rámec, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 9

~~Keď členské štáty prijímajú opatrenie na zabezpečenie splnenia požiadaviek spoločenstva, orgány vykonávajúce overovanie ich splnenia by mali byť dostatočne nezávislé od poskytovateľov letových navigačných služieb.~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 10

~~Letové navigačné služby, najmä letové prevádzkové služby, ktoré sú porovnateľné s verejnými orgánmi, si vyžadujú funkčné a štrukturálne oddelenie a sú organizované podľa veľmi odlišných právnych foriem v rôznych členských štátoch.~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 11

~~Keď sa vyžadujú nezávislé audity, ktoré sa týkajú poskytovateľov letových navigačných služieb, inšpekcie vykonávané oficiálnymi auditorskými orgánmi členských štátov, v ktorých sú také služby poskytované správnymi orgánmi alebo verejným orgánom, za predpokladu dozoru vyššie uvedených orgánov, by sa mali uznávať ako nezávislé audity bez ohľadu na to, či sa vypracované auditné správy uverejnia alebo nie.~~

↓ 1070/2009 odôvodnenie 9

- (10) 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.
-

↓ 1070/2009 odôvodnenie 10

- (11) Národné dozorné orgány zohrávajú kľúčovú úlohu pri implementácii 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.

↓ 550/2004 odôvodnenie 6

~~členské štáty sú zodpovedné za monitorovanie bezpečného a efektívneho poskytovania letových navigačných služieb a za kontrolu zhody poskytovateľov letových navigačných služieb so spoločnými požiadavkami ustanovenými na úrovni spoločenstva;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 7

~~členským štátom by malo byť povolené, aby poverili uznané organizácie, ktoré majú technické skúsenosti, overovaním plnenia spoločných požiadaviek ustanovených na území spoločenstva poskytovateľmi letových navigačných služieb;~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 20

~~Sankcie ustanovené pri porušeníach tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3 by mali byť účinné, primerané a odradzujúce bez toho, aby bola znížená bezpečnosť.~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 17

~~Sociálni partneri by mali byť vhodným spôsobom informovaní a mali by sa s nimi konzultovať všetky opatrenia, ktoré majú závažné sociálne dosahy; malo by sa konzultovať aj s výborom pre medziodvetvový dialóg zriadeným podľa rozhodnutia Komisie 1998/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení Výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni²⁶.~~

↓ 1070/2009 odôvodnenie 11
(prispôbené)

(12) Sociálni partneri by mali byť lepšie informovaní a všetky opatrenia, ktoré majú podstatné sociálne dôsledky, by sa s nimi mali prekonzultovať. Na úrovni Spoločenstva ☒ Únie ☒ by sa malo konzultovať aj s výborom pre medziodvetvový dialóg zriadeným podľa rozhodnutia Komisie 98/500/ES²⁷.

↓ 550/2004 odôvodnenie 11

~~podmienky pripojené k osvedčeniam by mali mať objektívne opodstatnenie a mali by byť nediskriminačné, primerané, transparentné a zlučiteľné s príslušnými medzinárodnými normami;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 2
(prispôbené)

~~správa skupiny na vládnej úrovni o jednotnom európskom nebi z novembra 2000 potvrdila potrebu pravidiel na úrovni spoločenstva na rozlíšenie medzi reguláciou~~

²⁶ Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27.

²⁷ Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27.

~~a poskytovaním služby a na zavedenie systému osvedčovania zameraného na ochranu požiadaviek verejného záujmu, najmä pokiaľ ide o bezpečnosť a na zlepšenie mechanizmu spoplatňovania;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 10

~~pri súčasnej záruke kontinuity poskytovania služby by sa mal vytvoriť spoločný systém osvedčovania poskytovateľov letových navigačných služieb, ktorý vytvára prostriedky pre definovanie práv a povinností týchto poskytovateľov a pre pravidelné monitorovanie plnenia týchto požiadaviek;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 12

~~členské štáty by si mali vzájomne uznávať osvedčenia, aby poskytovatelia letových navigačných služieb mohli poskytovať služby v členskom štáte inom ako je krajina, v ktorej získali svoje osvedčenia, v rozsahu požiadaviek bezpečnosti;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 14

~~na uľahčenie bezpečného vykonávania letovej prevádzky cez hranice členských štátov, v záujme užívateľov vzdušného priestoru a ich cestujúcich, by mal systém osvedčovania zabezpečiť rámec, ktorý členským štátom umožní určiť poskytovateľov letových prevádzkových služieb bez ohľadu na to, kde dostali osvedčenie;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 5

~~poskytovanie letových prevádzkových služieb podľa tohto nariadenia je spojené s výkonom právomocí verejného orgánu, ktorý nemá hospodársky charakter oprávňujúci uplatňovanie pravidiel zmluvy o hospodárskej súťaži;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 13

⇒ nový

(13) ~~Poskytovanie spojovacích, navigačných a prehládových sledovacích služieb, ako aj meteorologických a leteckých informačných služieb by malo byť organizované podľa trhových podmienok, pričom sa zohľadnia špecifické črty, sa malo organizovať podľa trhových podmienok pri zohľadnení špecifických črt takýchto služieb a zachovávať vysokú úroveň bezpečnosti.~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 15

~~na základe svojej analýzy úvah o bezpečnosti, by členské štáty mali mať možnosť určiť jedného alebo niekoľkých poskytovateľov meteorologických služieb vzťahujúcich sa na celý vzdušný priestor alebo na jeho časť, za ktorý sú zodpovedné, bez potreby vypísania verejnej súťaže;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 19

~~podmienky spoplatnenia užívateľov vzdušného priestoru by mali byť spravodlivé a transparentné;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 20

~~užívateľské poplatky by mali slúžiť na úhradu zariadení a služieb zabezpečovaných poskytovateľmi letových navigačných služieb a členskými štátmi. Úroveň užívateľských poplatkov by mala byť primeraná nákladom, s ohľadom na ciele bezpečnosti a hospodárskej efektívnosti;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 21

(14) ~~Prí poskytovaní rovnocenných leteckových navigačných služieb by nemali byť používatelia vzdušného priestoru diskriminovaní;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 22

~~poskytovatelia letovej navigačnej služby ponúkajú určité zariadenia a služby priamo sa vzťahujúce k prevádzke lietadla, náklady ktorých by mali byť hradené podľa princípu „platí užívateľ“, takže užívatelia vzdušného priestoru by mali hradiť náklady, ktoré generujú na mieste použitia alebo čo možno najbližšie k nemu;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 23

~~je dôležité zabezpečiť transparentnosť nákladov, ktoré vznikajú v súvislosti s týmito zariadeniami a službami. Preto akákoľvek zmena systému alebo úrovne poplatkov by mala byť užívateľom vzdušného priestoru vysvetlená. Tieto poplatky alebo investície navrhnuté poskytovateľmi letových navigačných služieb by mali byť vysvetlené ako časť výmeny informácií medzi ich riadiacimi orgánmi a užívateľmi vzdušného priestoru;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 24

~~by mala existovať možnosť prispôbovania poplatkov, ktorá prispieje k maximalizácii kapacity celého systému; finančné stimuly môžu byť užitočnou cestou na zrýchlenie zavedenia pozemného alebo palubného vybavenia, ktoré zvyšuje kapacitu, na náhradu za vysoký výkon a na kompenzáciu nepohodlia pri voľbe nevýhodnejšej trate;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 25

~~v súvislosti s týmito príjmami, ktoré sú potrebné na dosiahnutie primeranej návratnosti investícií a v priamom vzájomnom vzťahu s úsporami vyplývajúcimi zo zvýšenia efektívnosti, by Komisia mala preskúmať možnosť vytvorenia rezervy zameranej na zníženie dopadu nepredvídaného zvýšenia poplatkov pre užívateľov vzdušného priestoru v čase zníženia prevádzky;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 26

~~Komisia by mala preskúmať uskutočniteľnosť zriadenia dočasnej finančnej pomoci pre opatrenia na zvýšenie kapacity európskeho systému riadenia letovej prevádzky ako celku;~~

↓ 1070/2009 odôvodnenie 7
(prispôbené)

- (15) Koncepcia 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 ☒ schváleného rozhodnutím Komisie 2009/320/ES²⁸ v súlade s článkom 1 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 219/2007☒, 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 na urýchlenie realizácie programu SESAR, mohli v rámci viacročného finančného rámca použiť finančné zdroje, ako sú 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 zvažiť, či by sa časť takýchto príjmov nemohla využiť na financovanie spoločných projektov na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru.

↓ 550/2004 odôvodnenie 27

~~zavedenie a uloženie poplatkov užívateľom vzdušného priestoru by mala Komisia pravidelne preverovať v spolupráci s Eurocontrolom, národnými dozornými orgánmi a užívateľmi vzdušného priestoru;~~

↓ 551/2004 odôvodnenie 8

~~Aktivita Eurocontrolu dokazujú, že sieť trati a štruktúra vzdušného priestoru sa nemôže skutočne rozvíjať v izolácii, pretože každý jednotlivý členský štát je integrálnym prvkom siete usporiadania letovej prevádzky v Európe (EATMN) vo vnútri, ako aj mimo spoločenstva.~~

↓ 551/2004 odôvodnenie 13

~~Je dôležité dosiahnuť spoločnú, harmonizovanú štruktúru vzdušného priestoru vo vzťahu k tratiam a sektorom, aby bola súčasná a budúca organizácia vzdušného priestoru~~

²⁸

Ú. v. EÚ L 95, 9.4.2009, s. 41.

~~založená na spoločných princípoch a aby bol vzdušný priestor navrhnutý a spravovaný v súlade s harmonizovanými pravidlami.~~

↓ nový

- (16) Koncepcia manažéra siete predstavuje ústredný prvok zlepšenia výkonnosti manažmentu letovej prevádzky na úrovni siete prostredníctvom centralizácie poskytovania niektorých služieb, ktoré sa najlepšie realizujú na úrovni siete. S cieľom uľahčiť riešenie krízy v leteckej doprave by mal manažér siete zabezpečovať koordináciu takejto krízy.
- (17) Komisia je presvedčená o tom, že bezpečné a efektívne využívanie vzdušného priestoru možno dosiahnuť iba úzkou spoluprácou medzi civilnými a vojenskými používateľmi vzdušného priestoru, predovšetkým na základe koncepcie flexibilného využívania vzdušného priestoru a účinnej civilno-vojenskej koordinácie zriadenej ICAO. Zdôrazňuje význam posilnenia civilno-vojenskej spolupráce medzi civilnými a vojenskými používateľmi vzdušného priestoru.
- (18) Presné informácie o stave vzdušného priestoru a o konkrétnych situáciách letovej prevádzky, ako aj včasná distribúcia týchto informácií riadiacim v odvetví civilného a vojenského letectva majú priamy vplyv na bezpečnosť a efektívnosť prevádzkových činností. Včasný prístup k aktualizovaným informáciám o stave vzdušného priestoru má zásadný význam pre všetky zainteresované strany, ktoré majú záujem na využívaní štruktúr vzdušného priestoru sprístupnených pri podávaní alebo opätovnom podávaní svojich letových plánov.

↓ 550/2004 odôvodnenie 16

~~poskytovatelia letových navigačných služieb by mali vhodnými dohodami zaviesť a udržiavať úzku spoluprácu s vojenskými orgánmi zodpovednými za činnosti, ktoré môžu mať vplyv na všeobecnú letovú prevádzku;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 17

~~účty všetkých poskytovateľov letových navigačných služieb by mali byť maximálne transparentné;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 18

~~zavedenie zosúladených princípov a podmienok pre prístup k prevádzkovým údajom by malo uľahčiť poskytovanie letových navigačných služieb a prevádzku užívateľov vzdušného priestoru a letísk v novom prostredí;~~

↓ 551/2004 odôvodnenie 9

~~Pre všeobecnú letovú prevádzku na trati v hornom vzdušnom priestore by sa mal vytvoriť postupne viac integrovaný prevádzkový vzdušný priestor a podľa toho by sa malo určiť rozhranie medzi horným a spodným vzdušným priestorom.~~

↓ 551/2004 odôvodnenie 10

~~Európska horná letová informačná oblasť [European upper flight information region (EUIR)],
zahŕňajúca horný vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedané členské štáty v rozsahu
pôsobnosti tohto nariadenia, by mala uľahčiť spoločné plánovanie a uverejňovanie
leteckých informácií, aby boli prekonané regionálne miesta zahŕtenia letovou
prevádzkou.~~

↓ 1070/2009 odôvodnenie 30
(prispôbené)

- (19) Poskytovanie moderných, úplných, vysokokvalitných a včasných leteckých informácií má významný vplyv na bezpečnosť a na uľahčenie prístupu do vzdušného priestoru Spoločenstva ~~Únie~~ a zvyšuje v ňom slobodu pohybu. ~~Spoločenstvo~~ ~~Únia~~ by mala ~~zohľadniť~~ základný plán ATM a prevziať iniciatívu pri modernizácii tohto odvetvia v spolupráci s ~~Eurocontrolom~~ manažérom siete 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 ~~zrozumiteľnou~~ ~~optimálnou~~ formou.

↓ 551/2004 odôvodnenie 11

~~Užívatelia vzdušného priestoru čelia nerovným podmienkam prístupu do vzdušného priestoru
spoločenstva a slobody pohybu v ňom. Je to kvôli chýbajúcej harmonizácii
v klasifikácii vzdušného priestoru.~~

↓ 551/2004 odôvodnenie 12

~~Reštrukturalizácia vzdušného priestoru by mala byť založená na prevádzkových požiadavkách
bez ohľadu na existujúce hranice. Spoločné všeobecné princípy pre vytvorenie
jednotných funkčných blokov vzdušného priestoru by sa mali vyvíjať v dohode
s Eurocontrolom a na základe jeho technického poradenstva.~~

↓ 551/2004 odôvodnenie 14

~~Mala by sa efektívne uplatňovať koncepcia pružného využívania vzdušného priestoru. Je
nevyhnutné optimalizovať využitie sektorov vzdušného priestoru, hlavne počas špičky
pre všeobecnú letovú prevádzku a vo vzdušnom priestore s vysokou premávkou,
spoluprácou medzi členskými štátmi, pokiaľ ide o využitie týchto sektorov pre
vojenské operácie a výcvik. Na tento účel je nevyhnutné rozdeliť vhodné zdroje na
účinnú realizáciu koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru pri zohľadnení
civilné aj vojenské požiadavky.~~

↓ 551/2004 odôvodnenie 15

~~Členské štáty by sa mali snažiť o spoluprácu so susednými členskými štátmi z hľadiska
uplatňovania koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru cez národné
hranice.~~

↓ 551/2004 odôvodnenie 16

~~Rozdiely v organizácii civilno-vojenskej spolupráce v spoločenstve bránia jednotnému a včasnému riadeniu vzdušného priestoru a zavádzaniu zmien. Úspech jednotného európskeho neba závisí na účinnej spolupráci medzi civilnými a vojenskými orgánmi bez toho, aby boli dotknuté výsadné práva a zodpovednosti členských štátov v oblasti obrany.~~

↓ 551/2004 odôvodnenie 17

~~Uplatňovaním spoločných princípov a kritérií by mali byť chránené vojenské operácie a výcvik, kedykoľvek je ohrozené ich bezpečné a efektívne vykonávanie.~~

↓ 551/2004 odôvodnenie 18

~~Mali by sa zaviesť primerané opatrenia na zlepšenie účinnosti riadenia toku letovej prevádzky s cieľom pomôcť existujúcim prevádzkovým stanovištiam vrátane Centrálného strediska usporiadania toku Eurocontrolu zabezpečiť účinné letové operácie.~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 10

~~na doplnenie alebo ďalšie spresnenie základných požiadaviek by sa mali pre systémy vypracovať vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu; tieto pravidlá by sa mali vypracovať vždy, keď je to nevyhnutné na uľahčenie koordinovaného zavádzania nových, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzky alebo technológií; keďže by sa malo neustále dbať na plnenie týchto pravidiel; keďže tieto pravidlá by mali spočívať na pravidlách a normách vypracovaných medzinárodnými organizáciami ako sú Eurocontrol alebo ICAO;~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 7

~~je preto v záujme všetkých, ktorí sú zapojení do manažmentu letovej prevádzky, aby rozvíjali nový partnerský prístup umožňujúci vyvážené zapojenie všetkých strán a stimulujúci tvorivosť a výmenu znalostí, skúseností a preberanie rizík; keďže také partnerstvo by sa malo v spolupráci s priemyslom zamerať na vypracovanie jednotného súboru špecifikácií spoločenstva, ktoré môžu plniť čo najširší rozsah potrieb;~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 11

~~vypracovanie a prijatie špecifikácií spoločenstva týkajúcich sa EATMN, jej systémov a komponentov a príslušných postupov je vhodným prostriedkom na stanovenie technických a prevádzkových podmienok potrebných na splnenie základných požiadaviek a relevantných vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu; dodržiavanie zverejnených špecifikácií spoločenstva, ktoré ostáva nepovinné, tvorí predpoklad zhody so základnými požiadavkami a relevantnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu;~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 12

~~špecifikácie spoločenstva by mali vypracovať európske normalizačné orgány v spojení s Európskou organizáciou pre zariadenia civilného letectva (Eurocae) a Eurocontrolom, v súlade so všeobecnými normalizačnými postupmi spoločenstva;~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 13

~~postupy, ktorými sa riadi posudzovanie zhody alebo vhodnosti na používanie komponentov by mali byť založené na používaní modulov podľa rozhodnutia Rady 93/465/EHS z 22. júla 1993 o modulech používaných v technických zosúladených smerniciach pre rozličné fázy postupov posudzovania zhody a pravidiel pre umiestňovanie a používanie označenia CE — zhody²⁹; keďže pokiaľ je to nevyhnutné, mali by sa tieto moduly rozšíriť tak, aby pokrývali špecifické požiadavky príslušných priemyselných odvetví;~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 14

~~príslušný trh je malý a pozostáva zo systémov a komponentov používaných skoro výlučne na účely manažmentu letovej prevádzky, a nie sú určené pre širšiu verejnosť; keďže umiestnenie značky CE na komponenty by bolo preto neprimerané, pretože vyhlásenie výrobcov o zhode na základe posúdenia zhody a/alebo vhodnosti na používanie je dostatočné; to by nemalo mať vplyv na povinnosť výrobcov pripevniť značku CE na určité časti, aby osvedčili ich zhodu s inými právnymi predpismi spoločenstva, ktoré sa na ne vzťahujú;~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 15

~~uvedenie systémov manažmentu letovej prevádzky do poskytovania služieb by malo podliehať overeniu zhody so základnými požiadavkami a relevantnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu; keďže použitie špecifikácií spoločenstva tvorí predpoklad zhody so základnými požiadavkami a relevantnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu;~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 16

~~plné uplatnenie tohto nariadenia by malo byť sprevádzané prechodnou stratégiou určenou na dosiahnutie cieľov tohto nariadenia, pričom by sa nemali vytvárať žiadne neoprávnené prekážky zachovania existujúcej infraštruktúry z hľadiska nákladov a prínosov;~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 7

~~Vzdušný priestor predstavuje limitovaný zdroj, ktorého optimálne a efektívne využívanie bude možné len vtedy, keď sa zohľadnia požiadavky všetkých užívateľov, a keď sa bude rešpektovať v celom procese vývoja zodpovedajúci rozhodovací proces a realizácia jednotného európskeho neba, vrátane Výboru pre jednotné nebo.~~

²⁹ Ú. v. ES L 220, 30.8.1993, s. 23.

↓ 549/2004 odôvodnenie 25

~~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 Komisiu³⁰.~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 26
(prispôbené)

~~Článok 8 ods. 2 štandardného rokovacieho poriadku pre výbory³¹ zriadené na základe uplatňovania článku 7 ods. 1 rozhodnutia 1999/468/ES poskytuje štandardnú úpravu, podľa ktorej sa predseda výboru môže rozhodnúť, že vyzve tretie strany, aby sa zúčastnili zasadania daného výboru; v prípade potreby predseda výboru pre jednotné európske nebo by mal vyzvať zástupcov Eurocontrolu, aby sa zúčastnili zasadania ako pozorovatelia alebo experti.~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 18

~~Zúčastnení, ako poskytovatelia letovej navigačnej služby, užívatelia vzdušného priestoru, letiská, výrobný priemysel a zastupiteľské orgány odborných pracovníkov by mali mať možnosť radiť Komisii pri technických aspektoch zavádzania jednotného európskeho neba.~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 12

~~Je žiaduce rozšíriť jednotné európske nebo na tretie krajiny v Európe buď v rámci účasti spoločenstva na práci Eurocontrolu po pristúpení spoločenstva k Eurocontrolu, alebo prostredníctvom dohôd spoločenstva uzavretých s týmito tretími štátmi.~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 13

~~Pristúpenie spoločenstva k Eurocontrolu je významným prvkom pri vytváraní paneurópskeho vzdušného priestoru.~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 14

~~V procese vytvárania jednotného európskeho neba by spoločenstvo malo, tam kde je to vhodné, rozvíjať v najvyššej miere spoluprácu s Eurocontrolom, aby boli zabezpečené regulačné súčinné efekty a jednotné prístupy, a aby sa zabránilo akejkoľvek duplicite medzi oboma stranami.~~

³⁰ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

³¹ Ú. v. ES C 38, 6.2.2001, s. 3.

