



V Bruselu dne 1.2.2021
C(2021) 448 final

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) .../...

ze dne 1.2.2021

o zřízení společného projektu č. 1 na podporu provádění evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu stanoveného v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 409/2013 a zrušuje prováděcí nařízení Komise (EU) č. 716/2014

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2021) 9 final}

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) .../...

ze dne 1.2.2021

o zřízení společného projektu č. 1 na podporu provádění evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu stanoveného v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 409/2013 a zrušuje prováděcí nařízení Komise (EU) č. 716/2014

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb)¹, a zejména na článek 15a uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Iniciativa „jednotné evropské nebe“ si klade za cíl modernizovat evropské uspořádání letového provozu (dále jen „ATM“) zlepšením jeho bezpečnosti a efektivity. Přispívá ke snížení emisí skleníkových plynů. Technologický pilíř jednotného evropského nebe tvoří projekt výzkumu a vývoje uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe („SESAR“).
- (2) Modernizaci je třeba zaměřit na dosažení vize evropského digitálního nebe podle hlavního plánu ATM.
- (3) Účinná modernizace ATM vyžaduje včasnou realizaci jeho inovativních funkcí. Tyto funkce by měly být založeny na technologiích, které zvyšují úroveň automatizace, kyberneticky zabezpečeného sdílení údajů a konektivity v rámci ATM. Tyto technologie by rovněž měly zvýšit úroveň virtualizace evropské infrastruktury ATM a poskytování služeb letového provozu ve všech typech vzdušného prostoru.
- (4) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 409/2013² zřizuje rámec pro zavádění programu SESAR, přičemž stanoví požadavky pro obsah společných projektů, pro jejich stanovení, přijetí, realizaci a sledování.
- (5) Společné projekty by měly zahrnovat pouze funkce ATM, které jsou připraveny k realizaci, které vyžadují synchronizovanou realizaci a které významně přispívají k dosažení výkonnostních cílů celé Evropské unie.
- (6) Společné projekty jsou realizovány prostřednictvím projektů koordinovaných zaváděcím manažerem v souladu se zaváděcím programem.
- (7) Pilotní společný projekt zřízený prováděcím nařízením Komise (EU) č. 716/2014³ byl pilotní iniciativou k realizaci funkcí ATM založených na řešeních v rámci programu

¹ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

² Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 409/2013 ze dne 3. května 2013 o definici společných projektů, vytvoření správy a identifikaci pobídek podporujících provádění evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu (Úř. věst. L 123, 4.5.2013, s. 1).

SESAR koordinovaným a synchronizovaným způsobem a sloužil jako zkušební platforma pro správní a pobídkové mechanismy, které jsou součástí rámce zavádění programu SESAR, který byl stanoven prováděcím nařízením (EU) č. 409/2013.

- (8) Přezkum provedený v souladu s článkem 6 prováděcího nařízení (EU) č. 716/2014 dospěl k závěru, že pilotní společný projekt dosáhl pozitivních provozních změn v evropském ATM. Proměnlivá úroveň vyspělosti umožňující realizaci funkcí ATM a její dopad na synchronizaci jejich realizace však účinnost společného pilotního projektu snížila.
- (9) Výsledky přezkumu podporují uzavření pilotní fáze společných projektů a přeměnu pilotního společného projektu na cílenější a vyspělejší společný projekt. Přezkum potvrdil, že všechny funkce přenesené z pilotního společného projektu do společného projektu č. 1 jsou technicky připravené k zavedení.
- (10) Společné projekty mají za cíl synchronizovaným způsobem realizovat interoperabilní funkce ATM. Synchronizovaná realizace společných projektů má zásadní význam pro včasné dosažení výkonnostních výhod v rámci celé sítě, konkrétně prostřednictvím více zúčastněných stran z několika členských států, které synchronizují a koordinují investice, pracovní plány, nákup a vzdělávací činnosti.
- (11) Obsah společného projektu č. 1 by měl zohledňovat příspěvky shromážděné od zaváděcího manažera, společného podniku SESAR a zúčastněných stran ATM a z analýzy nákladů a přínosů.
- (12) Společný projekt č. 1 by měl i nadále pověřovat realizací šesti funkcí ATM pilotního společného projektu, i když s aktualizovaným zaměřením, a to na základě kritérií týkajících se příspěvku k dosažení zásadních provozních změn v evropském hlavním plánu ATM, vyspělosti a potřeby synchronizované realizace.
- (13) Podfunkce, které mají být součástí tohoto aktu, by se měly omezit na ty, které lze realizovat do 31. prosince 2027.
- (14) Prováděcí nařízení (EU) č. 716/2014 bylo začleněno do Dohody o Evropském hospodářském prostoru⁴ i do Dohody o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací⁵, výsledkem čehož je, že letiště Oslo Gardermoen, Zürich Kloten a Ženeva spadají do jeho působnosti, pokud jde o funkce ATM č. 1, 2, 4 a 5. V zájmu plného využití výhod sítě by bylo vhodné, aby tato letiště v rámci příslušných dohod rovněž realizovala společný projekt č. 1.
- (15) Funkce rozšířené řízení příletů, která integruje funkci příletového a odletového manažera v koncových řízených oblastech s velkou hustotou letového provozu, by měla zlepšit přesnost příletové dráhy letu a usnadňuje řazení letového provozu v dřívější fázi. Realizace podfunkce ATM navigace založená na výkonnosti (PBN) je upravena prováděcím nařízením Komise (EU) 2018/1048⁶, a proto by se na ni společný projekt již neměl vztahovat.

³ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 716/2014 ze dne 27. června 2014 o zřízení pilotního společného projektu na podporu provádění evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu (Úř. věst. L 190, 28.6.2014, s. 19).

⁴ Dohoda o Evropském hospodářském prostoru (Úř. věst. L 1, 3.1.1994, s. 3).

⁵ Dohoda o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací (Úř. věst. L 114, 30.4.2002, s. 73).

⁶ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/1048 ze dne 18. července 2018, kterým se stanoví požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy týkající se navigace založené na výkonnosti (Úř. věst. L 189, 26.7.2018, s. 3).

- (16) Funkce integrace a propustnost letiště by měla usnadnit poskytování přibližovacích a letištních služeb řízení díky zvýšení bezpečnosti a propustnosti dráhy, vyšší integraci a bezpečnosti pojiždění a snížení počtu nebezpečných situací na dráze.
- (17) Kombinovaný provoz flexibilního uspořádání vzdušného prostoru a volných tratí by měla uživatelům vzdušného prostoru umožnit létat co nejbližší jimi preferované dráhy letu, aniž by je omezovaly pevné struktury vzdušného prostoru nebo sítě pevných tratí. K realizaci flexibilního uspořádání vzdušného prostoru podle tohoto nařízení by mělo dojít ve spojení s nařízením Komise (ES) č. 2150/2005 o pružném využívání vzdušného prostoru⁷.
- (18) Funkce kooperativní řízení využití sítě by měla zvýšit výkonnost evropské sítě ATM, zejména zvýšením kapacity a efektivity letů, prostřednictvím výměny, změn a řízení informací o drahách letu.
- (19) Funkce správa informací v rámci celého systému by měla umožnit rozvoj, zavádění a vývoj služeb pro výměnu informací prostřednictvím standardů, infrastruktury a správy umožňující řízení informací a jejich výměnu mezi provozními uživateli prostřednictvím interoperabilních služeb.
- (20) Funkce sdílení informací o dráze letu – počáteční fáze má umožnit letadlu předávání informací o dráze letu sestupným spojem, jejich rozšíření na zemi a jejich lepší využití systémy pozemních služeb řízení letového provozu („ATC“) a systémy manažera struktury vzdušného prostoru s menším množstvím taktických zásahů a zdokonalenou eliminací konfliktů.
- (21) Pilotní přezkum společného projektu zdůraznil potřebu zlepšit nebo vyjasnit ustanovení prováděcího nařízení (EU) č. 409/2013 za účelem zvýšení účinnosti společných projektů a usnadnit jejich realizaci.
- (22) Některé funkce nebo podfunkce ATM, které jsou základními složkami společného projektu, nemusí být v době vstupu tohoto nařízení v platnost připraveny k realizaci. Aby byla zajištěna konzistence společných projektů a zachována dynamika směřující k dokončení industrializačních procesů, měly by být tyto funkce zahrnuty do společného projektu společně s cílovými daty pro industrializaci a realizaci. Pokud nebudou industrializační procesy úspěšně dokončeny do cílového data pro industrializaci, měly by být tyto funkce ze společného projektu staženy a mělo by se zvážit, zda budou zahrnuty do projektů budoucích.
- (23) Obsah společných projektů je vyvíjen s přispěním poskytovatelů letových navigačních služeb, provozovatelů letišť, uživatelů vzdušného prostoru a zástupců výrobního průmyslu podílejících se na činnosti společného podniku SESAR, zaváděcího manažera a jejich příslušných konzultačních skupin. Tyto konzultační mechanismy a veřejné konzultace prováděné Komisí poskytují odpovídající záruku, že zúčastněné strany společné projekty podpoří. Proto již není nutné zřizovat další skupinu zástupců uživatelů vzdušného prostoru.
- (24) Společné projekty představují povinné investice všech zúčastněných stran ATM. Na poskytovatele letových navigačních služeb a manažera struktury vzdušného prostoru se vztahuje celoevropský systém sledování výkonnosti v souladu s prováděcím