↓ 549/2004 odôvodnenie 15
(prispôsobené)

~~V súlade so závermi skupiny na vládnej úrovni je Eurocontrol orgán, ktorý má primeranú odbornosť na podporovanie spoločenstva v jeho úlohe regulátora; podľa toho by sa mali vypracovať vykonávacie pravidlá pre záležitosti, ktoré spadajú do rozsahu úloh Eurocontrolu na základe mandátov pridelených tejto organizácii, s výhradou dodržania podmienok, ktoré treba zahrnúť do rámca spolupráce medzi Komisiou a Eurocontrolom.~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 16

~~Vypracovanie opatrení potrebných na vytvorenie jednotného európskeho neba vyžaduje rozsiahle konzultácie hospodárskych a sociálnych účastníkov.~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 8

~~homogénna prevádzka systému leteckej dopravy si tiež vyžaduje jednotné bezpečnostné normy na vysokej úrovni pre poskytovateľov letových navigačných služieb;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 9

~~by sa mali zaviesť opatrenia na zosúladenie systémov osvedčovania riadiacich letovej prevádzky, aby sa zvýšila ich dostupnosť a podporilo sa vzájomné uznávanie preukazov spôsobilosti;~~

↓ 550/2004 odôvodnenie 28

~~vzhľadom k osobitnej citlivosti informácií týkajúcich sa poskytovateľov letových navigačných služieb, by národné dozorné orgány nemali sprístupniť informácie patriace pod záväzky profesionálneho tajomstva, aby to nepoškodilo organizáciu systému monitorovania a zverejňovania výkonov týchto poskytovateľov;~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 19

~~Výkon systému letových navigačných služieb ako celku na európskej úrovni by sa mal pravidelne posudzovať s patričným zreteľom na udržanie vysokej úrovne bezpečnosti, kontrolu účinnosti prijatých opatrení a návrhy ďalších opatrení.~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 21

~~Dosah opatrení prijatých na účely uplatňovania tohto nariadenia by sa mal hodnotiť na základe správ, ktoré má pravidelne predkladať Komisia.~~

↓ 551/2004 odôvodnenie 19

~~Je žiaduce uvažovať o rozšírení koncepcií platných pre horný vzdušný priestor na spodný vzdušný priestor, v súlade s časovým plánom a príslušnými štúdiami;~~

↓ 549/2004 odôvodnenie 22

~~Toto nariadenie nemá vplyv na právomoci členských štátov, ktoré sa týkajú prijatia ustanovení vo vzťahu k organizácii ich ozbrojených síl; na základe týchto právomocí môžu členské štáty prijať opatrenia na zabezpečenie dostatočného vzdušného priestoru na účely vzdelávania a výcviku svojich ozbrojených síl; preto by sa mala ustanoviť ochranná doložka, ktorá by umožnila uplatňovanie takých právomocí.~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 19
(prispôbené)

~~z dôvodov právnej istoty je dôležité zabezpečiť, aby zostal v platnosti nezmenený obsah určitých ustanovení právnych predpisov spoločenstva prijatých na základe smernice 93/65/EHS. Prijatie vykonávacích pravidiel zodpovedajúcich týmto ustanoveniam, si bude vyžadovať určitý čas,~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 18
(prispôbené)

~~smernica Rady 93/65/EHS z 19. júla 1993 o definovaní a používaní kompatibilných technických špecifikácií pri obstarávaní zariadení a systémov manažmentu letovej prevádzky³² sa obmedzuje na povinnosti obstarávateľských subjektov; keďže toto nariadenie je rozsiahlejšie v tom, že adresuje povinnosti pre všetkých zúčastnených, vrátane poskytovateľov letových navigačných služieb, užívateľov vzdušného priestoru, priemyslu a letísk a zabezpečuje predpisy použiteľné pre všetkých, ako aj pre prijatie špecifikácií spoločenstva, ktoré aj keď sú nepovinné, tvoria predpoklad zhody so základnými požiadavkami. Preto smernica 93/65/EHS, smernica Komisie 97/15/ES z 25. marca 1997 prijímajúca normy Eurocontrol, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 93/65/EHS o definovaní a používaní zlučiteľných technických špecifikácií pri obstarávaní zariadení a systémov manažmentu letovej prevádzky³³ a nariadenie Komisie (ES) č. 2082/2000 zo 6. septembra 2000, ktorým sa prijímajú technické normy Eurocontrolu a mení a dopĺňa smernica 97/15/ES³⁴ a (ES) 980/2002 zo 4. júna 2002, ktorými sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2082/2000 by sa mali po prechodnom období zrušiť;~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 8

~~cieľom spoločenstva je vnútorný trh, a preto opatrenia prijaté v rámci tohto nariadenia by mali prispieť k jeho postupnému rozvoju v tomto sektore;~~

³² Ú. v. ES L 187, 29.7.1993, s. 52. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 1882/2003 Európskeho parlamentu a Rady (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

³³ Ú. v. ES L 95, 10.4.1997, s. 16. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 2082/2000 (Ú. v. ES L 254, 9.10.2000, s. 1).

³⁴ Ú. v. ES L 254, 9.10.2000, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 980/2002 (Ú. v. ES L 150, 8.6.2002, s. 38).

↓ 552/2004 odôvodnenie 9

~~je preto vhodné určiť základné požiadavky, ktoré by sa mali uplatňovať na sieť manažmentu letovej prevádzky v Európe, jej systémy, prvky a príslušné postupy;~~

↓ 552/2004 odôvodnenie 17

~~v rámci príslušných právnych predpisov spoločenstva by sa mala zohľadniť potreba zabezpečenia:~~

~~zosúladených podmienok z hľadiska dostupnosti a účinného využívania rádiového spektra potrebného na realizáciu jednotného európskeho neba, vrátane aspektov elektromagnetickej kompatibility;~~

~~ochrany služieb kritických z hľadiska bezpečnosti života pred škodlivým vplyvom;~~

~~účinného a primeraného využívania frekvencií pridelených a spravovaných výlučne sektorom letectva;~~

↓ nový

- (20) S cieľom zohľadniť zmeny zavedené v nariadeniach (ES) č. 1108/2009 a (ES) č. 1070/2009 je nevyhnutné, aby sa v súlade s článkom 65a 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 letectva³⁵ zosúladil obsah tohto nariadenia s obsahom nariadenia (ES) č. 216/2008.
- (21) Ďalej by sa technické podrobnosti v nariadeniach (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 schválené v rokoch 2004 a 2009, ako aj realizované technické opravy mali aktualizovať s cieľom zohľadniť pokrok.
- (22) Geografický rozsah pôsobnosti tohto nariadenia vzťahujúci sa na región ICAO NAT by sa mal zmeniť, aby sa zohľadnili existujúce a plánované dohody o poskytovaní služieb, ako aj potreba zabezpečiť konzistentné uplatňovanie pravidiel na poskytovateľov leteckých navigačných služieb a používateľov vzdušného priestoru vykonávajúcich činnosť v danej oblasti.
- (23) Funkcia manažéra siete by sa mala ďalej rozvíjať smerom k partnerstvu pod vedením odvetvia, v súlade s jeho úlohami prevádzkovej organizácie a vzhľadom na pokračujúcu reformu Eurocontrolu.
- (24) Koncepcia funkčných blokov vzdušného priestoru určených na zlepšenie spolupráce medzi poskytovateľmi letových prevádzkových služieb predstavuje významný nástroj na zvýšenie výkonnosti európskeho systému ATM. Na ďalšie zlepšovanie tohto nástroja by sa funkčné bloky vzdušného priestoru mali viac zameriavať na výkonnosť na základe partnerstiev s odvetvím, pričom odvetviu by sa malo poskytnúť viac slobody na ich úpravu v záujme dosiahnutia a podľa možnosti aj prekonania cieľov výkonnosti.

³⁵ Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

- (25) Funkčné bloky vzdušného priestoru by sa mali prevádzkovať flexibilne a mali by spájať poskytovateľov služieb v celej Európe, aby mohli navzájom využívať svoje silné stránky. Táto flexibilita by mala umožniť hľadanie synergií medzi poskytovateľmi bez ohľadu na ich geografickú pozíciu alebo štátnu príslušnosť a podnietiť vznik rôznych formátov poskytovania služieb pri hľadaní zlepšení výkonnosti.
- (26) Na zvýšenie orientácie poskytovateľov leteckých navigačných služieb na zákazníka a na zvýšenie možnosti používateľov vzdušného priestoru ovplyvňovať rozhodnutia, ktoré sa ich dotýkajú, by sa mala zefektívniť konzultácia so zainteresovanými stranami a ich účasť na hlavných rozhodnutiach o prevádzke poskytovateľov leteckých navigačných služieb.
- (27) Systém výkonnosti predstavuje ústredný nástroj ekonomickej regulácie ATM, a preto by sa mala zachovávať a podľa možnosti aj zvyšovať kvalita a nezávislosť jeho rozhodnutí.
- (28) S cieľom vziať do úvahy technický alebo prevádzkový vývoj, najmä prostredníctvom zmeny príloh alebo doplnení ustanovení o manažmente siete a systéme výkonnosti, by sa na Komisiu mala delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Obsah a rozsah pôsobnosti každého takéhoto delegovania je podrobne stanovený v príslušných článkoch. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia počas svojej prípravnej práce realizovala primerané konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Komisia by pri príprave a vypracovaní delegovaných aktov mala zabezpečiť súčasné, včasné a náležité postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (29) Komisia by pri dopĺňaní zoznamu služieb manažmentu siete mala uskutočniť riadne konzultácie so zainteresovanými subjektmi odvetvia.
- (30) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky implementácie tohto nariadenia by sa vykonávacie právomoci mali preniesť na Komisiu, najmä so zreteľom na výkon právomocí zo strany národných dozorných orgánov, poskytovanie podporných služieb na výlučnom základe zo strany poskytovateľa služieb alebo ich zoskupeniami, nápravné opatrenia na zabezpečenie súladu s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie a súvisiacimi miestnymi cieľmi, preskúmanie súladu vo vzťahu k systému spoplatňovania, riadiacu štruktúru a schvaľovanie spoločných projektov pre sieťové funkcie, funkčné bloky vzdušného priestoru, spôsoby účasti zainteresovaných strán na hlavných rozhodnutiach o prevádzke poskytovateľov leteckých navigačných služieb, prístup k údajom a ich ochranu, elektronické letecké informácie či na technický rozvoj a interoperabilitu manažmentu letovej prevádzky. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie³⁶.
- (31) V súlade s nariadením (EÚ) č. 182/2011 by sa v prípade vykonávacích aktov prijatých na základe tohto nariadenia mal použiť postup preskúmania pre prijímanie vykonávacích aktov so všeobecným rozsahom pôsobnosti.
- (32) Konzultačný postup by sa mal použiť pri prijímaní vykonávacích aktov s individuálnym rozsahom pôsobnosti.

³⁶ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

↓ 549/2004 odôvodnenie 20
(prispôsobené)

- (33) Sankcie ~~ustanovené~~ pri porušeníach tohto nariadenia ~~a opatrení uvedených v článku 3~~ by mali byť účinné, primerané a odradzujúce bez toho, aby bola znížená bezpečnosť.

↓ nový

- (34) Obstarávanie podporných služieb by sa malo realizovať podľa potreby v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/18/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov zadávania verejných zákaziek na práce, verejných zákaziek na dodávku tovaru a verejných zákaziek na služby³⁷ a smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb³⁸. Zohľadniť by sa mali aj usmernenia stanovené vo výkladovom oznámení Komisie 2006/C179/02 o právnych predpisoch Spoločenstva uplatniteľných na zadávanie zákaziek, na ktoré sa nevzťahujú ustanovenia smerníc o verejnom obstarávaní³⁹ alebo sa na ne nevzťahujú v plnom rozsahu.

↓ 1070/2009 odôvodnenie 42

- (35) Ministerským vyhlásením o letisku Gibraltár, ktoré vzišlo z prvého stretnutia ministrov fóra pre dialóg o Gibraltári, ktoré sa konalo 18. septembra 2006 v Cordóbe (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.

↓ 1070/2009 odôvodnenie 43

- (36) Toto nariadenie sa v rámci ministerského vyhlásenia a na jeho základe v plnom rozsahu uplatňuje na letisko Gibraltár. Bez toho, aby tým bolo dotknuté 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.

↓ 549/2004 odôvodnenie 24
(prispôsobené)

- (37) ~~Keďže~~ ~~Nakoľko~~ ciele tohto nariadenia, najmä ~~vytvorenie~~ ☒ implementácia ☒ jednotného európskeho neba, nemôžu byť dostatočne dosiahnuté členskými štátmi z dôvodu nadnárodného charakteru tohto snaženia, a preto môžu byť lepšie dosiahnuté na úrovni spoločenstva ☒ Únie ☒, pričom umožňuje použitie podrobných ~~vykonávacích predpisov, ktoré budú zohľadňovať špecifické miestne podmienky~~

³⁷ Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114.

³⁸ Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1.

³⁹ Ú. v. EÚ C 179, 1.8.2006, s. 2.

~~spoločenstvo~~ ☒ Únia ☒ môže prijať opatrenia v súlade so ~~zásadou princípu~~ subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy ☒ o Európskej únii ☒ ~~ú~~ V súlade so ~~zásadou princípu~~ proporcionality stanovenou v uvedenom článku neprekračuje toto nariadenie rámec, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

↓ 552/2004

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 1
(prispôbené)
⇒ nový

Článok 1

~~Cieľ~~ ☒ Predmet ☒ a rozsah pôsobnosti

1. ☐ Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá pre vytvorenie a riadne fungovanie ☐ ~~Cieľom iniciatívy~~ jednotného európskeho neba je ~~posilniť~~ ☒ s cieľom zabezpečiť ☒ súčasné bezpečnostné normy v letovej prevádzke, prispieť k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy a zlepšiť celkovú výkonnosť systému ~~manažmentu riadenia~~ letovej prevádzky (ATM ~~— Air Traffic Management~~) a leteckých 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, ☐ integrovaný prevádzkový vzdušný priestor, ☐ systémy riadenia siete a ~~manažmentu riadenia~~ letovej prevádzky, ktoré sú založené len na bezpečnosti, efektívnosti ~~účinnosti~~ a ~~technických aspektoch~~ ☐ interoperabilite ☐ v prospech všetkých používateľov vzdušného priestoru. ~~Na tento cieľ stanovuje toto nariadenie harmonizovaný regulačný rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba.~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2
(prispôbené)

2. Uplatňovanie tohto nariadenia ~~a opatrení uvedených v článku 3~~ nemá vplyv na suverenu 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 35 ~~12~~. Toto nariadenie ~~a opatrenia uvedené v článku 3~~ sa nevzťahujú ☒ sa nevzťahuje ☒ na vojenské operácie a výcvik.

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 3
(prispôbené)

3. Uplatňovaním tohto nariadenia ~~a opatrení uvedených v článku 3~~ nie sú dotknuté práva a povinnosti členských štátov podľa Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (ďalej len „Chicagský dohovor“). V tomto kontexte je ~~ďalším cieľom~~

☒ cieľom ☒ tohto nariadenia ☒ pomáhať ☒ 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.

↓ 550/2004

KAPITOLA I

VŠEOBECNE

Článok 1

Pôsobnosť a cieľ

1. V rozsahu pôsobnosti rámcového nariadenia sa toto nariadenie vzťahuje na poskytovanie letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi. Cieľom tohto nariadenia je ustanoviť spoločné požiadavky pre bezpečné a efektívne poskytovanie letových navigačných služieb v spoločenstve.

2. Toto nariadenie sa vzťahuje na poskytovanie letových navigačných služieb pre všeobecnú letovú prevádzku v súlade a v rozsahu rámcového nariadenia.

↓ 551/2004

KAPITOLA I

VŠEOBECNE

Článok 1

Cieľ a pôsobnosť

1. V rozsahu pôsobnosti rámcového nariadenia sa toto nariadenie vzťahuje na organizáciu a využívanie vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi. Cieľom tohto nariadenia je podporiť koncepciu postupne integrovanejšieho prevádzkového vzdušného priestoru v rámci spoločnej dopravnej politiky a vytvoriť spoločné postupy pre návrh, plánovanie a riadenie, ktoré zabezpečia účinné a bezpečné vykonávanie riadenia letovej prevádzky.

2. Využívanie vzdušného priestoru bude podporovať prevádzku letových navigačných služieb ako súdržného a jednotného celku v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb)⁴⁰.

⁴⁰

Pozri stranu 10 tohto Úradného vestníka.

↓ 551/2004 (prispôsobené)

⇒ nový

~~43. Bez toho aby bol dotknutý článok 10, toto nariadenie sa vzťahuje na vzdušný priestor v oblastiach ICAO EUR, ~~a~~ AFI ⇒ a NAT ⇐, v ktorom sú členské štáty zodpovedné za poskytovanie letových prevádzkových služieb v súlade s ~~☒~~ týmto ~~☒~~ nariadením poskytovanie služieb. Členské štáty môžu toto nariadenie uplatňovať aj na vzdušný priestor, za ktorý sú zodpovedné v iných oblastiach ICAO pod podmienkou, že o tom informujú Komisiu a ostatné členské štáty.~~

↓ 551/2004

~~4. Letové informačné oblasti, ktoré sa nachádzajú vo vzdušnom priestore, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie, sa uverejnia v Úradnom vestníku Európskej únie.~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 1

54. 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 vzhľadom na spor týkajúci sa suverenity nad územím, ~~na~~ ktorom sa letisko nachádza.