⁷ Nařízení Komise (ES) č. 2150/2005 ze dne 23. prosince 2005, kterým se stanoví společná pravidla pro pružné užívání vzdušného prostoru (Úř. věst. L 342, 24.12.2005, s. 20).

nařízením Komise (EU) 2019/317⁸, jehož cílem je dosáhnout výkonnostních cílů pro celou Unii. Tyto investice by měly být zahrnuty do plánů výkonnosti členských států a do plánu výkonnosti sítě.

- (25) S ohledem na probíhající pandemii způsobenou onemocněním COVID-19 by Komise měla i nadále sledovat vývoj letového provozu a provádění nařízení s cílem přijmout vhodná opatření.
- (26) V zájmu jasnosti a s cílem stanovit ukončení pilotní fáze prvního společného projektu je vhodné zrušit prováděcí nařízení (EU) č. 716/2014.
- (27) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Zřízení společného projektu č. 1

Společný projekt č. 1 se zřizuje s cílem podpořit provádění evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu („ATM“).

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 2 prováděcího nařízení (EU) č. 409/2013.

Použijí se rovněž tyto definice:

- 1) pojmem „rozhodování na základě spolupráce v oblasti letišť“ nebo zkratkou „A-CDM“ se rozumí proces, v jehož rámci se rozhodnutí týkající se uspořádání toku a kapacity letového provozu („ATFCM“) na letištích přijímají na základě interakce provozních uživatelů a dalších subjektů zapojených do ATFCM a jehož cílem je zmenšení zpoždění, zvýšená předvídatelnost událostí, optimalizované využití zdrojů a snížení dopadů na životní prostředí;
- 2) pojmem „provozní plán letiště“ nebo zkratkou „AOP“ se rozumí jediný, společný a kolektivně schválený průběžný plán, dostupný všem příslušným provozním uživatelům, jenž zajišťuje společný přehled o situaci pro optimalizaci procesů;
- 3) „operačním plánem sítě“ nebo zkratkou „NOP“ se rozumí plán, včetně jeho podpůrných nástrojů, který je vypracován manažerem struktury vzdušného prostoru v koordinaci s provozními uživateli s cílem organizovat jeho provozní činnosti v krátkodobém a střednědobém horizontu v souladu s obecnými zásadami obsaženými ve strategickém plánu sítě a který pro část operačního plánu sítě, jejíž návrh se konkrétně týká evropská síť tratí, zahrnuje plán optimalizace evropské sítě leteckých tratí;
- 4) „provozování funkce ATM“ se rozumí zavedení dotyčné funkce ATM, která se plně využívá v každodenním provozu;

⁸ Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 (Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1).