↓ 552/2004

~~Článok 1~~

~~Cieľ a pôsobnosť~~

~~1. V rozsahu pôsobnosti rámcového nariadenia sa toto nariadenie vzťahuje na interoperabilitu EATMN.~~

~~2. Toto nariadenie sa vzťahuje na systémy, ich komponenty a príslušné postupy uvedené v prílohe I.~~

~~3. Cieľom tohto nariadenia je dosiahnuť interoperabilitu medzi rôznymi systémami, časťami a príslušnými postupmi EATMN, s patričným zreteľom na relevantné medzinárodné pravidlá. Toto nariadenie sa zameriava aj na zabezpečenie koordinovaného a rýchleho zavedenia nových, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzok alebo technológií v manažmente letovej prevádzky.~~

↓ 549/2004 (prispôsobené)

Článok 2

Definície Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia ~~a opatrení uvedených v článku 3~~ sa uplatňujú ~~na~~ toto vymedzenie pojmov definície:

↓ 549/2004

⇒ nový

1. „služba riadenia letovej prevádzky (ATC)“ ~~je znamená služba~~ poskytovaná na účely:

a) zabránenia zrážke:

- medzi lietadlami a
- ~~na~~ prevádzkovej ~~om~~ ploche ~~priestore~~ medzi lietadlom a prekážkami; a

b) urýchlenia a zachovania riadneho toku letovej prevádzky;

2. „letisková služba riadenia“ ~~je znamená služba~~ ATC pre letiskovú prevádzku;

3. „letecká informačná služba“ ~~je znamená služba~~ zriadená v určenej oblasti pokrytia, zodpovedná za poskytovanie leteckých informácií a údajov, potrebných pre bezpečnosť, pravidelnosť a efektívnosť leteckej navigácie;

4. „letecké navigačné služby“ ~~sú znamenajú~~ letové prevádzkové služby, spojovacie, navigačné a ~~prehľadové~~ ~~vyhladávacie~~ služby, meteorologické služby pre leteckú navigáciu a letecké informačné služby;

5. „poskytovatelia leteckých navigačných služieb“ ~~sú znamenajú~~ akýkoľvek verejný alebo súkromný subjekt poskytujúci letecké navigačné služby pre všeobecnú letovú prevádzku;

6. „blok vzdušného priestoru“ ~~je znamená~~ vzdušný priestor stanovených rozmerov v priestore a čase, v ktorom sú poskytované letecké navigačné služby;

7. „riadenie vzdušného priestoru“ ~~je znamená~~ plánovacia ~~funkcia~~ ⇒ služba ⇐ s primárnym cieľom maximalizácie využitia dostupného vzdušného priestoru dynamickým pridelovaním času a v určitom čase rozdelenie vzdušného priestoru medzi rôzne kategórie používateľov vzdušného priestoru na základe krátkodobých potrieb;

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm.

a)

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

↓ 549/2004

⇒ nový

9. „~~manažment~~ ~~riadenie~~ toku letovej prevádzky“ ~~je znamená~~ ~~funkcia~~ ⇒ služba ⇐ zriadená s cieľom prispieť k bezpečnému, usporiadanému a rýchlemu toku letovej prevádzky tým, že sa zabezpečí využitie kapacity ATC na maximálne možnú mieru, a že objem prepravy bude zodpovedať kapacitám vyhláseným príslušnými poskytovateľmi služieb letovej prevádzky;

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm.
b)
⇒ nový

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

↓ 549/2004

11. „letové prevádzkové služby“ ~~sú~~~~znamenajú~~ rôzne letové informačné služby, pohotovostné služby, letové poradenské služby a služby ATC (oblastná, približovacia a letisková služba riadenia);

12. „oblastná služba riadenia“ ~~je~~~~znamená~~ službou ATC pre riadené lety v bloku vzdušného priestoru;

13. „približovacia služba riadenia“ ~~je~~~~znamená~~ službou ATC pre riadené lety prilietavajúcich a odlietavajúcich lietadiel;

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm.
c)

~~1413a.~~ „základný plán ATM“ je plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES⁴¹ 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)⁴²;

↓ nový

15. „krízová situácia v leteckej doprave“ sú okolnosti, za ktorých je kapacita vzdušného priestoru neobvykle obmedzená v dôsledku významných nepriaznivých poveternostných podmienok alebo nedostupnosti veľkých častí vzdušného priestoru buď z prírodných alebo politických dôvodov;

↓ 549/2004

~~1614.~~ „balík služieb“ ~~sú~~~~znamená~~ dve alebo viac leteckých navigačných služieb;

⁴¹ Ú. v. EÚ L 95, 9.4.2009, s. 41.

⁴² Ú. v. EÚ L 64, 2.3.2007, s. 1.

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm. d)

~~1715.~~ „osvedčenie“ je dokument vydaný národným dozorným orgánom v akejkolvek forme zodpovedajúcej vnútroštátnemu právu, ktorý potvrdzuje, že poskytovateľ leteckej navigačnej služby spĺňa požiadavky na poskytovanie špecifickej služby;

↓ 549/2004

~~1816.~~ „spojovacie služby“ ~~sú~~ ~~znamenajú~~ letecké pevné a mobilné služby umožňujúce spojenie zem-zem, vzduch-zem, a vzduch-vzduch na účely ATC;

~~17. „sieť riadenia letovej prevádzky v Európe“ (EATMN) znamená súbor systémov uvedených v prílohe I k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite Európskej siete riadenia letovej prevádzky (nariadenie o interoperabilite)⁴³, ktoré umožňujú poskytovanie letových navigačných služieb v spoločenstve, vrátane rozhraní na hraniciach s tretími krajinami;~~

~~18. „konceptia prevádzky“ znamená kritériá pre prevádzkové využitie EATMN alebo jej časti;~~

19. „komponenty ~~prvky~~“ ~~sú~~ ~~znamená~~ hmotné objekty ako ~~napr. je~~ hardvér a nehmotné objekty ako ~~napr. je~~ softvér, ~~odna~~ ktorých závisí interoperabilita európskej siete manažmentu letovej prevádzky (EATMN);

↓ nový

20. „vyhlásenie“ je na účely ATM/NS akékoľvek písomné vyjadrenie:

- o súlade alebo vhodnosti na používanie systémov a komponentov, ktoré vydáva organizácia zapojená do konštrukčného návrhu, výroby a údržby systémov a komponentov ATM/ANS;
- o dodržiavaní príslušných požiadaviek služby alebo systému uvádzaných do prevádzky, ktoré vydáva poskytovateľ služby;
- o schopnosti a spôsoboch vykonávania úloh spojených s niektorými letovými informačnými službami

↓ 549/2004 (prispôsobené)

~~20. „Eurocontrol“ znamená Európsku organizáciu pre bezpečnosť leteckej navigácie založenú Medzinárodným dohovorom týkajúcim sa spolupráce v záujme bezpečnosti letovej navigácie z 13. decembra 1960⁴⁴;~~

⁴³ Pozri stranu 33 tohto Úradného vestníka.

⁴⁴ Dohovor zmenený protokolom z 12. februára 1981 a revidovaný protokolom z 27. júna 1997.

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm. f) (prispôsobené)

~~2122.~~ „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) vydanéj ☒ Európskou organizáciou pre bezpečnosť leteckej prevádzky ☒ (Eurocontrol) ☒⁴⁵ ☒;

↓ 549/2004

~~23. „letová informačná oblasť“ znamená vzdušný priestor stanovených rozmerov, v ktorom sú poskytované letové informačné služby a pohotovostné služby;~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm. g)

~~2223a.~~ „letová informačná služba“ je služba poskytovaná na odovzdávanie rád a informácií užitočných na bezpečné a efektívne vykonanie letov;

~~2323b.~~ „pohotovostná služba“ je služba slúžiaca na informovanie príslušných organizácií o lietadle, v prípade ktorého treba použiť pátracie a záchranné prostriedky, a podľa potreby aj na zabezpečenie pomoci takýmto organizáciám;

↓ 549/2004

~~24. „letová hladina“ znamená plochu stálego atmosférického tlaku, ktorá sa vzťahuje k stanovenému tlakovému údaju 1013,2 hPa a je oddelená od ostatných takých hladín stanovenými tlakovými intervalmi;~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm. h)

~~2425.~~ „funkčný blok vzdušného priestoru“ je blok vzdušného priestoru založený na prevádzkových požiadavkách a vytvorený bez ohľadu na štátne hranice, kde je poskytovanie leteckých navigačných služieb a príslušných funkcií určené na základe výkonnosti a optimalizované s cieľom zaviesť v každom funkčnom bloku vzdušného priestoru posilnenú spoluprácu medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, alebo v prípade potreby zriadiť integrovaného poskytovateľa;

↓ 549/2004 (prispôsobené)

~~2526.~~ „všeobecná letová prevádzka“ ~~sú~~ ~~znamená~~ všetky pohyby civilných lietadiel, ako aj všetky pohyby štátnych lietadiel (vrátane vojenských, colných a policajných

⁴⁵

☒ Organizácia Eurocontrol bola zriadená Medzinárodným dohovorom z 13. decembra 1960 týkajúcim sa spolupráce v záujme bezpečnosti letovej prevádzky, zmeneným protokolom z 12. februára 1981 a zrevidovaným protokolom z 27. júna 1997. ☒

lietadiel), keď sa tieto pohyby uskutočňujú v súlade s postupmi ☒ Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) zriadenej Chicagským dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 ☒ ICAO;

~~27. „ICAO“ znamená Medzinárodnú organizáciu civilného letectva založenú Chicagským dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944;~~

~~2628. „interoperabilita“ je~~znamená súhrn požadovaných funkčných, technických a prevádzkových vlastností systémov a ~~komponentov~~prvkov EATMN a postupov pre ich prevádzku, ~~aby bola možná ich bezpečná, plynulá a efektívna prevádzka s cieľom umožniť ich bezpečnú, plynulú a efektívnu prevádzku.~~ Interoperabilita sa dosiahne tým, že systémy a ~~komponenty~~prvky budú spĺňať základné požiadavky;

~~2729. „meteorologické služby“~~ sú~~znamenajú~~ tie zariadenia a služby, ktoré poskytujú lietadlu predpovede počasia, hlásenia o počasi a pozorovania, ako aj iné meteorologické informácie a údaje poskytované štátmi na letecké účely;

~~2830. „navigačné služby“~~ sú~~znamenajú~~ tie zariadenia a služby, ktoré poskytujú lietadlu informácie o polohe a čase;

~~2931. „prevádzkové údaje“~~ sú~~znamenajú~~ informácie týkajúce sa všetkých letových fáz, ktoré sú potrebné na prijatie prevádzkových rozhodnutí poskytovateľmi ~~leteckých~~ navigačných služieb, používateľmi vzdušného priestoru, prevádzkovateľmi letísk a inými zainteresovanými účastníkmi;

~~32. „postup“ používaný v súvislosti s nariadením o interoperabilite, znamená štandardnú metódu pre technické alebo prevádzkové použitie systémov, v súvislosti s dohodnutými a platnými koncepciami prevádzky, ktoré si vyžadujú jednotné vykonávanie v EATMN;~~

~~3033. „uviedenie do prevádzky“~~ je~~znamená~~ prvé prevádzkové použitie po prvej inštalácii alebo ~~modernizácii~~vylepšení systému;

~~3134. „sieť tratí“~~ je~~znamená~~ sieť určených tratí na smerovanie toku všeobecnej letovej prevádzky, ktorá je potrebná pre poskytovanie služieb ATC;

~~35. „smerovanie“ znamená zvolenú trať lietadla, ktorá má byť lietadlom dodržaná počas jeho prevádzky;~~

~~36. „plynulá prevádzka“ znamená prevádzku EATMN takým spôsobom, že z hľadiska užívateľa siete funguje tak, ako by bola jedným celkom;~~

↓ 549/2004

~~3238. „prehľadové~~sledovacie služby“ sú~~znamenajú~~ tie zariadenia a služby, ktoré sa používajú na stanovenie príslušných polôh lietadiel, aby umožnili ich bezpečné ~~roz~~estupy;

~~3339. „systém“~~ je~~znamená~~ súbor palubných a pozemných ~~komponentov~~prvkov, ako aj kozmické zariadenia, ktoré poskytujú podporu ~~leteckým~~ navigačným službám vo všetkých fázach letu;

~~3440. „modernizácia~~vylepšenie“ je~~znamená~~ každú úpravu, ktorá mení prevádzkové charakteristiky systému;

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 2 písm.
j)

~~3541.~~ „cezhraničné služby“ znamenajú každú situáciu, keď ~~leteckové~~ navigačné služby v jednom členskom štáte poskytuje poskytovateľ služieb, ktorému bolo udelené osvedčenie ~~osvedčený~~ v inom členskom štáte;

↓ nový

36. „národný dozorný orgán“ znamená vnútroštátny subjekt alebo subjekty, ktoré členský štát poveril úlohami dozoru v súlade s týmto nariadením, a národné príslušné orgány poverené úlohami uvedenými v článku 8b nariadenia (ES) č. 216/2008;

37. „podporné služby“ sú letecké navigačné služby iné ako letové prevádzkové služby, ako aj ďalšie služby a činnosti spojené s poskytovaním leteckých navigačných služieb a slúžiace na ich podporu;

38. „miestne výkonnostné ciele“ sú ciele výkonnosti stanovené členskými štátmi na miestnej úrovni, teda na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru, vnútroštátnej úrovni, na úrovni zóny spoplatňovania alebo na úrovni letiska.

↓ 549/2004

~~Článok 3~~

Oblasti činnosti spoločenstva

~~1. Toto nariadenie stanovuje harmonizovaný regulačný rámec pre vytvorenie jednotného európskeho neba v spojení s:~~

~~a) nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v Jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore)⁴⁶;~~

~~b) nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v Jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb)⁴⁷ a a~~

~~c) nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete riadenia letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite)⁴⁸~~

~~a vykonávacími pravidlami prijatými Komisiou na základe tohto nariadenia a nariadení uvedených vyššie.~~

~~2. Opatrenia uvedené v odseku 1 platia s výhradou ustanovení tohto nariadenia.~~

⁴⁶ Pozri stranu 20 tohto Úradného vestníka.

⁴⁷ Pozri stranu 10 tohto Úradného vestníka.

⁴⁸ Pozri stranu 26 tohto Úradného vestníka.

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 3
(prispôbené)
⇒ nový

KAPITOLA II

⊠ NÁRODNÉ ORGÁNY ⊠

Článok 34

Národné dozorné orgány

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

2. Národné dozorné orgány sú ⇒ právne oddelené a ⇐ nezávislé, ⇒ najmä v zmysle organizácie, hierarchie a rozhodovania, od akýchkoľvek ⇐ poskytovateľov leteckých navigačných služieb ⇒ alebo akéhokoľvek súkromného alebo verejného subjektu, ktorý má podiel na činnostiach takýchto poskytovateľov ⇐. ~~Táto nezávislosť sa dosiahne primeraným oddelením národných dozorných orgánov a týchto poskytovateľov, ktoré sa vykoná aspoň na funkčnej úrovni.~~

↓ nový

3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, národné dozorné orgány môžu byť z organizačného hľadiska spojené s inými regulačnými orgánmi a/alebo bezpečnostnými orgánmi.

4. Národné dozorné orgány, ktoré v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia nie sú právne oddelené od akýchkoľvek poskytovateľov leteckých navigačných služieb alebo akéhokoľvek súkromného alebo verejného subjektu, ktorý má podiel na činnostiach takýchto poskytovateľov, ako sa stanovuje v odseku 2, musia splniť túto požiadavku najneskôr do 1. januára 2020.

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 3
⇒ nový

~~35. Národné dozorné orgány vykonávajú svoje právomoci nestranne, nezávisle a transparentne. To sa dosiahne uplatňovaním náležitých riadiacich a kontrolných mechanizmov ⇒ Predovšetkým ich organizácia, personálne vybavenie, riadenie a financovanie im musia umožňovať vykonávanie právomocí týmto spôsobom. ⇐, 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.~~

↓ nový

6. Zamestnanci národných dozorných orgánov:

a) musia byť prijímaní podľa jasných a transparentných pravidiel, ktoré zaručujú ich nezávislosť, a ak ide o osoby zodpovedné za strategické rozhodnutia, byť menovaní vládny

kabinetom alebo radou ministrov alebo iným verejným orgánom, ktorý priamo nekontroluje poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ani ich nevyužíva vo svoj prospech;

b) musia byť vyberaní transparentným postupom na základe ich konkrétnych kvalifikácií vrátane primeranej spôsobilosti a príslušných skúseností okrem iného v oblasti auditu, leteckých navigačných služieb a systémov;

c) musia konať nezávisle, a to najmä od akýchkoľvek záujmov týkajúcich sa poskytovateľov leteckých navigačných služieb a nesmú žiadať ani prijímať pokyny od vládnych alebo iných verejných či súkromných orgánov pri vykonávaní funkcií národného dozorného orgánu;

d) v prípade, že ide o osoby zodpovedné za strategické rozhodnutia, musia každý rok podávať vyhlásenie o záväzkoch a vyhlásenie o záujmoch s uvedením všetkých priamych alebo nepriamych záujmov, ktoré sa môžu považovať za záujmy ovplyvňujúce ich nezávislosť a ktoré môžu ovplyvniť vykonávanie ich funkcií a

e) v prípade, že ide o osoby zodpovedné za strategické rozhodnutia, audity alebo iné funkcie priamo spojené s dohľadom nad poskytovateľmi leteckých navigačných služieb alebo s ich výkonnosťnými cieľmi, nesmú po pôsobení v národnom dozornom orgáne mať u poskytovateľa leteckých navigačných služieb žiadnu profesijnú pozíciu ani zodpovednosť, a to najmenej počas jedného roka.

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 3
⇒ nový

~~74.~~ Členské štáty zabezpečia, aby národné dozorné orgány mali potrebné zdroje a schopnosti na ~~efektívne~~ a včasné plnenie úloh, ktoré sú im pridelené na základe tohto nariadenia. ⇒ Národné dozorné orgány majú úplnú právomoc nad prijímaním a riadením zamestnancov na základe vlastných rozpočtových prostriedkov vychádzajúcich okrem iného z traťových odplát stanovených v pomere k úlohám, ktoré má plniť orgán v súlade s článkom 4. ⇐

~~85.~~ Členské štáty oznámia Komisii názvy a adresy národných dozorných orgánov, ako aj zmeny týchto údajov a opatrenia prijaté na zabezpečenie zhody s ⇒ týmto článkom ⇐ ~~odsekmi 2, 3 a 4.~~

↓ nový

9. Komisia stanoví podrobné pravidlá upravujúce spôsoby prijímania a postupov výberu zamestnancov na účely uplatňovania článku 6 ods. a) a b). Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 1
(prispôbené)

Článok ~~42~~

Úlohy národných dozorných orgánov

1. Národné dozorné orgány uvedené v článku ~~3~~ ~~4~~ ~~rámcového nariadenia~~ ~~☒~~ sú poverené najmä týmito úlohami: ☒

a) ~~zabezpečia~~ ☒ zabezpečenie ☒ ~~náležitý~~ dozoru nad uplatňovaním tohto nariadenia, najmä z hľadiska bezpečnej a efektívnej prevádzky poskytovateľov ~~leteckých~~ navigačných

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

↓ nový

b) udeľovanie osvedčení poskytovateľom leteckých navigačných služieb v súlade s článkom 8b nariadenia (ES) č. 216/2008 a dohľad nad uplatňovaním podmienok, za ktorých boli udelené;

c) vydávanie preukazov spôsobilosti, kvalifikačných kategórií, doložiek a osvedčení riadiacim letovej prevádzky v súlade s článkom 8c nariadenia (ES) č. 216/2008 a dohľad nad uplatňovaním podmienok, za ktorých boli vydané;

d) vypracovanie plánov výkonnosti a monitorovanie ich plnenia v súlade s článkom 11;

e) monitorovanie vykonávania systému spoplatňovania v súlade s článkami 12 a 13;

f) schvaľovanie podmienok prístupu k prevádzkovým údajom v súlade s článkom 22; a

g) vykonávanie dozoru nad vyhláseniami a uvádzaním systémov do prevádzky.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 1
(prispôbené)
⇒ nový

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

↓ nový

Článok 5

Spolupráca medzi národnými dozornými orgánmi

1. Národné dozorné orgány si vymieňajú informácie o svojej činnosti, zásadách rozhodovania, praktikách a postupoch, ako aj o implementácii právnych predpisov Únie. Spolupracujú na účely koordinácie prijímania rozhodnutí v rámci celej Únie. Národné dozorné orgány sa zúčastňujú spolupráce v rámci siete, ktorej zasadnutia sa konajú v pravidelných intervaloch. Komisia a Agentúra Európskej únie pre letectvo (ďalej len „EAA“) sú členmi tejto siete a koordinujú a podporujú prácu siete, a v prípade potreby jej poskytujú odporúčania. Komisia a EAA uľahčujú aktívnu spoluprácu národných dozorných orgánov a výmenu a využívanie zamestnancov medzi národnými dozornými orgánmi na základe zoskupenia expertov, ktoré zriadi EAA v súlade s článkom 17 ods. 2 písm. f) nariadenia (ES) č. 216/2008.

Za dodržiavania predpisov o ochrane údajov uvedených v článku 22 tohto nariadenia a v nariadení (ES) č. 45/2001 Komisia podporuje výmenu informácií uvedených v prvom a druhom pododseku tohto odseku medzi členmi siete, pokiaľ možno elektronickými prostriedkami, pri zachovávaní dôvernosti obchodného tajomstva poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

2. Na účely vzájomnej pomoci národné dozorné orgány úzko spolupracujú na úlohách monitorovania a pri vykonávaní vyšetrovania a preskúmavania, a to aj prostredníctvom pracovných dojednaní.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 1
⇒ nový

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 leteckých navigačných služieb poskytujúcich služby v týchto blokoch. ⇒ Príslušné národné dozorné orgány vypracujú plán s konkrétnymi spôsobmi spolupráce s cieľom uviesť danú dohodu do účinnosti. ⇐

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 1
(prispôbené)

4. Národné dozorné orgány úzko spolupracujú s cieľom zabezpečiť primeraný dozor nad poskytovateľmi leteckých 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 ~~dojednania pravidlá o postupe~~ v prípadoch neplnenia ☒ tohto nariadenia a ☒ platných spoločných požiadaviek ~~ustanovených~~ ☒ prijatých ☒ v článku 6 alebo podmienok ~~ustanovených v prílohe II~~ ☒ súlade s ☒ článkom ☒ 8b ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008 ☒.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 1
(prispôbené)
⇒ nový

5. V prípade ~~cezhraničného~~ poskytovania leteckých navigačných služieb ⇒ vo vzdušnom priestore, za ktorý je zodpovedný iný členský štát ⇐, zahŕňajú ~~tieto dojednania pravidlá~~ ⇒ uvedené v odsekoch 2 a 4 ⇐ dohodu o vzájomnom uznávaní dozorných úloh stanovených v článku 4 ods. 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.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 1
(prispôbené)

Článok ~~62~~

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 preskúmavania uvedených v článku 4 ~~2~~ ods. 2.

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

↓ 552/2004 (prispôbené)

⇒ nový

~~Článok 8~~

~~Notifikované orgány~~

~~1.3~~ Členské štáty oznámia Komisii, ☒ EAA ☒ a ostatným členským štátom ~~orgány~~ ☒ oprávnené subjekty, ktoré poverili úlohami v súlade s odsekom 1 ☒ , ktoré ~~menovali na plnenie úloh prislúchajúcich posudzovaniu zhody alebo vhodnosti používania uvedených v článku 5 a/alebo overovaniu uvedenému v článku 6,~~ vrátane oblasti zodpovednosti každého ☒ subjektu ☒ ~~orgánu~~ a jeho/jej identifikačného čísla ☒ , ako aj všetky zmeny v tejto súvislosti ☒ získaného od Komisie. Komisia uverejní v Úradnom vestníku Európskej únie zoznam ☒ oprávnených subjektov ☒ ~~orgánov~~, ich identifikačné čísla a oblasti zodpovednosti a vedie aktualizovaný tento zoznam aktualizuje.

~~2. Pri posudzovaní orgánov, ktoré majú byť notifikované, uplatnia členské štáty kritériá uvedené v prílohe V. Orgány spĺňajúce kritériá uvedené v príslušných európskych normách sa považujú za orgány, ktoré spĺňajú uvedené kritériá.~~

~~3.4.~~ Členské štáty zrušia ~~notifikáciu notifikovaného orgánu~~ ☒ poverenie ☒ ☒ oprávneného subjektu ☒ , ktorý už ~~viac nespĺňa~~ ☒ požiadavky stanovené ☒ ~~kritériá ustanovené v prílohe IV.~~ Bezodkladne o tom informujú Komisiu, ☒ EAA ☒ a ostatné členské štáty.

~~4. Bez toho, aby boli dotknuté požiadavky uvedené v odsekoch 1, 2 a 3, môžu členské štáty rozhodnúť o menovaní organizácií uznaných v súlade s článkom 3 nariadenia o poskytovaní služieb, za notifikované orgány.~~

↓ nový

5. Orgány menované pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia za notifikované orgány v súlade s článkom 8 nariadenia (ES) č. 552/2004 sa považujú za oprávnené subjekty na účely tohto článku.

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5

⇒ nový

~~Článok 740~~

Konzultácia so zúčastnenými zainteresovanými stranami

1. ~~Členské štáty~~ ☒ Národné dozorné orgány ☒ zriadia v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi konzultačný mechanizmus na vhodné zapojenie zúčastnených zainteresovaných strán vrátane zastupiteľských orgánov odborného personálu ☒ na vykonávanie svojich úloh ☒ do implementácie vykonávania jednotného európskeho neba.

↓ nový

2. K zainteresovaným stranám môžu patriť:

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

↓ 550/2004 (prispôsobené)

KAPITOLA III

~~PRAVIDLÁ POSKYTOVANIA~~ SLUŽIEB

↓ 550/2004 (prispôsobené)

⇒ nový

~~Článok 6~~

~~Spoločné požiadavky~~

~~Spoločné požiadavky na poskytovanie letových navigačných služieb budú ustanovené v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia. Spoločné požiadavky budú obsahovať:~~

- ~~technickú a prevádzkovú spôsobilosť a schopnosť,~~
- ~~systémy a procesy riadenia bezpečnosti a kvality,~~
- ~~systémy hlásenia,~~
- ~~kvalitu služieb,~~
- ~~finančné postavenie,~~
- ~~zodpovednosť a poistné krytie,~~
- ~~vlastnícku a organizačnú štruktúru vrátane prevencie konfliktu záujmov,~~
- ~~ľudské zdroje vrátane primeraných zamestnaneckých plánov,~~
- ~~ochranu.~~

~~Článok 87~~

~~Osvedčovanie poskytovateľov leteckých~~ navigačných služieb

1. Poskytovanie všetkých leteckých navigačných služieb v Spoločenstve Únii podlieha osvedčovaniu členským štátom ⇒ národnými dozornými orgánmi alebo EAA v súlade s článkom 8b nariadenia (ES) č. 216/2008 ⇒ alebo predloženiu vyhlásenia týmto orgánom ⇐.

↓ 550/2004

2. Žiadosti o osvedčovanie sú predkladané národnému dozornému orgánu členského štátu, v ktorom má žiadateľ svoje hlavné miesto prevádzky a svoje registrované sídlo, pokiaľ existuje.

↓ nový

2. Procesom osvedčovania sa musí takisto zabezpečiť, aby žiadatelia preukázali dostatočnú finančnú stabilitu, krytie zodpovednosti a poistné krytie v prípade, že za to neručí príslušný členský štát.

↓ 550/2004 (prispôbené)
⇒ nový

3. Národné dozorné orgány vydajú poskytovateľom letových navigačných služieb osvedčenia, ak títo spĺňajú spoločné požiadavky uvedené v článku 6. Osvedčenia môžu byť vydané jednotlivo pre každý typ letovej navigačnej služby uvedenej v článku 2 rámcového nariadenia, alebo pre skupinu týchto služieb ak, medzi iným, poskytovateľ letových prevádzkových služieb, bez ohľadu na jeho právne postavenie, prevádzkuje a udržiava svoje vlastné spojovacie, navigačné a sledovacie systémy. Osvedčenia sú pravidelne kontrolované.

43. V osvedčeniach sú ustanovené práva a povinnosti poskytovateľov letových navigačných služieb, vrátane ⇒ Osvedčenia zabezpečujú ⇐ nediskriminačný prístup používateľov vzdušného priestoru k službám, s osobitným zreteľom na bezpečnosť. Osvedčenia môžu ⇐ musia ⇐ podliehať len podmienkam ustanoveným v prílohe II. Tieto podmienky musia byť vecne opodstatnené, nediskriminačné, primerané a transparentné.

5. Bez ohľadu na odsek 1 môžu členské štáty bez osvedčovania povoliť poskytovanie letových navigačných služieb v celom alebo v časti vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné v prípadoch, ak ich poskytovateľ týchto služieb ponúka predovšetkým pre pohyby lietadiel iných ako vo všeobecnej letovej prevádzke. V týchto prípadoch príslušný členský štát informuje Komisiu a ostatné členské štáty o svojom rozhodnutí a o opatreniach prijatých na zaručenie maximálneho plnenia spoločných požiadaviek.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 3
(prispôbené)
⇒ nový

46. Bez toho, aby boli dotknuté články 8 a 9, Vydanie osvedčení otvára poskytovateľom leteckých navigačných služieb možnosť ponúkať svoje služby členským štátom, iným poskytovateľom leteckých navigačných služieb, používateľom vzdušného priestoru a letiskám v Spoločenstve Únii. ⇒ Pokiaľ ide o podporné služby, podmienkou tejto možnosti je súlad s článkom 10 ods. 2. ⇐

~~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.~~

↓ 550/2004

~~8. Členský štát uzná každé osvedčenie vydané v inom členskom štáte v súlade s týmto článkom.~~

~~9. Za výnimočných okolností môžu členské štáty predĺžiť lehotu splnenia podmienok tohto článku po dátume vyplývajúcom z článku 19 ods. 2 o šesť mesiacov. Členské štáty oznámia Komisii takéto predĺženie s uvedením dôvodov, ktoré k nemu viedli.~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 4
(prispôbené)
⇒ nový

Článok ~~98~~

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 ⇒ alebo vyhlásenia ⇐ v Spoločenstve ☒ Únii ☒.

2. Na účely poskytovania cezhraničných služieb členské štáty zabezpečia, aby plneniu tohto článku a článku ~~18~~ ~~10~~ ods. ~~3~~ ~~3~~ nebránili ich vnútroštátne právne systémy, ktoré vypožadujú, aby poskytovatelia letových prevádzkových služieb poskytujúci služby vo vzdušnom priestore, za ktoré je zodpovedný daný členský štát ⇒, spĺňali jednu z týchto podmienok ⇐ :

- a) ~~byť~~ vo vlastníctve priamo alebo formou väčšinového podielu členského štátu alebo jeho štátnych príslušníkov;
- b) mať ~~li~~ hlavné miesto prevádzky alebo registrované sídlo na území daného členského štátu; ~~alebo~~
- c) využívať ~~li~~ výlučne zariadenia v danom členskom štáte.

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

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 4
⇒ nový

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 ⇒ získal osvedčenie alebo podal vyhlásenie v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 ⇐ .

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 4

5. Vo vzťahu k funkčným blokom vzdušného priestoru stanoveným v súlade s článkom 16 ~~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 implementáciou bloku vzdušného priestoru.

6. Členské štáty okamžite informujú Komisiu a ostatné členské štáty o akoľvek 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.

↓ nový

Článok 10

Poskytovanie podporných služieb

1. Členské štáty prijímú všetky potrebné kroky na zabezpečenie toho, aby sa v súlade s týmto článkom poskytovatelia podporných služieb mohli zúčastňovať na hospodárskej súťaži v rámci Únie na základe rovnocenných, nediskriminačných a transparentných podmienok na účely poskytovania týchto služieb.

Požiadavky stanovené v tomto článku musia byť splnené najneskôr 1. januára 2020.

2. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia, aby zabezpečili, že poskytovanie letových prevádzkových služieb bude oddelené od poskytovania podporných služieb. Súčasťou tohto oddelenia je požiadavka, aby letové prevádzkové služby a podporné služby poskytovali rôzne podniky.

3. Subjekt, ktorý obstaráva tieto služby, zohľadňuje pri výbere poskytovateľa podporných služieb najmä nákladovú efektívnosť, celkovú kvalitu a bezpečnosť služieb.

4. Poskytovateľ podporných služieb môže byť vybraný na poskytovanie služieb vo vzdušnom priestore, iba ak:

a) je držiteľom osvedčenia v súlade s článkom 8b) nariadenia (ES) č. 216/2008;

b) sa jeho hlavné miesto podnikania nachádza na území členského štátu;

c) členské štáty a/alebo štátni príslušníci členských štátov vlastnia viac ako 50 % poskytovateľa služieb a vykonávajú nad ním účinnú kontrolu, či už priamo alebo nepriamo prostredníctvom jedného alebo viacerých sprostredkovateľských podnikov, pokiaľ nie je stanovené inak v dohode s tretou krajinou, ktorej je Únia zmluvnou stranou; a

d) poskytovateľ služieb spĺňa vnútroštátne požiadavky na bezpečnostnú ochranu a obranu.

5. Podporné služby týkajúce sa prevádzky EATMN môže poskytovať manažér siete centralizovaným spôsobom, a to doplnením služieb uvedených v článku 17 ods. 2 v súlade s článkom 17 ods. 3 o tieto služby. Poskytovateľ leteckých navigačných služieb alebo ich zoskupenie môžu tieto služby poskytovať aj na výlučnom základe, najmä služby týkajúce sa

poskytovania infraštruktúry ATM. Komisia určí spôsoby výberu poskytovateľov alebo ich zoskupení na základe odbornej spôsobilosti a schopnosti poskytovať služby neustranným a nákladovo efektívnym spôsobom a vypracuje celkové posúdenie odhadovaných nákladov a prínosov poskytovania podporných služieb centralizovaným spôsobom. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3. Komisia určí poskytovateľov alebo ich zoskupenia v súlade s týmito vykonávacími aktmi.

↓ 550/2004

~~Článok 9~~

~~Určenie poskytovateľov meteorologických služieb~~

- ~~1. Členské štáty môžu určiť poskytovateľa meteorologických služieb, aby dodával všetky alebo časť meteorologických údajov na základe exkluzivity v celom vzdušnom priestore alebo v jeho časti, za ktorý sú zodpovedné s ohľadom na bezpečnostné hľadiská.~~
- ~~2. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu a ostatné členské štáty o akomkoľvek rozhodnutí prijatom v rámci tohto článku, ktoré sa týka určenia poskytovateľa meteorologických služieb.~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5
(prispôbené)
⇒ nový

Článok 11

Systém výkonnosti

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

- a) ciele pre celú ☒ Úniu ☒ Spoločenstvo ⇒ a súvisiace miestne ciele ⇐ 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 celú Spoločenstvo ☒ Úniu ☒ ⇒ a súvisiacimi miestnymi cieľmi ⇐; a
- c) pravidelné preskúmanie, monitorovanie a porovnávanie výkonnosti leteckých navigačných služieb a funkcií sieťových ⇒ služieb ⇐.

2. Komisia môže v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 určiť ⇒ určí ⇐ Eurocontrol alebo iný nezávislý, ⇒ neustranný ⇐ a kompetentný orgán, aby konal ako „orgán na preskúmanie výkonnosti“. Úlohou orgánu na preskúmanie výkonnosti je bude pomáhať Komisii v koordinácii s národnými dozornými orgánmi a na požiadanie aj národným dozorným orgánom pri vykonávaní systému výkonnosti uvedeného v odseku 1. ⇒ Orgánu na preskúmanie výkonnosti môže technickú pomoc poskytovať EAA a Eurocontrol alebo iný spôsobilý subjekt ⇐. Komisia zabezpečí, aby orgán na preskúmanie 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 ~~sú budú~~ ~~národné~~ ~~⇒ miestne~~ ~~⇒ 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 leteckých navigačných služieb, zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk.
4. e) Súlad národných ~~⇒ plánov alebo plánov~~ ~~⇒ pre funkčné bloky vzdušného priestoru~~ ~~⇒ a miestnych~~ ~~⇒ výkonnostných cieľov s cieľmi platnými pre celé Spoločenstvo~~ ~~⇒ Úniu~~ ~~⇒ posúdi Komisia~~ ~~⇒ v spolupráci s orgánom na preskúmanie výkonnosti~~ ~~⇒ na základe kritérií posudzovania uvedených v odseku 6 písm. d).~~
- V prípade, že Komisia zistí, že ~~⇒ národné plány alebo plány~~ ~~⇒ pre funkčné bloky vzdušného priestoru~~ ~~⇒ alebo miestne~~ ~~⇒ jeden alebo viacero národných výkonnostných cieľov alebo výkonnostných cieľov nespĺňa~~ ~~⇒ nie sú v súlade s~~ ~~⇒ cieľmi pre celú Úniu~~ ~~⇒ kritériá posudzovania~~, môže ~~v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rozhodnúť~~ ~~⇒ od príslušného členského štátu požadovať~~, aby prijal potrebné nápravné opatrenia. Tieto vykonávacie akty prijíma v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 27 ods. 2. ~~⇒ že vydá odporúčanie, aby príslušné národné dozorné orgány navrhli revidovaný výkonnostný cieľ/ciele. Príslušný členský štát alebo štáty prijímajú revidované výkonnostné ciele a vhodné opatrenia, ktoré včas oznámia Komisii.~~
- ~~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.~~
5. d) Referenčné obdobie pre systém výkonnosti uvedený v odseku 1 trvá minimálne tri a maximálne päť rokov. V prípade, že sa tieto ~~⇒ miestne~~ ~~⇒ národné ciele alebo ciele pre funkčné bloky vzdušného priestoru~~ nepodarí splniť, ~~⇒ príslušné~~ ~~⇒ členské štáty a/alebo národné dozorné orgány~~ ~~⇒ vymedzia a~~ ~~⇒ uplatnia počas tohto obdobia opatrenia~~ ~~⇒ určené na nápravu situácie~~ ~~⇒, ktoré určili.~~ ~~⇒ Ak Komisia zistí, že tieto opatrenia nepostačujú na nápravu situácie, môže rozhodnúť, aby príslušné členské štáty prijali potrebné nápravné opatrenia alebo sankcie. Tieto vykonávacie akty prijíma v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 27 ods. 2.~~ ~~⇒ Prvé referenčné obdobie sú prvé tri roky po prijatí vykonávacích predpisov uvedených v odseku 6.~~
6. e) Komisia pravidelne hodnotí plnenie výkonnostných cieľov ~~⇒ pre celú Úniu a súvisiacich miestnych cieľov~~ ~~⇒ a výsledky prekladá Výboru pre jednotné nebo.~~
7. d) ~~Na~~ ~~s~~ ~~Systém výkonnosti uvedený v odseku 1~~ ~~⇒ je založený na~~ ~~⇒ sa uplatňujú tieto postupy:~~

- a) ~~zberu, validácii, preskúmaní, hodnotení a rozširovaní~~ príslušných údajov týkajúcich sa výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových služieb ~~od všetkých príslušných strán vrátane poskytovateľov leteckých navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, prevádzkovateľov letísk, národných dozorných orgánov, členských štátov a Eurocontrolu;~~
- b) výbere 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) ~~stanovení~~ a ~~revízií~~ výkonnostných cieľov na úrovni celej Únie ~~Spoločenstva~~ a súvisiacich miestnych cieľov, ktoré sa vymedzia po zohľadnení informácií zistených na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru;

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5
(prispôbené)
⇒ nový

~~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:~~

- d) kritériách na vytvorenie národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru zo strany národných dozorných orgánov, ktoré obsahujú ~~národné~~ miestne výkonnostné ciele ~~alebo výkonnostné ciele pre funkčné bloky vzdušného priestoru~~ a systém stimulov. Plány výkonnosti:
- i) vychádzajú z obchodných plánov poskytovateľov leteckých navigačných služieb;
 - ii) sa zaoberajú všetkými nákladovými položkami na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru;
 - iii) zahŕňajú záväzné miestne výkonnostné ciele, ktoré sú v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu ~~Spoločenstvo~~;

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5
(prispôbené)
⇒ nový

- ~~ed) hodnotení~~ miestnych národných výkonnostných cieľov ~~alebo výkonnostných cieľov pre funkčné bloky vzdušného priestoru~~ na základe národných plánov alebo plánov funkčných blokov vzdušného priestoru; ~~a~~

fe) monitorovanie národných plánov výkonnosti alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru vrátane príslušných mechanizmov varovania;

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5
(prispôbené)
⇒ nový

gd) kritériách na posúdenie skutočnosti, či sú národné ciele alebo ciele pre funkčné bloky vzdušného priestoru v súlade s výkonnostnými cieľmi pre celé Spoločenstvo Úniu a súvisiacimi miestnymi cieľmi počas referenčného obdobia a na podporu mechanizmov varovania;

h)e) všeobecných zásadách na vytváranie systému stimulov členskými štátmi;

ie) zásadách uplatňovania prechodného mechanizmu potrebného na prispôbenie sa fungovaniu systému výkonnosti, ktorý neprekročí 12 mesiacov od prijatia delegovaných aktov uvedených v tomto odseku vykonávacích predpisov;

j) ⇒ príslušných referenčných obdobíach a intervaloch posudzovania plnenia výkonnostných cieľov a stanovovania nových cieľov;

k) ⇒ obsah ⇒ potrebných súvisiach harmonogramoch postupov uvedených v odseku 4;

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5
⇒ nový

Komisia ⇒ má právomoc prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 na účely stanovenia podrobných pravidiel riadneho fungovania systému výkonnosti v súlade s bodmi uvedenými ⇒ 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.

85. 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. Pri zriaďovaní systémov výkonnosti sa zohľadňuje rôznorodý charakter traťových, terminálových a sieťových ⇒ služieb ⇒, a preto by sa s nimi malo zaobchádzať zodpovedajúcim spôsobom, v prípade potreby aj na účely hodnotenia výkonnosti.