- 5) zkratkou „AF 1“ nebo pojmem „rozšířené řízení příletů a integrované řízení příletů („AMAN“) / řízení odletů („DMAN“) v koncových řízených oblastech s velkou hustotou letového provozu“ se rozumí funkce ATM, která zlepšuje přesnost příletové dráhy letu a usnadňuje řízení provozu v dřívější fázi a optimální využití drah, přičemž zavedením konkrétních řešení ATM dochází k integraci řízení AMAN a DMAN;
- 6) zkratkou „AF 2“ nebo pojmem „funkce integrace a propustnost letiště“ se rozumí funkce ATM, která usnadňuje poskytování příbližovacích a letištních služeb řízení díky zvýšení bezpečnosti a propustnosti dráhy, vyšší integraci a bezpečnosti pojiždění a snížení počtu nebezpečných situací na dráze;
- 7) zkratkou „AF 3“ nebo pojmem „flexibilní uspořádání vzdušného prostoru a volných tratí“ se rozumí funkce ATM, která kombinuje provoz flexibilního uspořádání vzdušného prostoru a volných tratí a umožňuje uživatelům vzdušného prostoru létat co nejbližže jimi preferované dráhy letu, aniž by je omezovaly pevné struktury vzdušného prostoru nebo sítě pevných tratí. Tato funkce umožňuje, aby provoz, které vyžadují oddělení, probíhaly bezpečně a flexibilně s minimálním dopadem na ostatní uživatele vzdušného prostoru;
- 8) zkratkou „AF 4“ nebo pojmem „kooperativní řízení využití sítě“ se rozumí funkce ATM, která zvyšuje výkonnost evropské sítě ATM, zejména v oblasti kapacity a efektivity letů, prostřednictvím výměny, změn a řízení informací o drahách letu. Funkce AF 4 přispívá k zavedení kooperativní sítě za účelem plánování a rozhodování, což umožní zavedení provozů zaměřených na lety a jejich toky;
- 9) zkratkou „AF 5“ nebo pojmem „správa informací v rámci celého systému („SWIM““ se rozumí funkce ATM, která se skládá ze standardů a infrastruktury umožňujících rozvoj, realizaci a vývoj služeb pro výměnu informací mezi provozními uživateli prostřednictvím interoperabilních služeb, které jsou založeny na standardech SWIM a jsou realizované prostřednictvím sítě založené na internetovém protokolu;
- 10) zkratkou „AF 6“ nebo pojmem „sdílení informací o dráze letu – počáteční fáze“ či zkratkou „i4D“ se rozumí funkce ATM, která lépe využívá cílových časů a informací o dráze letu, mimo jiné s využitím palubních údajů o 4D dráze letu (jsou-li k dispozici) pozemním systémem ATC a systémy manažera struktury vzdušného prostoru, což znamená méně taktických zásahů a zdokonalenou eliminaci konfliktů.

Článek 3

Funkce ATM a jejich zavedení

1. Společný projekt č. 1 zahrnuje tyto funkce ATM:
 - a) rozšířené řízení příletů a integrované řízení příletů a odletů (AMAN/DMAN) v koncových řízených oblastech s vysokou hustotou letového provozu;
 - b) integrace a propustnost letiště;
 - c) flexibilní uspořádání vzdušného prostoru a vzdušný prostor volných tratí;
 - d) kooperativní řízení využití sítě;
 - e) správa informací v rámci celého systému;
 - f) sdílení informací o dráze letu – počáteční fáze.

2. Provozní uživatelé uvedení v příloze tohoto nařízení realizují funkce ATM uvedené v odstavci 1 a provedou související provozní postupy v souladu s přílohou tohoto nařízení. Vojenští provozní uživatelé realizují tyto funkce ATM pouze v rozsahu nezbytném k dosažení souladu s článkem 3.2 čtvrtým a pátým pododstavcem přílohy VIII nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139⁹.

Článek 4

Změny prováděcího nařízení (EU) č. 409/2013

Prováděcí nařízení (EU) č. 409/2013 se mění takto:

- 1) článek 2 se mění takto:
- a) body 1, 2 a 3 se nahrazují tímto:
- „1) „společným podnikem SESAR“ se rozumí subjekt zřízený nařízením Rady (ES) č. 219/2007 nebo jeho nástupce, který je pověřen řízením a koordinací vývojové fáze projektu SESAR;
- 2) „systémem poplatků“ se rozumí systém zavedený prováděcím nařízením Komise (EU) č. 2019/317**;
- 3) „funkcí ATM“ se rozumí skupina interoperabilních provozních funkcí nebo služeb ATM souvisejících s uspořádáním trajektorie, vzdušného prostoru a povrchu nebo se sdílením informací v rámci traťového, letištního a přibližovacího nebo síťového provozního prostředí;
-
- * Nařízení Rady (ES) č. 219/2007 ze dne 27. února 2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR) (Úř. věst. L 64, 2.3.2007, s. 1).
- ** Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 (Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1).“;
- b) vkládají se nové body 3a a 3b, které znějí:
- „3a) „podfunkcí ATM“ se rozumí nedílná součást funkce ATM sestávající z provozní funkce nebo služby, která přispívá k celkovému rozsahu této funkce;
- 3b) „řešením SESAR“ se rozumí výstup z vývojové fáze programu SESAR, který zavádí nové nebo vylepšené standardizované a interoperabilní technologie a harmonizované provozní postupy podporující provádění evropského hlavního plánu ATM;“;
- c) vkládá se nový bod 4a, který zní:
- „4a) „synchronizovanou realizací“ se rozumí realizace funkcí ATM synchronizovaným způsobem ve vymezené zeměpisné oblasti, která zahrnuje

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

nejméně dva členské státy v rámci Evropské sítě uspořádání letového provozu („EATMN“), nebo mezi provozními uživateli v oblasti leteckého a pozemního provozu na základě společného plánování, které zahrnuje cílová data realizace a příslušná přechodná opatření pro jejich postupné zavádění a zapojení více provozních uživatelů;“;

d) bod 6 se nahrazuje tímto:

„6) „realizací“ se ve vztahu k funkcím ATM rozumí nákup, instalace, testování, školení a uvedení do provozu zařízení a systémů, včetně souvisejících provozních postupů, prováděné provozními uživateli;“;

e) vkládají se nové body 6a a 6b, které znějí:

„6a) „cílovým datem realizace“ se rozumí datum, do kterého má být dokončena realizace funkcí nebo podfunkcí ATM;

6b) „cílovým datem industrializace“ se rozumí datum, do kterého mají být k dispozici standardy a specifikace pro funkce nebo podfunkce ATM, aby byla umožněna jejich realizace;“;

f) body 8, 9 a 10 se nahrazují tímto:

„8) „systémem sledování výkonnosti“ se rozumí systém zavedený prováděcím nařízením (EU) č. 2019/317;

9) „výkonnostními cíli celé Evropské unie“ se rozumí cíle uvedené v článku 9 prováděcího nařízení (EU) č. 2019/317;

10) „provozními uživateli“ se rozumí manažer struktury vzdušného prostoru a civilní i vojenští uživatelé vzdušného prostoru, poskytovatelé letových navigačních služeb a provozovatelé letišť;“;

g) doplňuje se nový bod 11, který zní:

„11) „projektem SESAR“ se rozumí inovační cyklus poskytující Unii vysoce výkonný, standardizovaný a interoperabilní systém řízení letového provozu, který zahrnuje fáze definice, vývoje a zavádění projektu SESAR.“;

2) článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Účel a obsah

1. Společné projekty identifikují funkce ATM a jejich podfunkce. Tyto funkce a podfunkce jsou založeny na řešeních v rámci projektu SESAR zaměřených na zásadní provozní změny vymezené v evropském hlavním plánu ATM, jsou připraveny k realizaci a vyžadují synchronizovanou realizaci.

Připravenost k realizaci se posuzuje mimo jiné na základě výsledků validace provedené během vývojové fáze, stavu industrializace a posouzení interoperability, rovněž ve vztahu k celosvětovému plánu letecké navigace a příslušnému materiálu organizace pro mezinárodní civilní letectví (ICAO).

2. Společné projekty pro každou funkci a podfunkci ATM stanoví následující prvky:

a) zásadní provozní změny, ke kterým přispívají;

b) provozní a technickou oblast působnosti;

- c) zeměpisnou oblast působnosti;
- d) provozní uživatele, kteří je musí realizovat;
- e) požadavky na synchronizaci;
- f) cílová data realizace;
- g) vzájemnou závislost s ostatními funkcemi a podfunkcemi.

3. Odchylně od odstavce 1 mohou společné projekty zahrnovat také funkce nebo podfunkce ATM, které nejsou připraveny k realizaci, ale které představují podstatnou součást dotyčného společného projektu, a to za předpokladu, že jejich industrializace bude považována za dokončenou do tří let od přijetí dotčeného společného projektu. Za tímto účelem bude ve společném projektu rovněž pro tyto funkce nebo podfunkce ATM vymezeno cílové datum industrializace.

4. Po uplynutí cílového data industrializace Komise s podporou Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví ověří, zda jsou funkce nebo podfunkce ATM uvedené v odstavci 3 standardizovány a zda jsou připraveny k realizaci. Pokud se zjistí, že nejsou na realizaci připraveny, budou z nařízení o společném projektu vyňaty.

5. Zaváděcí manažer, společný podnik SESAR, evropské normalizační organizace, organizace EUROCAE a příslušný výrobní průmysl spolupracují v koordinaci s Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví, aby zajistily dosažení cílového data industrializace.