↓ 550/2004 (prispôsobené)

KAPITOLA III

~~PRAVIDLÁ SPOPLATNENIA~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 8
(prispôsobené)

Článok ~~1244~~

~~Všeobecne~~ ☒ ustanovenia o systéme spoplatňovania ☒

V súlade s požiadavkami článkov ~~1315~~ a ~~1446~~ pravidiel spoplatnenia leteckých navigačných služieb prispievajú k dosiahnutiu väčšej transparentnosti z hľadiska stanovenia, ukladania a vynucovania ~~odplát poplatkov~~ pre používateľov vzdušného priestoru a prispievajú k nákladovej efektívnosti poskytovania leteckých navigačných služieb a k efektívnosti letov pri udržiavaní optimálnej úrovne bezpečnosti. ~~Tieto~~ ☒ Tento ☒ systém ~~pravidla~~ musia byť zároveň v súlade s článkom 15 Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 a systémom traťových ~~odplát poplatkov~~, ktorý používa Eurocontrol.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 9
(prispôsobené)
⇒ nový

Článok ~~1315~~

~~Zásady Princípy~~ ☒ systému spoplatňovania ☒

1. Systém spoplatňovania je založený na účtovných nákladoch na letecké navigačné služby vynaložených poskytovateľmi služieb v prospech používateľov vzdušného priestoru. Systém rozdelí tieto náklady medzi rôzne kategórie používateľov.
2. Pri stanovení nákladovej základne ~~odplát poplatkov~~ sa uplatňujú ~~tieto zásady princípy~~ ☒ stanovené v odsekoch 3 až 8 ☒.

~~3a)~~ Náklady, ktoré majú byť rozdelené medzi používateľov vzdušného priestoru, sú stanovené ako náklady za poskytovanie leteckých navigačných služieb vrátane príslušných súm úrokov z kapitálových investícií a odpisov majetku, ako aj náklady na údržbu, prevádzku, riadenie a správu ⇒ vrátane nákladov, ktoré EAA vynaložila na príslušné úlohy súvisiace s jej právomocami ⇐. 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 ods. ~~511~~ ~~rámecového nariadenia~~, alebo počas referenčného obdobia po príslušných úpravách, pri ktorých sa uplatňujú mechanizmy varovania stanovené v článku ~~1111~~ ~~rámecového nariadenia~~.

~~4b)~~ 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~~ ⇒ Zahŕňajú ⇐ 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 leteckých navigačných služieb. Nezahŕňajú náklady na sankcie uložené členskými štátmi ~~☒~~ uvedenými v ~~☒~~ podľa článku 339 rámcového nariadenia, ani náklady na nápravné opatrenia ~~☐~~ alebo sankcie ~~☐~~ uložené členskými štátmi ~~☒~~ uvedené v ~~☒~~ podľa článku 11 ~~☒~~ ods. 5 ~~☒~~ 11 rámcového nariadenia.

~~5e) Ss~~ 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 ~~spoplatňovania~~ ~~účtovania poplatkov~~.

~~6d) N~~ náklady na rôzne letecké navigačné služby sa vykazujú oddelene podľa článku ~~2112~~ ods. 3.

~~7e) M~~ medzi traťovými a terminálovými službami nie sú povolené križové dotácie. Náklady týkajúce sa terminálových, ako aj traťových služieb sa pomerným spôsobom rozdeľujú medzi traťové a terminálové služby na základe transparentnej metodiky. Križové dotácie sú povolené medzi rôznymi letovými ~~☐~~ prevádzkovými ~~☐~~ navigačnými službami v ktorejkoľvek z týchto dvoch kategórií, len ak existujú objektívne dôvody a ak sú jednoznačne preukázané. ~~☐~~ Križové dotácie nie sú povolené medzi letovými prevádzkovými službami a podpornými službami. ~~☐~~

~~8f) J~~ je zaručená transparentnosť nákladovej základne ~~odplát~~ ~~poplatkov~~. Prijmú sa vykonávacie ~~predpisy~~ ~~pravidlá~~ na poskytovanie informácií zo strany poskytovateľov služieb, ~~aby mohli byť overené prognózy, skutočné náklady a výnosy poskytovateľov.~~ s cieľom umožniť preskúmanie prognóz, skutočných nákladov a výnosov poskytovateľov. Národné dozorné orgány, poskytovatelia služieb, používatelia vzdušného priestoru, Komisia a Eurocontrol sa o nich pravidelne ~~navzájom~~ informujú.

93. Členské štáty musia pri stanovovaní ~~odplát~~ ~~poplatkov~~ podľa odsekov ~~☒~~ 3 až 8 ~~☒~~ 2 dodržiavať tieto ~~zásady~~ ~~princípy~~:

a) ~~odplat~~ ~~poplatky~~ sa nediskriminačným spôsobom stanovia za dostupnosť leteckých navigačných služieb. ~~p~~ Pri ukladaní ~~odplát~~ ~~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) ~~odplat~~ ~~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) letecké navigačné služby môžu vyprodukovať dostatočné výnosy, ktoré zabezpečia primeranú návratnosť aktív, čo prispeje k potrebnému zhodnoteniu kapitálu;

e) v ~~odplatách~~ ~~poplatky~~ sa odrážajú náklady leteckých navigačných služieb a zariadení ~~spriístupnených~~ ~~dostupných~~ používateľom vzdušného priestoru ~~☐~~ vrátane nákladov, ktoré vynaložila EAA na príslušné úlohy súvisiace s jej právomocami, ~~☐~~

s ohľadom na relatívne produktívne kapacity rôznych dotknutých ~~uvažovaných~~ typov lietadiel;

f) ~~odplat~~ ~~poplatky~~ podporujú bezpečné, efektívne, účinné a udržateľné poskytovanie leteckých navigačných služieb z hľadiska dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti a nákladovej efektívnosti ~~nákladov~~ a plnenia výkonnostných cieľov a stimulujú integrované poskytovanie služieb, pričom zároveň obmedzujú vplyvy letectva na životné prostredie. ~~Na tento účel~~ ☒ Na účely bodu f) ☒ 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 leteckých navigačných služieb a/alebo používateľov vzdušného priestoru s cieľom podporiť kvalitnejšie poskytovanie leteckých navigačných služieb, napríklad zvýšením kapacity, znížením meškaní a podporou udržateľného rozvoja, pri súčasnom zachovaní optimálnej úrovne bezpečnosti.

104. Komisia prijme ⇒ opatrenia stanovujúce podrobnosti o postupe, ktorý sa má dodržiavať pri uplatňovaní odsekov 1 až 9. ⇐ ⇒ Uvedené ⇐ ~~k tomuto článku~~ vykonávacie ~~predpisy~~ ⇒ akty sa prijímajú ⇐ v súlade s ~~regulačným~~ postupom ⇒ preskúmania ⇐ uvedeným v článku 275 ods. 3 ~~rámceového nariadenia~~.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 11
(prispôbené)
⇒ nový

Článok ~~14~~6

Kontrola dodržiavania ☒ článkov 12 a 13 ☒

1. Komisia v spolupráci s členskými štátmi zabezpečuje priebežnú ~~kontrolu~~ ~~prieskum~~ dodržiavania ~~zásad~~ ~~princípov~~ a pravidiel uvedených v článkoch ~~12~~4 a ~~13~~45. Komisia sa snaží o to, aby vytvorila potrebné mechanizmy na využívanie odborných znalostí Eurocontrolu a výsledky ~~kontroly~~ ~~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 ⇒ preskúma konkrétne opatrenia prijaté národnými orgánmi vo vzťahu k uplatňovaniu článkov 12 a 13, pokiaľ ide o stanovenie nákladov a odplát ⇐ ~~vykoná vyšetrovanie akéhokoľvek údajného nedodržiavania alebo neuplatňovania príslušných princípov a/alebo pravidiel.~~ Bez toho, aby tým bol dotknutý článok ~~32~~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 ☒ Komisia rozhodne, či sú dodržané články 12 a 13 a či možno pokračovať v uplatňovaní opatrenia. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú ☒ ~~a po porade s Výborom pre jednotné~~ ~~nebo~~ v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 275 ods. 2 ~~rámceového 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.~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 10
(prispôbené)
⇒ nový

Článok ~~15~~^{15a}

Spoločné projekty

1. ~~Úspešnému vykonávaniu~~ základného plánu ATM môžu ☒ podporovať ☒ ~~pomôcť~~ spoločné projekty. ~~Takéto~~ ☒ Tieto ☒ projekty podporujú ~~ia~~ 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. ⇒ Cieľom spoločných projektov je včasným, koordinovaným a synchronizovaným spôsobom uviesť do praxe funkcie ATM na dosiahnutie základných prevádzkových zmien určených v základom pláne ATM ⇐.
2. Komisia môže ⇒ prijať opatrenia, ktorými sa stanovuje riadiaca štruktúra spoločných projektov a vymedzujú stimuly na ich zavedenie. Uvedené vykonávajúce akty sa prijímajú ⇐ v súlade s ~~regulačným~~ postupom ⇒ preskúmania ⇐ uvedeným v článku ~~27~~^{27a} ods. 3 ~~rámcového nariadenia~~. ☒ Tieto opatrenia ☒ vypracovať ~~poradný materiál obsahujúci možné spôsoby, ktorými môžu takéto projekty podporiť vykonávanie základného plánu ATM. Takýto poradný materiál nemajú~~ vplyv na mechanizmy uvádzania ~~takýchto~~ projektov týkajúcich sa funkčných blokov vzdušného priestoru do praxe podľa dohody strán v týchto blokoch.
3. Komisia môže ⇒ prijať spoločné projekty pre sieťové funkcie, ktoré majú osobitný význam pre zlepšenie celkovej výkonnosti manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb v Európe a ktoré určujú funkcie ATM pripravené na zavedenie, spolu s časovým plánom a geografickým rozsahom pôsobnosti zavádzania. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú ⇐ v súlade s ~~regulačným~~ postupom ⇒ preskúmania ⇐ uvedeným v článku ~~27~~^{27a} 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~~ ☒ Unie ☒ 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 ~~28~~^{28a} ~~rámcového nariadenia~~, pričom preskúma všetky vhodné možnosti financovania ich ~~zavádzania~~^{realizácie}. Oprávnené náklady ~~zavedenia~~^{realizácie} spoločných projektov sa hradia v súlade so zásadami transparentnosti a nediskriminácie.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 5
(prispôbené)
⇒ nový

Článok ~~16~~^{16a}

Funkčné bloky vzdušného priestoru

1. Členské štáty prijímú ~~do 4. decembra 2012~~ všetky potrebné opatrenia, aby zaistili ☒ zriadenie a ☒ ~~implementáciu~~^{vykonanie} funkčných blokov vzdušného priestoru ⇒ na

základe integrovaného poskytovania letových prevádzkových služieb ⇐ s cieľom dosiahnuť požadovanú kapacitu a efektívnosť siete ~~manažmentu 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 na životné prostredie.

↓ nový

2. Pokiaľ je to možné, funkčné bloky vzdušného priestoru musia byť zriadené na základe kooperatívneho odvetvového partnerstva poskytovateľov leteckých navigačných služieb, najmä vo vzťahu k poskytovaniu podporných služieb v súlade s článkom 10. Partnerstvami s odvetvím možno na účely maximalizácie výkonnosti podporovať jeden alebo viac funkčných blokov vzdušného priestoru alebo jeho časti.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 5
(prispôbené)
⇒ nový

3. Členské štáty, ⇒ ako aj poskytovatelia letových prevádzkových služieb ⇐, ~~a to najmä členské štáty vytvárajúce susediace funkčné bloky vzdušného priestoru,~~ vzájomne spolupracujú v najväčšom možnom rozsahu, aby zabezpečili súlad s týmto ~~ustanovením~~ ☒ článkom ☒. Spolupráca môže v prípade potreby zahŕňať aj ⇒ poskytovateľov letových prevádzkových služieb z ⇐ ~~tretích krajín,~~ ktoré sa podieľajú na vytváraní funkčných blokov vzdušného priestoru.

24. Funkčné bloky vzdušného priestoru predovšetkým:

a) sú podporované bezpečnostnou dokumentáciou;

↓ nový

b) sú určené na vytváranie maximálnych synergií na základe partnerstiev s odvetvím s cieľom splniť a pokiaľ možno prekonať výkonnostné ciele stanovené v súlade s článkom 11;

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 5
(prispôbené)

~~bc)~~ umožňujú optimálne využívanie vzdušného priestoru pri zohľadnení tokov letovej prevádzky;

~~de)~~ zabezpečujú súlad s európskou sieťou tratí zriadenou v súlade s článkom ~~17~~ ~~nariadenia o vzdušnom priestore~~;

~~ed)~~ sú odôvodnené svojou celkovou pridanou hodnotou vrátane optimálneho využívania technických a ľudských zdrojov na základe analýzy nákladov a výnosov;

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 5
⇒ nový

~~fe)~~ ⇒ ak je to vhodné, ⇐ zabezpečujú plynulý a pružný prenos zodpovednosti za riadenie letovej prevádzky medzi stanovišťami letových prevádzkových služieb;

~~g)~~ zabezpečujú zlučiteľnosť medzi rôznymi usporiadaniami vzdušného priestoru pričom optimalizujú, okrem iného, súčasné letové informačné oblasti;

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 5
(prispôbené)

~~h)~~ spĺňajú podmienky, ktoré vyplývajú z regionálnych dohôd uzavretých v rámci ICAO;

~~i)~~ dodržiavajú regionálne dohody existujúce ku dňu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, najmä dohody, ktoré sa týkajú európskych tretích krajín. ~~a~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 5

~~i) uľahčujú dosahovanie súladu s výkonnosťnými cieľmi Spoločenstva.~~

↓ nový

Požiadavky odseku 4 písm. c), d) a g) musia byť splnené v súlade s optimalizáciou usporiadania vzdušného priestoru, ktorú uskutočňuje manažér siete podľa článku 17.

5. Požiadavky stanovené v tomto článku možno splniť účasťou poskytovateľov leteckých navigačných služieb v jednom alebo viacerých funkčných blokoch vzdušného priestoru.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 5
(prispôbené)
⇒ nový

~~36.~~ Funkčný blok vzdušného priestoru ⇒, ktorý sa rozprestiera vo vzdušnom priestore, za ktorý je zodpovedný viac ako jeden členský štát, ⇐ sa vytvára ~~len~~ na základe ⇒ spoločného určenia ⇐ ~~vzájomnej dohody medzi~~ všetkými členskými štátmi a prípadnými tretími krajinami, ktoré sú zodpovedné za ktorúkoľvek časť vzdušného priestoru zahrnutého do funkčného bloku vzdušného priestoru. ⇒ Spoločné určenie, ktorým sa vytvára funkčný blok vzdušného priestoru, obsahuje potrebné ustanovenia o spôsobe, ktorým možno blok meniť, a o spôsobe, na základe ktorého môže členský štát alebo prípadne tretia krajina vystúpiť z bloku, ako aj prechodné ustanovenia. ⇐

⇒ 7. Členské štáty oznámia Komisii vytvorenie funkčných blokov 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.~~

~~58.~~ 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 ~~63~~, členské štáty toto stanovisko zohľadnia pri hľadaní riešenia.

~~69.~~ Komisia po prijatí oznámení členských štátov ~~o dohodách a vyhláseniach~~ uvedených v odsekoch ~~63~~ a ~~⇒ 7~~ ~~⇒ 4~~ posúdi, ako každý funkčný blok vzdušného priestoru plní požiadavky stanovené v odseku ~~42~~ a výsledky predloží na prediskutovanie ~~⇒ členským štátom~~ ~~⇒ Výboru pre jednotné nebo~~. Ak Komisia zistí, že jeden alebo viacero 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.~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 5
(prispôsobené)
⇒ nový

~~810.~~ ~~⇒ Komisia môže prijať~~ ~~⇒~~ ~~podrobné opatrenia týkajúce sa spoločného určenia poskytovateľa (poskytovateľov) letových prevádzkových služieb uvedeného v odseku 6, v ktorých konkretizuje spôsoby výberu poskytovateľa (poskytovateľov) služieb, obdobie určenia, dojednania o dozore, dostupnosť poskytovaných služieb a dojednania týkajúce sa zodpovednosti.~~ ~~⇒~~ ~~Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú~~ ~~⇒ v súlade s konzultačným postupom~~ ~~⇒ preskúmania~~ ~~⇒ uvedeným v článku 275 ods. 32 rámcového nariadenia sa do 4. decembra 2010 vypracuje poradný materiál týkajúci sa vytvárania a zmien funkčných blokov vzdušného priestoru.~~

~~911.~~ Komisia ~~⇒ môže~~ ~~⇒~~ ~~vykonávacie predpisy~~ ~~⇒~~ ~~prijat'~~ opatrenia týkajúce sa informácií podľa odseku 6, ktoré majú poskytovať členské štáty. ~~⇒ Komisia do 4. decembra 2011~~ ~~⇒~~ ~~Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú~~ ~~⇒~~ ~~a v súlade s regulačným postupom preskúmania~~ ~~uvedeným v článku 275 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.~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 5

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 nestranné, 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.~~

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 6
⇒ nový

Článok 176

Riadenie a koncepcia siete

1. ~~Funkcie~~ ⇒ Služby ⇐ siete ~~manažmentu riadenia~~ letovej prevádzky (ATM) umožňujú ~~nie~~ optimálne využívanie vzdušného priestoru a zabezpečujú ~~ie~~, aby používatelia vzdušného priestoru mohli prevádzkovať uprednostňované trajektórie, pričom sa zaistí maximálny prístup k vzdušnému priestoru a ~~leteckým~~ navigačným službám. Tieto sieťové ~~funkcie~~ ⇒ služby ⇐ 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~~ ⇒ služieb v rámci zodpovednosti manažéra siete ⇐ :

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;

↓ nový

c) ústrednú funkciu pre manažment toku letovej prevádzky;

d) poskytnutie portálu leteckých informácií v súlade s článkom 23;

e) optimalizáciu plánovania vzdušného priestoru v spolupráci s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a funkčnými blokmi vzdušného priestoru uvedenými v článku 16;

f) ústrednú funkciu pre koordináciu krízových situácií v letectve.

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 6
⇒ nový

~~Funkcie~~ ⇒ Služby ⇐ uvedené v ~~tomto prvom~~ pod odseku nezahŕňajú prijatie záväzných opatrení ~~so~~ všeobecnou ~~ei~~ pôsobnosťou ~~ou~~ 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.

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 6
(prispôbené)
⇒ nový

Komisia môže ~~po konzultácii s Výborom pre jednotné alebo~~ a v súlade s vykonávacími predpismi uvedenými v odseku 4 ~~zveriť~~ ☒ poveriť ☒ Eurocontrolu alebo inému nezávislému a kompetentnému orgánu ⇒ vykonávaním ⇒ úloh potrebných na vykonávanie funkcií uvedených v prvom pododseku ⇒ manažéra siete ⇒ . Tieto úlohy sa vykonávajú neustranným, nezávislým a nákladovo efektívnym spôsobom v mene členských štátov a zainteresovaných strán. Podliehajú vhodnej správe, ktorá uznáva oddelenú zodpovednosť za poskytovanie služieb a reguláciu s prihliadnutím na potreby celej siete ATM a s plným zapojením používateľov vzdušného priestoru a poskytovateľov leteckých navigačných služieb. ⇒ Do 1. januára 2020 Komisia určí manažéra siete za samostatného poskytovateľa služieb, ktorý je, pokiaľ je to možné, zriadený ako partnerstvo s odvetvím. ⇒

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 6
⇒ nový

3. Komisia môže ⇒ je splnomocnená na prijímanie delegovaných aktov v súlade s článkom 26 s cieľom ⇒ ~~pridať ďalšie doplniť~~ zoznamu funkcií ⇒ služieb stanovených ⇒ ~~do funkcií uvedených~~ v odseku 2, ⇒ aby ho prispôbila technickému a prevádzkovému pokroku vzhľadom na centralizované poskytovanie podporných služieb ⇒ ~~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. ⇒ Komisia prijme ⇒ ~~pPodrobné 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~~ ⇒ týkajúce sa ⇒ :

- 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~~ sieťových ⇒ služieb ⇒ ~~siete~~ stanovených v základnom pláne ATM;
- d) podrobných ~~dojednaní~~ uprav o kooperatívnom ~~rozhodovaní~~ medzi členskými štátmi, poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a funkcie riadenia siete pre úlohy uvedené v odseku 2;

↓ nový

e) podrobných dojednaní o riadení manažéra siete so zapojením všetkých dotknutých zainteresovaných strán;

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 6

⇒ nový

fe) mechanizmov konzultácie príslušných zainteresovaných strán v procese rozhodovania na národnej i európskej úrovni; a

gf) 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~~ ⇒ služby ⇐ 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.

↓ nový

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 6

(prispôbené)

⇒ nový

5. Aspekty koncepcie vzdušného priestoru iné ako tie, ktoré sú uvedené v odsekoch ~~2~~ ⇒ a 4 písm. c) ⇐, sa riešia na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru. V procese tvorby koncepcie sa zohľadnia požiadavky a zložitosť leteckej dopravy, ~~národné 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 prijímú 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.~~

Článok ~~1840~~

Vzťahy medzi poskytovateľmi služieb

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb môžu sami využívať služby iných poskytovateľov služieb, ktorí získali ~~alebo~~ osvedčenie ⇒ alebo ktorí podali vyhlásenie ⇐ v ~~spoločenstve~~ ☒ Únii ☒.

2. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb formálne upravujú svoje pracovné vzťahy prostredníctvom písomných ~~dohôd~~ zmlúv alebo rovnocenných právnych ~~doh~~ ujednaní stanovujúcich špecifické povinnosti a funkcie, ktoré preberá každý poskytovateľ, a umožňujúcich výmenu prevádzkových údajov medzi všetkými poskytovateľmi ~~služieb~~, pokiaľ ide o všeobecnú letovú prevádzku. Tieto ~~doh~~ ujednania sa oznámia dotknutému ~~ym~~ národnému dozornému orgánu ~~alebo orgánom~~.

3. V prípadoch, ktoré sa týkajú poskytovania letových prevádzkových služieb, sa vyžaduje povolenie príslušných členských štátov. ~~V prípadoch, ktoré sa týkajú poskytovania meteorologických služieb sa vyžaduje povolenie príslušných členských štátov, ak určili poskytovateľa na výlučnom základe v súlade s článkom 9 ods. 1.~~

↓ nový

Článok 19

Vzťahy so zainteresovanými stranami

Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zriadia konzultačné mechanizmy na účely konzultácie s príslušnými skupinami používateľov vzdušného priestoru a prevádzkovateľmi letísk o všetkých významných otázkach týkajúcich sa poskytovaných služieb alebo o príslušných zmenách usporiadania vzdušného priestoru. Používatelia vzdušného priestoru sa zapájajú aj do procesu schvaľovania strategických investičných plánov. Komisia prijme opatrenia konkretizujúce spôsoby konzultácií a zapojenia používateľov vzdušného priestoru do schvaľovania investičných plánov. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 6

Článok ~~20~~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.

↓ 550/2004 (prispôsobené)

Článok ~~21~~12

Transparentnosť účtov

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb bez ohľadu na ich vlastnícke pomery alebo právnu formu, zostavia, predložia na audit a uverejnia svoje finančné účty. Tieto účty musia spĺňať medzinárodné účtovné štandardy ~~normy~~ prijaté ~~spoločenstvom~~ ☒ Úniou ☒ . Tam, kde kvôli právnemu postaveniu poskytovateľa služby nie je možná úplná zhoda s medzinárodnými účtovnými štandardmi ~~normami~~, sa poskytovateľ ~~bude~~ snažiť o dosiahnutie takej zhody v maximálne možnej miere.

2. V každom prípade poskytovatelia leteckých navigačných služieb uverejnia výročnú správu a pravidelne sa podrobujú ~~u~~ nezávislému auditu.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 7

3. Pri poskytovaní balíka služieb poskytovatelia leteckých navigačných služieb vykazujú a zverejňujú náklady a príjmy vyplývajúce z leteckých navigačných služieb rozdelené v súlade so systémom ~~pravidlami~~ spoplatnenia leteckých navigačných služieb uvedenými v článku ~~12~~14 a v prípade potreby vedú konsolidované účty pre iné služby než letecké navigačné služby, ako by to od nich bolo požadované, ak by príslušné služby poskytovali ~~rôzne~~ samostatné podniky.

↓550/2004 (prispôsobené)
⇒ nový

4. Členské štáty určia príslušné orgány, ktoré ~~majú budú mať~~ právo prístupu k účtom poskytovateľov služieb poskytujúcich služby vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné.

5. Členské štáty môžu uplatniť prechodné ustanovenia článku 9 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1606/2002 Európskeho parlamentu a Rady z 19. júla 2002 o uplatňovaní medzinárodných účtovných noriem⁴⁹ na poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktorí spadajú do rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia.

Článok 22~~43~~

Prístup k údajom a ochrana údajov

1. Pokiaľ ide o všeobecnú letovú prevádzku, medzi všetkými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, používateľmi vzdušného priestoru a letiskami sa budú v reálnom čase vymieňať príslušné prevádzkové údaje, aby im boli umožnené ich prevádzkové potreby. Údaje sa použijú len na prevádzkové účely.

2. Prístup k relevantným prevádzkovým údajom sa udeľuje udeľený príslušným orgánom, osvedčeným poskytovateľom leteckých navigačných služieb, ktorí majú osvedčenie ⇒ alebo predložili vyhlásenie ⇐, používateľom vzdušného priestoru a letiskám na nediskriminačnom základe.

3. Osvedčení poskytovatelia služieb, ktorí majú osvedčenie ⇒ alebo predložili vyhlásenie ⇐, používatelia vzdušného priestoru a letiská stanovujú štandardné podmienky prístupu k svojim relevantným prevádzkovým údajom okrem údajov uvedených v odseku 1. Národné dozorné orgány schvaľujú tieto štandardné podmienky. ⇒ Komisia môže stanoviť ⇐ Podrobné pravidlá ⇒ opatrenia týkajúce sa postupov, ktoré sa majú dodržiavať pri výmene údajov a typu príslušných údajov vo vzťahu k týmto podmienkam prístupu a ich schváleniu. ⇐ týkajúce sa týchto podmienok sa prípadne stanovujú ⇒ Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú ⇐ v súlade s postupom ⇒ preskúmania ⇐ uvedeným v článku 27~~5~~ ods. 3 rámcového nariadenia.

↓551/2004 (prispôsobené)

KAPITOLA ~~II~~ IV

~~ARCHITEKTÚRA~~ VZDUŠNÝHO PRIESTORU

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 2

Článok 3

~~Európska horná letová informačná oblasť (EUIR)~~

⁴⁹ Ú. v. ES L 243, 11.9.2002, s. 1.

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.

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 3
(prispôbené)
⇒ nový

Článok 23~~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 ⇒ manažérom siete ⇐ zabezpečí dostupnosť vysokokvalitných vysoko kvalitných elektronických leteckých informácií, ktoré sú prezentované harmonizovaným spôsobom a vyhovujú požiadavkám všetkých príslušných používateľov, pokiaľ ide o kvalitu údajov a ich aktuálnosť ~~včasnosť~~.

2. Na účel odseku 1 Komisia:

a) zabezpečuje rozvoj infraštruktúry leteckých informácií v rámci celej ~~Spoločenstva~~ Únie 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 ~~manažmenteriadení~~ 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 ⇒ opatrenia na zriadenie a realizáciu portálu elektronických integrovaných informácií. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú ⇐ v súlade s regulačným postupom ⇒ preskúmania ⇐ uvedeným v článku 27~~5~~ ods. 3 ~~rámecového nariadenia~~.

↓ 1070/2009 článok 3 ods. 4

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;~~

↓551/2004 (prispôsobené)

KAPITOLA III

~~PRUŽNÉ VYUŽÍVANIE VZDUŠNÉHO PRIESTORU V JEDNOTNOM EURÓPSKOM NEBI~~

↓551/2004 (prispôsobené)

⇒ nový

~~Článok 7~~

~~Pružné využívanie vzdušného priestoru~~

~~1. Pri zohľadnení organizácie vojenských hľadísk, za ktoré sú zodpovedné, členské štáty zabezpečujú v jednotnom európskom nebi jednotnú koncepciu využívania pružného vzdušného priestoru opísaného organizáciou ICAO a rozvinutého Eurocontrolom, aby bolo uľahčené riadenie vzdušného priestoru a riadenie letovej prevádzky v rámci spoločnej dopravnej politiky.~~

~~2. Členské štáty každý rok podávajú Komisii správu o uplatňovaní koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru v kontexte spoločnej dopravnej politiky, z hľadiska vzdušného priestoru, za ktorý sú zodpovedné.~~

~~3. Keď sa najmä na základe správy predloženej členskými štátmi ukáže, že je potrebné posilniť a harmonizovať uplatňovanie koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi, prijímajú sa v rámci spoločnej dopravnej politiky vykonávacie pravidlá v súlade s postupom podľa článku 8 rámcového nariadenia.~~

~~Článok 8~~

~~Dočasné prerušenie~~

~~1. V prípadoch, keď uplatňovanie článku 7 vyvolá vážne prevádzkové ťažkosti, môžu členské štáty dočasne prerušiť takéto uplatňovanie pod podmienkou, že o tom bez meškania informujú Komisiu a ostatné členské štáty.~~

~~2. Po zavedení dočasného prerušenia sa môžu vykonať úpravy pravidiel prijatých podľa článku 7 ods. 3 pre vzdušný priestor, za ktorý je (sú) zodpovedný(-é) príslušný(-é) členský(-é) štát(-y), v súlade s postupom podľa článku 8 rámcového nariadenia.~~

↓ nový

Článok 24

Technologický rozvoj a interoperabilita manažmentu letovej prevádzky

1. Komisia prijíma podrobné pravidlá týkajúce sa podpory technologického rozvoja a interoperability manažmentu letovej prevádzky v súvislosti s prípravou a zavedením základného plánu ATM. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.

2. Vo vzťahu k pravidlám uvedeným v odseku 1 sa uplatňuje článok 17 ods. 2 písm. b) nariadenia (ES) č. 216/2008. Komisia v prípade potreby požiada EAA, aby zaradila tieto pravidlá do ročného programu práce uvedeného v článku 56 daného nariadenia.

↓ 552/2004

⇒ nový

~~3. Vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu najmä:~~

- ~~(a) stanoví akékoľvek špecifické požiadavky, ktoré dopĺňajú alebo upresňujú základné požiadavky, hlavne z hľadiska bezpečnosti, homogénnej prevádzky a výkonu; a/alebo~~
- ~~(b) popíšu v prípade potreby akékoľvek špecifické požiadavky, ktoré dopĺňajú alebo upresňujú základné požiadavky hlavne z hľadiska koordinovaného zavádzania nových, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzky alebo technológií; a/alebo~~
- ~~(c) v prípade, že sa vzťahujú na systémy, určia komponenty; a/alebo~~
- ~~(d) popíšu špecifické postupy posudzovania zhody v prípade potreby, vrátane notifikovaných orgánov podľa článku 8, založené na moduloch určených v rozhodnutí 93/465/EHS, ktoré sa použijú na posúdenie ich zhody alebo vhodnosti na používanie, ako aj overovanie systémov; a/alebo~~
- ~~(e) špecifikujú podmienky vykonávania, v prípade potreby, vrátane termínov, v ktorých musia všetci príslušní účastníci podmienky vykonávania spĺňať.~~

↓ 552/2004

KAPITOLA II V

ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY, VYKONÁVACIE PRAVIDLÁ PRE INTEROPERABILITU A ŠPECIFIKÁCIE SPOLOČENSTVA

Článok 2

Základné požiadavky

EATMN, jej systémy a ich komponenty a príslušné postupy musia spĺňať základné požiadavky. Základné požiadavky sú stanovené v prílohe II.

Článok 3

Vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu

- ~~1. Vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu sa vypracujú vždy, ak to bude potrebné na koherentné dosiahnutie cieľov tohto nariadenia.~~
- ~~2. Systémy, komponenty a príslušné postupy musia počas svojej životnosti spĺňať relevantné vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu.~~
- ~~4. Pri vypracovaní, prijímaní a revízii vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu sa zohľadnia odhadované náklady a prínosy technických riešení, pomocou ktorých môžu byť splnené z hľadiska stanovenia najvhodnejšieho riešenia, pričom sa berie patričný zreteľ na zachovanie dohodnutej vysokej úrovne bezpečnosti. Posúdenie nákladov a prínosov týchto riešení sa pre všetkých príslušných účastníkov priloží ku každému návrhu vykonávacieho pravidla pre interoperabilitu.~~
- ~~5. Vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu sa stanovujú v súlade s postupom podľa článku 8 rámcového nariadenia.~~

Článok 4

Špecifikácie spoločenstva

- ~~1. Z hľadiska dosiahnutia cieľa tohto nariadenia sa môžu ustanoviť špecifikácie spoločenstva. Takými špecifikáciami môžu byť:~~
 - ~~a) Európske normy pre systémy alebo komponenty, spolu s príslušnými postupmi, vypracované európskymi normalizačnými orgánmi v spolupráci s Eurocae na základe mandátu Komisie v súlade s článkom 6 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998 o postupe pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov⁵⁰ a podľa všeobecných usmernení o spolupráci medzi Komisiou a normalizačnými orgánmi podpísanými 13. novembra 1984~~
 - ~~alebo~~
 - ~~b) špecifikácie vypracované Eurocontrolom na žiadosť Komisie podľa postupu uvedeného v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia, ktoré sa týkajú záležitostí prevádzkovej koordinácie medzi poskytovateľmi letovej navigačnej služby.~~
- ~~2. Splnenie základných požiadaviek a/alebo vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu sa predpokladá u systémov, spolu s príslušnými postupmi alebo časťami, ktoré spĺňajú príslušné špecifikácie spoločenstva a ktorých referenčné čísla boli uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie.~~
- ~~3. Komisia uverejní odkazy na Európske normy uvedené v odseku 1 písmeno a) v Úradnom vestníku Európskej únie.~~
- ~~4. Saskaņā ar pamatregulas 5. panta 2. punktā minēto procedūru atsauces uz 1. punkta b) apakšpunktā minētajām Eurocontrol špecifikācijām Komisija publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.~~
- ~~5. Ak členský štát alebo Komisia usúdi, že zhoda s uverejnenou špecifikáciou spoločenstva nezabezpečuje splnenie základných požiadaviek a/alebo vykonávacích pravidiel pre~~

⁵⁰ Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 98/48 (Ú. v. ES L 217, 5.8.1998, s. 18).

interoperabilitu, ktoré má uvedená špecifikácia spoločenstva pokrývať, použije sa postup uvedený v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia.

6. V prípade nedostatkov uverejnených Európskych noriem, čiastočného alebo úplného stiahnutia príslušných noriem z publikácií, ktoré ich obsahujú, alebo ich zmien a doplnkov, sa môže rozhodnúť v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia, po porade s výborom ustanoveným podľa článku 5 smernice 98/34/ES.

7. V prípade nedostatkov uverejnených špecifikácií Eurocontrolu, čiastočného alebo úplného stiahnutia príslušných špecifikácií z publikácií, ktoré ich obsahujú, alebo ich zmien a doplnkov, sa môže rozhodnúť v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia, po porade s výborom ustanoveným podľa článku 5 ods. 2 rámcového nariadenia.

KAPITOLA III

OVEROVANIE ZHODY

Článok 5

ES vyhlásenie o zhode alebo vhodnosti používania komponentov

1. Ku komponentom sa priloží ES vyhlásenie o zhode alebo vhodnosti používania. Časti tohto vyhlásenia sú stanovené v prílohe III.

2. Výroba alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v spoločenstve prostredníctvom ES vyhlásenia o zhode alebo vhodnosti používania zabezpečí a vyhlási, že použil ustanovenia uvedené v základných požiadavkách a v príslušných vykonávacích pravidlách pre interoperabilitu.

3. Zhoda so základnými požiadavkami a príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu sa predpokladá pri tých komponentov, ku ktorým je priložené ES vyhlásenie zhody alebo vhodnosti používania.

4. Príslušné vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu v prípade potreby určia úlohy príslušajúce posudzovaniu zhody alebo vhodnosti používania komponentov, ktoré majú plniť notifikované orgány uvedené v článku 8.

Článok 6

ES vyhlásenie o overení systémov

1. V súlade s príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu podrobí poskytovateľ letových navigačných služieb systémy ES overeniu, aby bolo zabezpečené, že spĺňajú základné požiadavky tohto nariadenia a vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu, pri ich integrácii do EATMN.

2. Predtým, ako je systém uvedený do prevádzky, príslušný poskytovateľ letových služieb vystaví ES vyhlásenie o overení, potvrdzujúce zhodu a predloží ho národnému dozornému orgánu spolu s technickými podkladmi. Časti tohto vyhlásenia a technických podkladov sú ustanovené v prílohe IV. Národný dozorný orgán môže požadovať akékoľvek doplňujúce informácie potrebné na dozor nad zhodou.

3. Príslušné vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu v prípade potreby určia úlohy príslušajúce overovaniu systémov, ktoré majú plniť notifikované orgány uvedené v článku 8.

4. ES vyhlásenie o overení systémov sa nedotýka akéhokoľvek posudzovania, ktoré musí národný dozorný orgán vykonať z iných dôvodov než je interoperabilita.

~~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 letectva⁵¹, 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.~~

~~Článok 7~~

~~Ochranné opatrenia~~

~~1. Ak národný dozorný orgán zistí, že:~~

~~a) časť, ku ktorej je priložené ES vyhlásenie o zhode alebo vhodnosti používania, alebo~~

~~b) systém, ku ktorému je priložené ES vyhlásenie o overení,~~

~~nesplňa základné požiadavky a/alebo vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu, s patričným zreteľom na potrebu zaručenia bezpečnosti a plynulosti prevádzky, prijme všetky opatrenia potrebné na obmedzenie oblasti používania príslušnej časti alebo systému, alebo na zákaz jej používania subjektami, ktoré patria do pôsobnosti orgánu.~~

~~2. Príslušné členské štáty bezodkladne oznámia Komisii každé také opatrenie s uvedením dôvodov a uvedú najmä, či je taká nezhoda so základnými požiadavkami spôsobená:~~

~~a) nesplnením základných požiadaviek;~~

~~b) nesprávnym použitím vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu a/alebo špecifikácií spoločenstva;~~

~~c) nedostatkami vo vykonávacích pravidlách pre interoperabilitu a/alebo v špecifikáciách spoločenstva.~~

~~3. Komisia sa poradí so zainteresovanými stranami v čo možno najkratšom čase. Po takých poradách Komisia oznámi členským štátom svoje zistenia a svoje stanovisko k tomu, či sú opatrenia prijaté národným dozorným orgánom oprávnené.~~

~~4. Ak Komisia dospeje k názoru, že opatrenia prijaté národným dozorným orgánom nie sú oprávnené, požiada príslušný členský štát, aby bez meškania zabezpečil zrušenie opatrení. Bezodkladne o tom informuje výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve.~~

⁵¹ Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

~~5. Ak Komisia zistí, že nezhoda so základnými požiadavkami je spôsobená nesprávnym použitím vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu a/alebo špecifikácií spoločenstva, príslušný členský štát prijme opatrenia voči pôvodcovi vyhlásenia o zhode alebo vhodnosti používania, alebo ES vyhlásenia o overení a oznámi to Komisii a ostatným členským štátom.~~

~~6. Ak Komisia dospeje k názoru, že nezhoda so základnými požiadavkami je spôsobená nedostatkami v špecifikáciách spoločenstva, použije sa postup uvedený v článku 4 ods. 6 alebo 7.~~

KAPITOLA ~~IV~~ V

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 11
(prispôsobené)

Článok ~~25~~ 7

Revízia ☒ Prispôbenie ☒ 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.~~

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

↓ nový

Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 26 s cieľom doplniť alebo zmeniť požiadavky na oprávnené subjekty uvedené v prílohe I a podmienky, ktoré sa majú pripojiť k osvedčeniam udeľovaným poskytovateľom leteckých navigačných služieb uvedených v prílohe II s cieľom zohľadniť skúsenosti národných dozorných orgánov získané pri uplatňovaní týchto požiadaviek a podmienok alebo vývoj systému manažmentu letovej prevádzky vzhľadom na interoperabilitu a integrované poskytovanie leteckých navigačných služieb.

↓ nový

Článok 26

Vykonávanie delegovania

1. Právomoc prijímať delegované akty sa zveruje Komisii na základe podmienok stanovených v tomto článku.

2. Delegovanie právomoci uvedenej v článku 11 ods. 7, článku 17. ods 3 a článku 25 sa Komisii zveruje na dobu neurčitú.

3. Delegovanie právomoci uvedenej v článku 11 ods. 7, článku 17 ods. 3 a článku 25 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po

uverejnení rozhodnutia v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu v ňom uvedenému. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Ihneď po prijatí delegovaného aktu oznámi Komisia túto skutočnosť súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 11 ods. 7, článku 17 ods. 3 a článku 25 nadobúda účinnosť len vtedy, ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote 2 mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa uvedená lehota predĺži o 2 mesiace.

↓ 549/2004

⇒ nový

Článok 275

Postup výboru

1. Komisii ~~bude~~ pomáhať Výbor pre jednotné nebo, ďalej len „výbor“, ~~zložený z dvoch zástupcov každého členského štátu, a ktorému predsedá zástupca Komisie. Výbor zabezpečí primerané zohľadnenie záujmov všetkých kategórií užívateľov.~~ ⇒ Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011. ⇐

2. ~~Ak tam, kde sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES ⇒ nariadenia (EÚ) č. 182/2011 ⇐ so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.~~

3. ~~Ak tam, kde sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES ⇒ nariadenia (EÚ) č. 182/2011 ⇐ so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.~~

~~Obdobie uvedené v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES sa stanovuje na jeden mesiac.~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 4

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.~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5
(prispôbené)

⇒ nový

Článok 2840

☒ Konzultácie zainteresovaných strán s Komisiou ☒

12. Komisia zriadi konzultačný mechanizmus na úrovni ~~Spoločenstva~~ ☒ Únie ☒ ⇒ na účely konzultácií o otázkach týkajúcich sa implementácie tohto nariadenia, ak je to vhodné. ⇐ Do konzultácie zapojí špecifický výbor pre medziodvetvový dialóg zriadený na základe rozhodnutia ☒ Komisie ☒ č. 98/500/ES.

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

2. K ~~zainteresovaným~~ zúčastneným stranám môžu patriť:

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

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5
(prispôbené)

Článok 296

Odvetvový konzultačný orgán

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

Článok 307

Vzťahy s európskymi tretími krajinami

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5
(prispôbené)
⇒ nový

~~Spoločenstvo~~ ☒ Únia ☒ a jej ~~je~~ členské štáty sa zameriavajú na rozšírenie jednotného európskeho neba ~~ona~~ štáty, ktoré nie sú členmi Európskej únie, a ~~budú podporu~~ tohto rozšírenia ~~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~~ ⇒ spoločných určení funkčných blokov vzdušného priestoru alebo dohôd o sieťových funkciách ⇐ o to, aby sa ~~dona týchto~~ ~~tieto krajiny rozšírilo~~ ⇒ rozšírili ciele ⇐ ~~uplatňovanie~~ tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3.

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5
(prispôbené)
⇒ nový

Článok 318

☒ Podpora od externých orgánov ☒ ~~Vykonávacie predpisy~~

1. ~~Na vypracovanie vykonávacích predpisov Komisia môže ⇒ žiadať o podporu od ⇐ udeliť Eurocontrolu alebo v prípade potreby inej ⇒ externého ⇐ orgánu/inštitúcii právomoci, v ktorých stanoví úlohy s časovým plánom ich realizácie, pričom zohľadní príslušné konečné termíny stanovené v tomto nariadení ⇒ na plnenie svojich úloh na základe tohto nariadenia⇐ 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.~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 1

~~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.~~

↓ 550/2004 (prispôbené)

~~KAPITOLA IV~~

~~ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA~~

↓ 1070/2009 článok 4 ods. 2

~~Článok 9~~

~~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.~~

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 11

~~Článok 32~~¹⁸

~~Dôvernoscť~~

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

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 leteckých navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, letísk alebo iných relevantných zainteresovaných strán pri ochrane ich obchodných tajomstiev.

3. Informácie a údaje poskytnuté na základe ~~systému pravidiel~~ spoplatňovania ~~nariadenia~~ uvedeného v článku ~~12~~ 14 sa zverejňujú.

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 5
(prispôsobené)
⇒ nový

Článok ~~33~~ 39

Sankcie

~~Sankcie, ktoré~~ Členské štáty ~~stanovia~~ uložia ~~pravidlá o sankciách uplatniteľných~~ na ~~porušenie tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3,~~ najmä používateľmi vzdušného priestoru a poskytovateľmi služieb ~~⇒ a prijímajú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie ich vykonania.~~ Uplatnené sankcie ~~↔~~ musia byť účinné, primerané a odradzujúce.

↓ 549/2004 (prispôsobené)

Článok ~~34~~ 42

~~↔~~ Preskúmanie ~~↔~~ Dozor, sledovanie a metódy posudzovania vplyvu účinkov

~~1. Dozor, sledovanie a metódy posudzovania účinkov sú založené na výročných správach predložených členskými štátmi o vykonávaní opatrení prijatých podľa tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3.~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 6 písm.
a) (prispôsobené)
⇒ nový

~~12. Komisia pravidelne preskúmava uplatňovanie tohto nariadenia a opatrení uvedených v článku 3 a podáva prvú správu Európskemu parlamentu a Rade do 4. júna 2011 a potom na konci každého referenčného obdobia uvedeného v článku 11 ods. 53 písm. d). Ak je to odôvodnené, na tento účel môže Komisia požadovať od členských štátov informácie dopĺňajúce k informáciám obsiahnutým v správach, ktoré predložili podľa odseku 1 tohto článku~~ ⇒ týkajúce sa uplatňovania tohto nariadenia ~~↔~~ .

↓ 549/2004

~~3. Na účely vyhotovenia správ uvedených v odseku 2 si Komisia vyžiada stanovisko výboru.~~

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 6 písm.
b)

~~24.~~ Vzhľadom na pôvodné ciele a budúce potreby ~~obsahujú~~ ~~obsahuju~~ správy ~~obsahuju~~ 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 technológií, ako aj informácií o kvalite služby.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 12
(prispôbené)

~~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.~~

↓ 551/2004 (prispôbené)

KAPITOLA IV

~~ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA~~

~~Článok 10~~

Preskúmanie

~~V rámci pravidelného preskúmania uvedeného v článku 12 ods. 2 rámcového nariadenia Komisia zhotoví výhľadovú štúdiu o podmienkach budúceho uplatňovania koncepcií uvedených v článkoch 3, 5 a 6 na spodný vzdušný priestor.~~

~~Na základe záverov štúdie a na základe dosiahnutého pokroku Komisia najneskôr do 31. decembra 2006 predloží Európskemu parlamentu a Rade správu, doplnenú podľa potreby návrhom na rozšírenie uplatňovania týchto koncepcií na spodný vzdušný priestor, alebo na stanovenie ďalších krokov. V prípade, že sa predpokladá také rozšírenie, príslušné rozhodnutia by sa mali prednostne prijať pred 31. decembrom 2009.~~

↓ 549/2004

~~Článok 35~~~~43~~

Ochranné opatrenia

Toto nariadenie nebráni uplatňovaniu opatrení zo strany členských štátov v rozsahu, ~~v akom sú potrebné~~ na ochranu základných ~~bezpečnostných politických~~ záujmov politiky ~~bezpečnostnej ochrany alebo obrany~~. Medzi uvedené ~~Také~~ opatrenia patria ~~sú~~ najmä tieto, ktoré ~~sú~~ nevyhnutné potrebné opatrenia:

- a) na dohľad nad vzdušným priestorom, za ktorý sú zodpovedné v súlade s regionálnymi dohodami ICAO o ~~leteckovej~~ navigácii, vrátane schopnosti odhaliť, identifikovať a hodnotiť všetky lietadlá používajúce taký ~~vzdušný~~ priestor, na účely zaručenia bezpečnosti letov a prijatia opatrení na zaistenie potrieb ~~bezpečnostnej~~ ochrany a obrany,
- b) v prípade vážnych vnútorných nepokojov, ktoré ohrozujú zachovanie verejného poriadku,
- c) v prípade vojny alebo vážneho medzinárodného napätia, predstavujúceho hrozbu vojny,
- d) na plnenie medzinárodných záväzkov členských štátov vo vzťahu k udržaniu mieru a medzinárodnej bezpečnostnej ochrany,
- e) na vykonanie vojenských operácií a výcviku, vrátane nevyhnutných možností na cvičenia.

↓ 1070/2009 článok 1 ods. 7
(prispôbené)
⇒ nový

Článok ~~36~~ ~~34~~

~~Európska Agentúra~~ ⇒ Európskej únie ⇐ pre ~~bezpečnosť~~ letectva ⇒ (EAA) ⇐

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 letectva⁵² v súlade so svojimi úlohami stanovenými v tomto nariadení podľa potreby koordinujú svoju činnosť s ⇒ EAA ⇐ Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva s cieľom zaručiť, aby sa riadne zohľadnili všetky aspekty bezpečnosti.

↓ 552/2004 (prispôbené)

Článok 10

Prechodné ustanovenia

1. Od 20. októbra 2005 sa uplatňujú základné požiadavky na uvedenie do prevádzky systémov a komponentov EATMN, ak nie je stanovené inak príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu.

⁵²

Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

~~2. Zhoda so základnými požiadavkami sa k 20. aprílu 2011 vyžaduje pri všetkých systémoch a komponentoch EATMN, ktoré sú v súčasnosti v prevádzke, ak nie je stanovené inak príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu.~~

↓ 1070/2009 článok 4 ods. 3
(prispôsobené)

~~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.~~

↓ 552/2004 (prispôsobené)

~~3. Ak boli systémy EATMN objednané alebo ak boli na tento účel uzavreté záväzné zmluvy~~

- ~~– pred dátumom nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia alebo prípadne~~
- ~~– pred dátumom nadobudnutia účinnosti jedného alebo viacerých vykonávacích pravidiel pre interoperabilitu,~~

~~takže zhoda so základnými požiadavkami a/alebo príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu nemôže byť zaručená v lehote uvedenej v odseku 1, príslušný členský štát oznámi Komisii podrobné informácie o základných požiadavkách a/alebo vykonávacích pravidlách pre interoperabilitu, vo vzťahu ku ktorým bola stanovená pochybnosť z hľadiska dodržania zhody.~~

~~Komisia sa poradí s príslušnými stranami a po poradách prijme rozhodnutie v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 rámcového nariadenia.~~

↓ 552/2004 (prispôsobené)

~~Článok 37~~

Zrušenie

~~Smernice 93/65/EHS a 97/15/ES a Nariadenia (ES) č. 2082/2000 ☒ 549/2004, 550/2004, 551/2004 ☒ a 980/2002 ☒ 552/2004 ☒ sa zrušujú k 20. októbru 2005.~~

~~☒ Odkazy na zrušené nariadenia sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe III. ☒~~

↓ 550/2004 (prispôsobené)

~~Článok 38~~

Nadobudnutie účinnosti

~~1. Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom odo dňa jeho uverejnenia v Úradnom vestníku Európskej únie.~~

↓ 550/2004 (prispôsobené)

~~2. Články 7 a 8 však nadobúdajú účinnosť jeden rok po uverejnení spoločných požiadaviek uvedených v článku 6 v Úradnom vestníku Európskej únie.~~

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

V Štrasburgu

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

↓ 550/2004
→₁ 1070/2009 článok 2 ods. 13
písm. a)
→₂ 1070/2009 článok 2 ods. 13
písm. b)

PRÍLOHA I

→₁ POŽIADAVKY NA OPRÁVNENÉ SUBJEKTY ←

→₂ Oprávnené subjekty ~~musia~~: ←

- musia byť schopné preukázať rozsiahle skúsenosti v posudzovaní verejných a súkromných subjektov v sektore leteckej dopravy, najmä poskytovateľov leteckých navigačných služieb, a v iných podobných sektoroch v jednej alebo niekoľkých oblastiach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie;
- musia mať k dispozícii ~~komplexné~~ ~~rozsiahle~~ pravidlá a predpisy pre pravidelné preskúmavanie uvedených subjektov ~~pravidelný dohľad nad uvedenými subjektami~~, ktoré sú zverejňované a pravidelne aktualizované a zdokonaľované prostredníctvom výskumných a vývojových programov;

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 13
písm. b)

- nesmú byť ovládané poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, riadiacimi orgánmi letísk alebo inými subjektami, ktoré sú obchodne zainteresované na poskytovaní leteckých navigačných alebo dopravných služieb;
- musia byť vybavené dostatočným technickým, riadiacim, podporným a výskumným personálom primeraným úlohám, ktoré sa majú vykonávať;

↓ 552/2004

~~6. Orgán musí~~ musia uzavrieť poistenie zodpovednosti, pokiaľ ~~ich~~ ~~jeho~~ záväzky nepreberie členský štát v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi ~~národným právom~~, alebo pokiaľ za kontroly ~~inspekcie~~ nie je zodpovedný samotný členský štát.

~~7. Personál orgánu musí zachovávať mlčanlivosť vzhľadom na všetky informácie získané pri vykonávaní svojich úloh podľa tohto nariadenia.~~

↓ 552/2004 (prispôbené)
⇒ nový

PRÍLOHA V

NOTIFIKOVANÉ ORGÁNY

~~1. Orgán~~ ⇒ Oprávnený subjekt ⇐, jeho riaditeľ a personál zodpovedný za vykonávanie kontrol, sa nesmú podieľať ~~či už~~ priamo alebo ako splnomocnení zástupcovia na projektovaní, výrobe, marketingu alebo údržbe komponentov alebo systémov, alebo na ich používaní. To nevylučuje možnosť výmeny technických informácií medzi výrobcou alebo konštruktérom ~~a uvedeným orgánom~~.

~~2. Orgán a personál zodpovedný za kontroly~~ ⇒ Oprávnený subjekt ⇐ ~~musia~~ vykonávať kontroly s čo najvyššou profesionálnou bezúhonnosťou a najvyššou možnou technickou spôsobilosťou, pričom nesmie podliehať akémukoľvek tlaku alebo stimulu, najmä finančného charakteru, pochádzajúceho najmä od osôb alebo skupín osôb dotknutých výsledkami kontrol, ktorý by mohol mať vplyv na jeho úsudok alebo výsledky jeho kontroly. ~~vykonávať kontroly s čo najvyššou profesionálnou čestnosťou a najvyššou možnou technickou spôsobilosťou a nesmú podliehať akémukoľvek tlaku alebo stimulu najmä finančnému, ktoré by mohlo mať vplyv na jeho posudok alebo výsledky jeho inšpekcie, najmä osobami alebo skupinami osôb, ktoré sú výsledkami kontrol dotknuté.~~

~~3. Orgán musí zamestnávať personál a mať k dispozícii prostriedky potrebné na primerané vykonávanie technických a administratívnych úloh spojených s kontrolami, musí mať aj prístup k vybaveniu potrebnému pre výnimočné kontroly.~~

↓ 552/2004 (prispôbené)

⇒ nový

4. Zamestnanci ⇒ oprávneného subjektu ⇐ ~~zodpovedný za inšpekciu~~ musia mať:

- dôkladný technický a odborný výcvik,
 - uspokojivé znalosti požiadaviek tykajúce sa vykonávaných inšpekcií a primerané skúsenosti ~~s~~ takýmito činnosťami,
 - spôsobilosť potrebnú na vyhotovenie vyhlásení, záznamov a správ, ktorými preukáže vykonanie inšpekcií.
- ~~5. Musí byť zaručená~~ ⇒ zaručenú ⇐ ~~nestrannosť inšpekčného personálu. Jeho~~ ~~Odmeňovanie členov~~ ☒ zamestnancov ☒ nesmie závisieť ~~od~~ počtu vykonaných inšpekcií alebo ~~od~~ výsledkov takýchto inšpekcií.

↓ 1070/2009 článok 2 ods. 13
písm. b)

⇒ nový

~~musia byť riadené a spravované tak, aby bola zabezpečená dôvernosť informácií požadovaných správou;~~

~~musia byť pripravené poskytnúť rozhodujúce informácie príslušnému národnému dozornému orgánu;~~

~~musia mať určenú a zdokumentovanú svoju politiku a ciele, ako aj záväzky vo vzťahu ku kvalite a zabezpečiť, aby táto politika bola pochopená, uplatňovaná a zachovávaná na všetkých úrovniach organizácie;~~

~~musia rozvíjať, uplatňovať a udržiavať účinný vnútorný systém kvality, založený na vhodných častiach medzinárodne uznávaných noriem kvality a v zhode s EN 45004 (inšpekčné orgány) a s EN 29001, podľa požiadaviek Programu IACS na osvedčovanie systémov zabezpečenia kvality;~~

- ~~musia podliehať osvedčovaniu svojho systému kvality nezávislým orgánom audítorov, uznaným orgánmi členského štátu, v ktorom majú svoje sídlo;~~

PRÍLOHA II

PODMIENKY ŽIADAVKY, KTORÉ MAJÚ BYŤ PRIPOJENÉ K OSVEDČENIAM

1. V osvedčeniach sa uvedie ~~nasledovne~~:

- a) národný dozorný orgán vydávajúci osvedčenie,
- b) žiadateľ (meno a adresa),
- c) osvedčované služby,
- d) vyhlásenie o zhode žiadateľa so spoločnými požiadavkami podľa článku 8b ~~tohto~~ nariadenia (ES) č. 216/2008,
- e) dátum vydania a obdobie platnosti osvedčenia.

2. Doplňujúce podmienky pripojené k osvedčeniam sa môžu prípadne týkať:

- a) nediskriminačného prístupu k službám pre užívateľov vzdušného priestoru a požadovanej úrovne týchto služieb, vrátane úrovne bezpečnosti a interoperability,
- b) prevádzkových špecifikácií pre jednotlivé služby,
- c) času, ~~dokedy za ktorý~~ by sa mali služby ~~poskytnúť~~ poskytované,
- d) rôzneho prevádzkového vybavenia používaného v rámci jednotlivých služieb,
- e) oddelenia alebo obmedzenia vykonávania služieb, ktoré sa netýkajú poskytovania leteckých navigačných služieb,
- f) zmlúv, dohôd alebo iných ~~dov~~jednaní medzi poskytovateľom služieb a treťou stranou, ktoré sa týkajú služieb,
- g) poskytovania informácií odôvodnene potrebných na overenie zhody služieb so spoločnými požiadavkami, vrátane plánov, finančných a prevádzkových údajov a väčších zmien druhu a/alebo rozsahu poskytovaných leteckých navigačných služieb,
- h) akýchkoľvek iných právnych podmienok, ktoré nie sú špecifické pre letecké navigačné služby, ako sú podmienky týkajúce sa pozastavenia platnosti alebo odobratia osvedčenia.

PRÍLOHA I

ZOZNAM SYSTÉMOV PRE LETOVÉ NAVIGAČNÉ SLUŽBY

~~Na účely tohto nariadenia je EATMN rozdelená do ôsmich systémov:~~

~~1. Systémy a postupy pre spravovanie vzdušného priestoru.~~

~~2. Systémy a postupy pre manažment toku letovej prevádzky.~~

~~3. Systémy a postupy pre letové prevádzkové služby, najmä systémy spracovania letových dát, systémy spracovania sledovacích dát a systémy rozhrania človek-stroj.~~

~~4. Komunikačné systémy a postupy pre spojenia zem-zem, vzduch-zem a vzduch-vzduch.~~

~~5. Navigačné systémy a postupy.~~

~~6. Systémy a postupy sledovania.~~

~~7. Systémy a postupy leteckých informačných služieb.~~

~~8. Systems and procedures for the use of meteorological information.~~

PRÍLOHA II

ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

ČASŤ A: VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

Idie o celosieťové požiadavky, ktoré sú všeobecne použiteľné pre každý zo systémov uvedených v prílohe I.

1. Homogénna prevádzka

Systémy manažmentu letovej prevádzky a ich komponenty musia byť projektované, skonštruované, udržiavané a prevádzkované s použitím schválených postupov tak, aby bola vždy a počas všetkých etáp letu zaručená homogénna prevádzka EATMN. Homogénna prevádzka môže byť vyjadrená najmä vo forme zdieľania informácií, vrátane príslušných informácií o stave prevádzky, jednotného chápania informácií, porovnateľných spracovávacích výkonov a príslušajúcich postupov umožňujúcich spoločné prevádzkové výkony dohodnuté pre celú alebo časti EATMN.

2. Podpora nových koncepcií prevádzky

↓ 1070/2009 článok 4 ods. 4 písm.
a)

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.

↓ 552/2004

Potenciál nových koncepcií, ako je kooperatívne rozhodovanie, zvýšenie automatizácie a alternatívne metódy prenášania oddelenej zodpovednosti, sa preskúma s patričným zreteľom na technologický vývoj a ich bezpečnú realizáciu, nasledujúc ich schválenie.

3. Bezpečnosť

Systémy a prevádzky EATMN musia dosahovať dohodnutú vysokú úroveň bezpečnosti. Na tento účel sa vypracujú dohodnuté metódy riadenia bezpečnosti a hlásenia.

Vo vzťahu k vhodným pozemným systémom alebo ich časti, sa táto vysoká úroveň bezpečnosti ďalej zlepši prostredníctvom bezpečnostných sietí, pre ktoré sa ustanovia dohodnuté spoločné výkonnostné vlastnosti.

Zosúladený súbor bezpečnostných požiadaviek na projektovanie, realizáciu, udržiavanie a prevádzku systémov a ich komponentov pre normálne, ako aj zhoršené podmienky prevádzky sa ustanoví z hľadiska dosiahnutia dohodnutej úrovne bezpečnosti pre všetky etapy letu a pre celú EATMN.

Systémy musia byť projektované, konštruované, udržiavané a prevádzkované s využitím vhodných a schválených postupov tak, aby úlohy pridelené riadiacemu personálu boli zlučiteľné s ľudskými schopnosťami v normálnych, ako aj zhoršených podmienkach prevádzky, a aby zodpovedali požadovaným úrovňam bezpečnosti.

Systémy musia byť projektované, konštruované, udržiavané a prevádzkované s využitím vhodných a schválených postupov tak, aby boli v normálnom prevádzkovom prostredí chránené pred škodlivým rušením.

4. Koordinácia medzi civilnými a vojenskými službami

EATMN, jej systémy a ich komponenty musia podporovať postupnú realizáciu koordinácie medzi civilnými a vojenskými službami v rozsahu nevyhnutnom pre účinné spravovanie vzdušného priestoru, manažment toku letovej prevádzky a bezpečné a efektívne využitie vzdušného priestoru všetkými užívateľmi, uplatňovaním koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru.

Na dosiahnutie týchto cieľov EATMN, jej systémy a ich komponenty musia podporovať včasné spoločné využívanie správnych a koherentných informácií civilnými a vojenskými službami pre všetky fázy letu.

Zohľadniť by sa mali národné požiadavky na ochranu.

5. Obmedzenia z hľadiska životného prostredia

Systémy prevádzky EATMN musia brať na zreteľ potrebu minimalizácie dopadu na životné prostredie v súlade s právnymi predpismi spoločenstva.

6. Princípy, ktorými sa riadi logická architektúra systémov

Systémy musia byť projektované a postupne integrované s cieľom dosiahnuť súdržnú a v rastúcej miere zosúladenú, vývojasehopnú a právoplatnú logickú architektúru v rámci EATMN.

7. Princípy, ktorými sa riadi konštrukcia systémov

Systémy musia byť projektované, konštruované a udržiavané na základe vecne primeraných technických princípov, a to najmä tých, ktoré sa týkajú modularity, umožňujúce vzájomnú zameniteľnosť komponentov, vysoký stupeň dostupnosti a nadbytku a odolnosť proti poruchám rozhodujúcich komponentov.

ČASŤ B: ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY

Ide o požiadavky, ktoré sú špecifické pre každý zo systémov a ktoré dopĺňajú alebo ďalej spresňujú všeobecné požiadavky.

1. Systémy a postupy pre spravovanie vzdušného priestoru

1.1. Homogénna prevádzka

Informácie týkajúce sa predtaktických a taktických aspektov dostupnosti vzdušného priestoru sa poskytnú všetkým zainteresovaným stranám presne a včas tak, aby bolo zaručené efektívne rozdelenie a využitie vzdušného priestoru všetkými jeho užívateľmi. Pritom by sa mali zohľadniť národné požiadavky na ochranu.

2. Systémy a postupy pre manažment toku letovej prevádzky

2.1. Homogénna prevádzka

Systémy a postupy pre manažment toku letovej prevádzky podporujú spoločné využívanie správnych, koherentných a relevantných strategických, predtaktických a taktických letových informácií, pokrývajúcich všetky fázy letu a ponúkajú možnosti dialógu z hľadiska dosiahnutia optimalizovaného využitia vzdušného priestoru.

3. Systémy a postupy pre letové prevádzkové služby

3.1. Systémy spracovania letových dát

3.1.1. Homogénna prevádzka

Systémy spracovania letových dát musia byť interoperabilné z hľadiska včasného spoločného využívania správnych a jednotných informácií a z hľadiska jednotného pochopenia týchto informácií, aby bol zabezpečený koherentný a jednotný plánovací proces a zdrojovo efektívna taktická koordinácia prostredníctvom EATMN počas všetkých fáz letu.

Aby bolo zaručené bezpečné, plynulé a rýchle spracovanie v EATMN, výkony systémov spracovania letových dát musia byť ekvivalentné a primerané pre dané prostredie (zemský povrch, konecová riadená oblasť (TMA), trať) so známymi dopravno-prevádzkovými charakteristikami a s využitím podľa dohodnutej a schválenej koncepcie prevádzky, najmä z hľadiska presnosti a tolerancie chyby výsledkov spracovania.

3.1.2. Podpora nových koncepcií prevádzky

↓ 1070/2009 článok 4 ods. 4 písm. b)

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.

↓ 552/2004

Charakteristiky vysokoautomatizovaných nástrojov musia byť také, aby umožnili koherentné a výkonné predtaktické a taktické spracovanie letových informácií v častiach EATMN.

Palubné a pozemné systémy a ich komponenty podporujúce nové, dohodnuté a schválené koncepcie prevádzky musia byť projektované, konštruované, udržiavané a prevádzkované s použitím platných postupov tak, aby boli interoperabilné z hľadiska včasného spoločného využívania správnych a jednotných informácií a jednotného pochopenia súčasnej a prognózovanej prevádzkovej situácie.

3.2. Systémy spracovania letových dát

3.2.1. Homogénna prevádzka

Systémy spracovania sledovacích dát musia byť projektované, konštruované, udržiavané a prevádzkované používajúc príslušné schválené postupy tak, aby poskytovali požadovaný výkon a kvalitu služby v danom prostredí (zemský povrch, konecová riadená oblasť (TMA), trať) so známymi dopravno-prevádzkovými charakteristikami najmä z hľadiska presnosti a spoľahlivosti vypočítaných výsledkov, správnosti, celistvosti, dostupnosti, plynulosti a včasnosti informácií na riadiacom mieste.

Systémy spracovania sledovacích dát musia umožniť včasné spoločné využitie relevantných, presných, jednotných a koherentných informácií medzi nimi tak, aby boli zabezpečené optimalizované prevádzky rôznych častí EATMN.

↓ 1070/2009 článok 4 ods. 4 písm.
b)

~~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.~~

↓ 552/2004

~~3.3. Systémy rozhrania človek-stroj~~

~~3.3.1. Homogénna prevádzka~~

~~Systémy rozhrania človek-stroj manažmentu letovej prevádzky na zemi musia byť projektované, konštruované, udržiavané a prevádzkované s použitím vhodných a schválených postupov tak, aby ponúkli všetkému riadiacemu personálu postupne zosúladené pracovné prostredie, vrátane funkcií a ergonómiky, spĺňajúce požiadavky na výkon pre dané prostredie (zemský povrch, konečná riadená oblasť (TMA), trať) so známymi dopravnými prevádzkovými charakteristikami.~~

~~3.3.2. Podpora nových koncepcií prevádzky~~

~~Systémy rozhrania človek-stroj musia podporovať postupné zavádzanie nových, dohodnutých a schválených koncepcií prevádzky a rastúcej automatizácie tak, aby úlohy pridelené riadiacemu personálu zostali zlučiteľné s ľudskými schopnosťami v normálnych ako aj zhoršených podmienkach prevádzky.~~

~~4. Komunikačné systémy a postupy pre spojenia zem-zem, vzduch-zem a vzduch-vzduch~~

~~4.1. Homogénna prevádzka~~

~~Komunikačné systémy musia byť projektované, konštruované, udržiavané a prevádzkované s použitím vhodných a schválených postupov tak, aby sa dosiahli požadované výkony v danom úseku vzdušného priestoru alebo pre špecifické využitie, najmä z hľadiska času spracovania, celistvosti, dostupnosti a plynulosti funkcie.~~

~~Komunikačné siete v rámci EATMN musia byť také, aby boli splnené požiadavky na kvalitu služby, pokrytie a nadbytok.~~

↓ 1070/2009 článok 4 ods. 4 písm.
b)

~~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.~~

5. Navigačné systémy a postupy

5.1. Homogénna prevádzka

Navigation systems must be designed, constructed, maintained and operated using appropriate and approved procedures so that they achieve the required horizontal and vertical navigation performance, at least in terms of accuracy and functionality for the given environment (terrestrial surface, terminal area (TMA), track) with known transport operating characteristics and using the agreed and approved operating concept.

6. Systémy a postupy sledovania

6.1. Homogénna prevádzka

Tracking systems must be designed, constructed, maintained and operated using appropriate and approved procedures so that they provide the required performance in the given environment (terrestrial surface, terminal area (TMA), track) with known transport operating characteristics and using the agreed and approved operating concept, at least in terms of accuracy, coverage, range and quality of service.

Tracking network in the EATMN must be such that the requirements for accuracy, timeliness, coverage and redundancy are met. The tracking network must enable joint use of tracking data, in order to strengthen the operations in the EATMN.

7. Systémy a postupy leteckých informačných služieb

7.1. Homogénna prevádzka

Accurate, timely and uniform flight information must be provided progressively in electronic form on the basis of jointly agreed and normalized data set.

Accurate and uniform flight information, at least information relating to en-route and ground components or systems, must be available in time.

7.2. Podpora nových koncepcií prevádzky

Flight information with increasing accuracy, completeness and updating must be available and used in time, so as to support continuous improvement of efficiency of use of airspace and airports.

8. Systémy a postupy pre využitie meteorologických informácií

8.1. Homogénna prevádzka

Systems and procedures for use of meteorological information must improve the comprehensiveness and timeliness of their provision and the quality of their representation, using the agreed data set.

8.2. Podpora nových koncepcií prevádzky

Systems and procedures for use of meteorological information must increase the speed of their availability and the speed at which they can be used, so as to support continuous improvement of efficiency of use of airspace and airports.

PRÍLOHA III

KOMPONENTY

~~ES vyhlásenie~~

~~o zhode~~

~~o vhodnosti používania~~

1. KOMPONENTY

~~Komponenty budú uvedené vo vykonávacích pravidlách pre interoperabilitu v súlade s ustanoveniami článku 3 tohto nariadenia.~~

2. PÔSOBNOSŤ

~~ES vyhlásenie o zhode sa týka:~~

~~posúdenia vlastnej zhody komponentu, posudzovaného samostatne, podľa špecifikácií spoločenstva, ktoré majú byť splnené alebo~~

~~posúdenia/hodnotenia vhodnosti na používanie komponentu, uvažovaného v rámci jeho prostredia manažmentu letovej prevádzky.~~

~~Postupy posudzovania vykonávané notifikovanými orgánmi v etape vývoja a výroby budú založené na moduloch určených v rozhodnutí 93/465/EHS, v súlade s podmienkami ustanovenými v príslušných vykonávacích pravidlách pre interoperabilitu.~~

3. OBSAH ES VYHLÁSENIA

~~ES vyhlásenie o zhode alebo o vhodnosti na používanie a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané.~~

~~Uvedené vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako pokyny a musí obsahovať:~~

~~odkazy na nariadenie,~~

~~meno a adresu výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve (uviesť obchodné meno a úplnú adresu, v prípade oprávneného zástupcu uviesť aj obchodné meno výrobcu),~~

~~opis komponentu,~~

~~opis postupu použitého na vyhlásenie zhody alebo vhodnosti na používanie (článok 5 tohto nariadenia),~~

~~všetky relevantné ustanovenia splnené komponentom a najmä podmienky jeho používania,~~

~~v prípade potreby meno a adresu notifikovaného orgánu alebo orgánov, zapojených do postupu použitého z hľadiska zhody alebo vhodnosti používania a dátum skúšobného osvedčenia, v prípade potreby spolu s dobou a podmienkami platnosti osvedčenia,~~

~~v prípade potreby odkaz na použité špecifikácie spoločenstva,~~

~~údaje o osobe, ktorá je v mene výrobcu alebo splnomocneného zástupcu výrobcu so sídlom v spoločenstve, splnomocnená podpisom prevziať záväzky.~~

PRÍLOHA IV

SYSTÉMY

~~ES vyhlásenie o overení systémov~~

~~Overovací postup pre systémy~~

1. OBSAH ES VYHLÁSENIA O OVERENÍ SYSTÉMOV

~~ES vyhlásenie o overení systémov a sprievodné dokumenty musia obsahovať dátum a podpis. Uvedené vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technické podklady a musí obsahovať:~~

- ~~— odkazy na nariadenie,~~
- ~~— meno a adresu poskytovateľa letových navigačných služieb (obchodné meno a úplnú adresu),~~
- ~~— stručný popis systému,~~
- ~~— popis postupu použitého na vyhlásenie zhody systému (článok 6 tohto nariadenia),~~
- ~~— v prípade potreby meno a adresu notifikovaného orgánu, ktorý vykonáva úlohy prislúchajúce overovaciemu postupu,~~
- ~~— odkazy na dokumenty obsiahnuté v technických podkladoch,~~
- ~~— v prípade potreby odkaz na použité špecifikácie spoločenstva,~~
- ~~— všetky relevantné dočasné alebo definitívne ustanovenia, ktoré musí systém spĺňať, najmä prípadné prevádzkové obmedzenia alebo podmienky,~~
- ~~— ak je dočasné: dobu platnosti ES vyhlásenia,~~
- ~~— údaje o osobe oprávnenej na podpis.~~

2. OVEROVACÍ POSTUP PRE SYSTÉMY

~~Overenie systémov je postup, pri ktorom poskytovateľ letových navigačných služieb kontroluje a osvedčuje, že systém zodpovedá tomuto nariadeniu a môže byť uvedený do prevádzky na základe tohto nariadenia.~~

~~Systém je kontrolovaný z hľadiska každého z nasledovných aspektov:~~

- ~~— celková konštrukcia,~~
- ~~— vývoj a integrácia systému, najmä vrátane zostavy komponentov a celkového usporiadania,~~
- ~~— integrácia prevádzkového systému,~~
- ~~— v prípade potreby špecifické ustanovenia pre údržbu systému.~~

~~Ak relevantné vykonávacie pravidlá pre interoperabilitu požadujú účasť notifikovaného orgánu, tento orgán po vykonaní úloh, ktoré mu vyplývajú z pravidiel, vystaví osvedčenie o zhode vo vzťahu k vykonaným úlohám. Toto osvedčenie je určené pre poskytovateľa letových služieb. Tento poskytovateľ potom vyhotoví ES vyhlásenie o overení, určené pre národný dozorný orgán.~~

3. TECHNICKÉ PODKLADY

Technické podklady priložené k ES vyhláseniu o overení musia obsahovať všetky potrebné dokumenty týkajúce sa charakteristík systému, vrátane podmienok a obmedzení používania, ako aj v prípade potreby, dokumenty osvedčujúce zhodu komponentov.

Ako minimum musia byť priložené tieto dokumenty:

— údaje o príslušných častiach technických špecifikácií použitých na obstarávanie, ktoré zabezpečujú zhodu s príslušnými vykonávacími pravidlami pre interoperabilitu a v prípade potreby so špecifikáciami spoločenstva,

— zoznam komponentov podľa článku 3 tohto nariadenia,

— kópie ES vyhlásenia o zhode alebo vhodnosti používania, ktoré musia byť priložené k uvedeným komponentom v súlade s článkom 5 tohto nariadenia, v prípade potreby kópie záznamov o testoch a skúškach vykonaných notifikovanými orgánmi,

— keď sa na overovaní systému(ov) podieľal notifikovaný orgán, ním podpísané osvedčenie, že systém zodpovedá tomuto nariadeniu a s prípadnými výhradami, ktoré boli zaznamenané počas výkonu činností a ktoré neboli stiahnuté,

— keď sa na overovaní notifikovaný orgán nepodieľal, záznam o testoch a inštaláčnej konfigurácii, vykonaných z hľadiska zabezpečenia zhody so základnými požiadavkami a akýmikoľvek osobitnými požiadavkami obsiahnutými v príslušných vykonávacích pravidlách pre interoperabilitu.

4. PREDLOŽENIE

Technické podklady musia byť priložené k ES vyhláseniu o overení, ktoré poskytovateľ letových navigačných služieb predkladá národnému dozornému orgánu.

Kópiu technických podkladov musí poskytovateľ uchovávať počas prevádzkovej životnosti systému. Musia byť na požiadanie poslané ostatým členským štátom.

PRÍLOHA III
TABUĽKA ZHODY

Nariadenie č. 549/2004	Nariadenie č. 550/2004	Nariadenie č. 551/2004	Nariadenie č. 552/2004	Toto nariadenie
Článok 1 ods. 1 až 3				Článok 1 ods. 1 až 3
		Článok 1 ods. 3		Článok 1 ods. 4
Článok 1 ods. 4				Článok 1 ods. 5
	Článok 1			-----
		Článok 1 ods. 1, 2 a 4		-----
			Článok 1	-----
Článok 2 body 1 až 35				Článok 2 body 1 až 35
				Článok 2 body 36 až 38
Článok 2 body 17, 18, 23, 24, 32, 35, 36				-----
Článok 3				-----
Článok 4 ods. 1 a 2				Článok 3 ods. 1 a 2
				Článok 3 ods. 3 a 4
Článok 4 ods. 3				Článok 3 ods. 5
				Článok 3 ods. 6

Článok 3 ods. 4 až 5				Článok 3 ods. 7 a 8
				Článok 3 ods. 9
	Článok 2 ods. 1			Článok 4 ods. 1 písm. a)
				Článok 4 ods. 1 písm. b) až g)
	Článok 2 ods. 2			Článok 4 ods. 2
				Článok 5 ods. 1 a 2
	Článok 2 ods. 3 až 6			Článok 5 ods. 3 až 6
	Článok 3 ods. 1 a 2			Článok 6 ods. 1 a 2
			Článok 8 ods. 1 a 3	Článok 6 ods. 3 a 4
				Článok 6 ods. 5
			Článok 8 ods. 2 a 4	-----
	Článok 6			----- -
Článok 10 ods. 1				Článok 7 ods. 1
				Článok 7 ods. 2
	Článok 7 ods. 1			Článok 8 ods. 1
				Článok 8 ods. 2
	Článok 7 ods. 4 a 6			Článok 8 ods. 3 a 4

	Článok 7 ods. 2, 3, 5, 7 až 9			-----
	Článok 8			Článok 9
				Článok 10
	Článok 9			-----
Článok 11				Článok 11
	Článok 14			Článok 12
	Článok 15			Článok 13
	Článok 16			Článok 14
	Článok 15a			Článok 15
	Článok 9a ods. 1			Článok 16 ods. 1 a 3
				Článok 16 ods. 2
	Článok 9a ods. 2 písm. i)			-----
	Článok 9a ods. 2			Článok 16 ods. 4
				Článok 16 ods. 5
	Článok 9a ods. 3 až 9			Článok 16 ods. 6 až 12
	Článok 9b			-----
		Článok 6 ods. 1 až 2 písm. b)		Článok 17 ods. 1 a 2 písm. b)
				Článok 17 ods. 2 písm. c) až e)

		Článok 6 ods. 3 až 4 písm. d)		Článok 17 ods. 3 až 4 písm. d)
				Článok 17 ods. 4 písm. e)
		Článok 6 ods. 4 písm. e) a f)		Článok 17 ods. 4 písm. f) a g)
		Článok 6 ods. 5 a 7		Článok 17 ods. 5 a 6
		Článok 6 ods. 8 a 9		-----
	Článok 10			Článok 18
				Článok 19
	Článok 11			Článok 20
	Článok 12			Článok 21
	Článok 13			Článok 22
		Článok 3		-----
		Článok 3a		Článok 23
		Článok 4		-----
		Článok 7		-----
		Článok 8		-----
				Článok 24 ods. 1 a 2
			Článok 3 ods. 3	-----
			Článok 2 až článok 3 ods. 2	-----

			Článok 3 ods. 4 až 7	-----
	Článok 17 ods. 1			Článok 25
				Článok 26
Článok 5 ods. 1 až 3				Článok 27 ods. 1 až 3
Článok 5 ods. 4 a 5				-----
Článok 10 ods. 2 a 3				Článok 28 ods. 1 a 2
Článok 6				Článok 29
Článok 7				Článok 30
Článok 8				Článok 31
	Článok 4			-----
			Článok 9	-----
	Článok 18			Článok 32
Článok 9				Článok 33
Článok 12 ods. 2 až 4				Článok 34 ods. 1 až 3
Článok 12 ods. 1				-----
	Článok 18a			-----
		Článok 10		-----
Článok 13				Článok 35
Článok 13a				Článok 36

			Článok 10	-----
			Článok 11	Článok 37
	Článok 19 ods. 1			Článok 38
	Článok 19 ods. 2			-----
	Príloha I		Príloha V	Príloha I
			Príloha I	-----
	Príloha II			Príloha II
			Príloha II	-----
				Príloha III
			Príloha III	-----
			Príloha IV	-----