6. Společné projekty rovněž:

- a) zachovávají soulad s výkonnostními cíli celé Evropské unie a přispívají k jejich dosažení;
- b) na základě analýzy nákladů a přínosů prokazují ekonomické opodstatnění ve vztahu k EATMN a identifikují případný místní nebo regionální negativní dopad pro jakoukoli konkrétní kategorii provozních uživatelů;
- c) zohledňují relevantní prvky zavádění uvedené ve strategickém plánu sítě a v operačním plánu sítě manažera struktury vzdušného prostoru;
- d) prokazují zlepšený vliv na životní prostředí.“;

3) článek 5 se mění takto:

a) odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Komisi jsou podle svých příslušných úloh a pravomocí nápomocni manažer struktury vzdušného prostoru, Evropská agentura pro bezpečnost letectví a orgán pro kontrolu výkonnosti, jakož i společný podnik SESAR, Eurocontrol, evropské normalizační organizace, EUROCAE a zaváděcí manažer. Tyto subjekty zahrnují provozní uživatele a výrobní průmysl.“;

b) vkládá se nový odstavec 2a, který zní:

„2a. Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví předloží na žádost Komise stanovisko k technické připravenosti na zavedení funkcí ATM a jejich podfunkcí, které jsou pro společný projekt navrhovány.“;

c) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Komise v souladu s články 6 a 10 nařízení (ES) č. 549/2004 konzultuje své návrhy společných projektů s uživateli, rovněž prostřednictvím Evropské obranné

agentury v rámci její působnosti a s cílem usnadnit koordinaci stanovisek ozbrojených sil, a s poradní skupinou odborníků pro sociální rozměr jednotného evropského nebe.

Komise ověří, že návrhy společných projektů byly schváleny uživateli vzdušného prostoru a pozemními provozními uživateli, kteří musí konkrétní společný projekt zavádět.“;

d) odstavec 4 se zrušuje;

e) doplňuje se nový odstavec 7, který zní:

„7. Členské státy a manažer struktury vzdušného prostoru zahrnou investice spojené s realizací společných projektů do plánů výkonnosti a plánu výkonnosti sítě.“;

4) článek 8 se mění takto:

a) v odstavci 2 se písmeno g) nahrazuje tímto:

„g) zajištění koordinace s Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví a s evropskými normalizačními organizacemi s cílem usnadnit industrializaci a podporovat interoperabilitu funkcí a podfunkcí ATM;“;

b) odstavec 4 se mění takto:

i) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví s cílem zajistit, že požadavky na bezpečnost, interoperabilitu a životní prostředí a normy u společných projektů budou stanoveny v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139* a jeho prováděcími pravidly a evropským plánem pro bezpečnost letectví vypracovaným v souladu s článkem 6 uvedeného nařízení;

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).“;

ii) písmeno e) se nahrazuje tímto:

„e) evropské normalizační organizace a organizace EUROCAE pro účely usnadňování a sledování procesů průmyslové normalizace a využití výsledných norem.“;

5) ustanovení čl. 9 odst. 2 se mění takto:

a) písmeno j) se nahrazuje tímto:

„j) zajištění náležité koordinace s vnitrostátními dozorovými orgány;“;

b) doplňuje se nové písmeno k), které zní:

„k) zajištění náležité koordinace s Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví.“;

6) článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

Účel a obsah

1. Zavaděcí program poskytuje komplexní a strukturovaný pracovní plán všech činností nezbytných k zavedení technologií, procedur a osvědčených postupů nezbytných pro realizaci společných projektů. Zavaděcí program stanoví technologické nástroje pro realizaci společných projektů.
2. Zavaděcí program stanoví, jak bude synchronizována realizace společných projektů v rámci EATMN, s přihlédnutím k místním provozním požadavkům a omezením.
3. Zavaděcí program představuje referenční rámce pro všechny provozní uživatele pověřené realizací společných projektů a pro řídicí a prováděcí úroveň. Provozní uživatelé poskytnou zavaděcímu manažerovi příslušné informace týkající se realizace zavaděcího programu. Zavaděcí program je součástí rámcové dohody o partnerství, a všechny oprávněné osoby tudíž přijmou závazek k jeho realizaci.“

Článek 5

Zrušení

Nařízení (EU) č. 716/2014 se zrušuje.

Článek 6

Vstup v platnost

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

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

V Bruselu dne 1.2.2021

*Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN*