

Implementácia jednotného európskeho neba *I**

Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 12. marca 2014 o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o implementácii Jednotného európskeho neba (prepracované znenie) (COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

(Riadny legislatívny postup – prepracovanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2013)0410),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C7-0171/2013),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na odôvodnené stanovisko predložené na základe Protokolu č. 2 o uplatňovaní zásad subsidiarity a proporcionality maltským parlamentom, ktoré tvrdí, že návrh legislatívneho aktu nie je v súlade so zásadou subsidiarity,
 - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 11. decembra 2013¹,
 - po porade s Výborom regiónov,
 - so zreteľom na Medziinštitucionálnu dohodu z 28. novembra 2001 o systematickejšom používaní techniky prepracovania právnych aktov²,
 - so zreteľom na list Výboru pre právne veci z 28. novembra 2013 adresovaný Výboru pre dopravu a cestovný ruch v súlade s článkom 87 ods. 3 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na článok 87 a článok 55 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A7-0095/2014),
- A. keďže podľa konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie predmetný návrh neobsahuje žiadne zásadné zmeny okrem tých, ktoré sú ako také označené v návrhu, a keďže, pokiaľ ide o kodifikáciu nezmenených ustanovení platných aktov spolu s uvedenými zmenami, predmetom návrhu je iba jasná a jednoduchá kodifikácia týchto ustanovení bez zmeny ich podstaty;
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní, pričom zohľadňuje odporúčania konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh alebo ho nahradiť iným textom;

¹ Zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku.

² Ú. v. ES C 77, 28.3.2002, s. 1.

3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

P7_TC1-COD(2013)0186

Pozícia Európskeho parlamentu prijatá v prvom čítaní 12. marca 2014 na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. .../2014 o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom²,

¹ Zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku.

² Pozícia Európskeho parlamentu z 12. marca 2014.

keďže:

- (1) Nariadenie (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie)¹, nariadenie (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb)², nariadenie (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore)³ a nariadenie (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite)⁴ boli podstatným spôsobom zmenené. Pri príležitosti ďalších zmien je z dôvodu prehľadnosti vhodné tieto nariadenia prepracovať.
- ~~(2) — Vykonávanie spoločnej dopravnej politiky si vyžaduje výkonný systém leteckej dopravy, ktorý umožňuje bezpečnú a pravidelnú prevádzku leteckých dopravných služieb, a tým uľahčenie voľného pohybu tovaru, osôb a služieb. [PN 1]~~

¹ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

² Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.

³ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20.

⁴ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 26.

- (3) Prijatím prvého balíka právnych predpisov o jednotnom európskom nebi Európskym parlamentom a Radou, a to nariadenia (ES) č. 549/2004, nariadenia (ES) č. 550/2004, nariadenia (ES) č. 551/2004 a nariadenia (ES) č. 552/2004, sa položil pevný právny základ pre plynulý, interoperabilný a bezpečný systém manažmentu letovej prevádzky (ATM). 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.
- (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 Únie podľa platných medzinárodných dohovorov vykonávali právomoci verejného orgánu pri riadení letovej prevádzky.
- (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.

- (5a) *Na zabezpečenie toho, aby očakávané zvýšenie letovej prevádzky nezapríčiniło ani nezhoršilo preťaženie európskeho vzdušného priestoru so všetkými ekonomickými, environmentálnymi a bezpečnostnými nákladmi, ktoré by s tým súviseli, je potrebné zabezpečiť nápravu roztrieštenosti vzdušného priestoru a toto nariadenie by sa malo začať vykonávať čo najskôr. [PN 2]*
- (5b) *Vykonávanie iniciatívy Jednotné európske nebo by malo mať pozitívny vplyv z hľadiska rastu, zamestnanosti a konkurencieschopnosti v Európe, najmä prostredníctvom zvýšenia dopytu po pracovných miestach vyžadujúcich pokročilú kvalifikáciu. [PN 3]*
- (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~~ *okrem zavedenia zásad „kultúry spravodlivosti“ je potrebné zahrnúť do systému výkonnosti Jednotného európskeho neba dôležité ukazovatele výkonnosti. [PN 4]*
- (7) Členské štáty prijali všeobecné vyhlásenie o vojenských otázkach, ktoré sa týkajú ~~jednotného~~ *Jednotného* európskeho neba¹. 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 letovej prevádzky *s cieľom zjednodušiť pružné využívanie vzdušného priestoru. [PN 5]*

¹ Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 9.

- (8) Rozhodnutia, ktoré sa týkajú obsahu, pôsobnosti alebo vykonávania vojenskej prevádzky a výcviku, nespádajú do oblasti právomoci Únie podľa článku 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.
- (9) Členské štáty uskutočnili v prípade svojich národných poskytovateľov leteckých navigačných služieb reštrukturalizáciu v rôznom rozsahu zvýšením úrovne ich samostatnosti a slobody poskytovania služieb. Je potrebné, aby existoval dobre fungujúci spoločný trh pre tie služby, ktoré možno poskytovať za trhových podmienok a aby boli za aktuálnych technologických podmienok uspokojené minimálne požiadavky verejného záujmu v prípade tých služieb, ktoré sa považujú za prirodzené monopoly.
- (10) Aby sa zaistil konzistentný a dôkladný *a nezávislý* dohľad nad poskytovaním služieb v celej Európe, národné ~~dozorné orgány~~ *letecké úrady* by mali mať ~~zaručenú dostatočnú nezávislosť~~ *zaručené dostatočné finančné a ľudské* zdroje. Táto nezávislosť by uvedeným orgánom nemala brániť v tom, aby vykonávali svoje úlohy v administratívnom rámci.

[PN 6]

- (11) Národné dozorné orgány *letecké úrady* zohrávajú kľúčovú úlohu pri implementácii jednotného vykonávaní *Jednotného európskeho neba*, a preto by Komisia mala a *Európska agentúra pre letectvo (EAA)* by preto mali uľahčovať ich vzájomnú spoluprácu s cieľom umožniť výmenu najlepších postupov a rozvoj spoločného prístupu, a to aj prostredníctvom posilnenej spolupráce na regionálnej úrovni *tým, že poskytnú platformu pre takéto výmeny*. Táto spolupráca by sa mala uskutočňovať na pravidelnom základe. [PN 7]
- (12) *Na vykonávanie Jednotného európskeho neba* by sociálni partneri by mali byť lepšie informovaní a všetky opatrenia, ktoré majú podstatné sociálne dôsledky, by sa s nimi mali prekonzultovať *mali by sa s nimi prekonzultovať všetky opatrenia, ktoré majú podstatné sociálne dôsledky*. Na úrovni Únie by sa malo konzultovať aj s výborom pre medziodvetvový dialóg zriadeným podľa rozhodnutia Komisie 98/500/ES¹. [PN 8]
- (13) Poskytovanie spojovacích, navigačných a prehľadových služieb, ako aj meteorologických a leteckých informačných služieb *a služieb plánovania vzdušného priestoru spolu so službami formátovania a doručovania údajov do všeobecnej letovej prevádzky* by sa ~~malo~~ *mohlo* organizovať podľa trhových podmienok pri zohľadnení špecifických črt takýchto služieb a ~~zachovaní~~, *zaistení* vysokej úrovne bezpečnosti *a obmedzení vplyvu klímy*. [PN 9]
- (14) Pri poskytovaní rovnocenných leteckých navigačných služieb by nemali byť používatelia vzdušného priestoru diskriminovaní;

¹ Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27.

- (15) Konceptia spoločných projektov zameraných na pomoc používateľom vzdušného priestoru a/alebo poskytovateľom letových navigačných služieb v záujme zlepšovania spoločnej infraštruktúry letovej navigácie, poskytovania letových navigačných služieb a využívania vzdušného priestoru, najmä projektov, ktoré by mohli byť potrebné na vykonávanie základného plánu ATM schváleného rozhodnutím Komisie 2009/320/ES¹ 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~~ **Nástroja na prepájanie Európy, programu Horizont 2020** alebo ~~financovanie~~ Európskej investičnej banky. Bez toho, aby bol dotknutý prístup k uvedeným zdrojom, členské štáty by mali mať možnosť slobodne rozhodnúť, ako sa majú použiť príjmy z obchodovania s emisnými kvótami v sektore leteckej dopravy formou aukcie v rámci schémy obchodovania s emisiami, a v tejto súvislosti zvážiť, či by sa časť takýchto príjmov nemohla využiť na financovanie spoločných projektov na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru. ***V náležitých prípadoch by spoločné projekty mali mať za cieľ umožniť, aby súbor základných interoperabilných spôsobilostí existoval vo všetkých členských štátoch.*** [PN 10]

¹ Ú. v. EÚ L 95, 9.4.2009, s. 41.

- (15a) *Ak sa nezavedú osobitné mechanizmy, je možné, že vzdušné a pozemné investičné projekty týkajúce sa základného plánu ATM sa môžu realizovať nekoordinovane, v dôsledku čoho by mohlo dôjsť k omeškaniu účinného zavádzania technológií SESAR.*
[PN 11]
- (16) Konceptcia 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 *opatrení, ktoré treba prijať na zabránenie takejto krízy kríže a na reagovanie na ňu. V tejto súvislosti by malo byť zodpovednosťou Komisie, aby zabezpečila, že nevznikne žiadny konflikt záujmov medzi poskytovaním centralizovaných služieb a úlohou orgánu na preskúmanie výkonnosti.* [PN 12]
- (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 *v záujme uľahčenia pružného využívania vzdušného priestoru.* [PN 13]

- (18) Presné informácie o stave vzdušného priestoru a o konkrétnych situáciách letovej prevádzky, ako aj včasná distribúcia týchto informácií riadiacim **útvárom** v odvetví civilného a vojenského letectva majú priamy vplyv na bezpečnosť a efektívnosť prevádzkových činností **a mali by zlepšiť ich predvídateľnosť**. 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. **[PN 14]**
- (19) Poskytovanie moderných, úplných, vysokokvalitných a včasných leteckých informácií má významný vplyv na bezpečnosť a na uľahčenie prístupu do vzdušného priestoru Únie a zvyšuje v ňom slobodu pohybu. Únia by mala zohľadniť základný plán ATM a prevziať iniciatívu pri modernizácii tohto odvetvia v spolupráci s 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 formou.

- (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 letectva¹ zosúladiť 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. [PN 15]~~
- (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.

¹ Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

- (24) Konceptia 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~~ **doplnenie** tohto nástroja by sa funkčné bloky vzdušného priestoru **poskytovateľa leteckých navigačných služieb** mali viac zameriavať na výkonnosť na základe **mat' možnosť vol'ne vstupovať do odvetvových** partnerstiev s odvetvím, pričom odvetviu by sa malo poskytnúť viac slobody na ich úpravu v záujme dosiahnutia a podľa možnosti aj prekonania cieľov výkonnosti **založených na výkonnosti, ktoré sa môžu prekryvať s vytvorenými funkčnými blokmi vzdušného priestoru.** [PN 16]
- (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 zlepšenia 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~~ **o** hlavných rozhodnutiach o prevádzke poskytovateľov leteckých navigačných služieb. [PN 17]

- (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 doplnením ustanovení o manažmente siete ~~a systéme výkonnosti~~, **systéme výkonnosti, výbere subjektu zodpovedného za vykonávanie základného plánu ATM (manažér zavedenia) a definovaní jeho povinností** by sa ~~na Komisiu mala~~ **mala na Komisiu** 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 ~~minimálne~~ **osobitne** dôležité, aby Komisia počas svojej prípravnej práce realizovala primerané **prípravných prác uskutočnila príslušné** konzultácie, a to aj na úrovni expertov. Komisia by pri príprave a ~~vypracovaní~~ **vypracovaní** delegovaných aktov **by Komisia** mala zabezpečiť ~~súčasné, včasné a náležité postúpenie príslušných dokumentov~~, **aby sa príslušné dokumenty súčasne, vo vhodnom čase a vhodným spôsobom postúpili** Európskemu parlamentu a Rade. [PN 18]
- (29) Komisia by pri dopĺňaní zoznamu služieb manažmentu siete mala uskutočniť riadne konzultácie so zainteresovanými subjektmi odvetvia **a sociálnymi partnermi**. [PN 19]

- (30) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky ~~implementácie~~ **vykonávania** tohto nariadenia by sa ~~vykonávacie právomoci mali preniesť na Komisiu~~ **mali na Komisiu preniesť** **vykonávacie právomoci**, najmä so zreteľom na výkon právomocí zo strany národných ~~dozorných orgánov~~ **leteckých úradov**, 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~~ **Uvedené** 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 Komisie¹. **[PN 20]**
- (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.

¹ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (32) Konzultačný postup by sa mal použiť pri prijímaní vykonávacích aktov s individuálnym rozsahom pôsobnosti.
- (33) Sankcie stanovené pri porušeníach tohto nariadenia by mali byť účinné, primerané a odradzujúce bez toho, aby bola znížená bezpečnosť.
- (34) Obstarávanie podporných služieb by sa *v príslušných prípadoch* 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 služby¹ 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 služieb². Zohľadniť by sa mali aj usmernenia stanovené vo výkladovom oznámení Komisie o právnych predpisoch Spoločenstva uplatniteľných na zadávanie zákaziek, na ktoré sa nevzťahujú ustanovenia smerníc o verejnom obstarávaní³ alebo sa na ne nevzťahujú v plnom rozsahu. **[PN 21]**

¹ Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 114.

² Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1.

³ Ú. v. EÚ C 179, 1.8.2006, s. 2.

- (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. **Opatrenia na nadviazanie užšej spolupráce, pokiaľ ide o používanie letiska Gibraltár, schválili 2. decembra 1987 v Londýne Španielske kráľovstvo a Spojené kráľovstvo v spoločnom vyhlásení ministrov zahraničných vecí týchto dvoch krajín. Opatrenia zatiaľ neboli uplatnené.** [PN 22]~~
- (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, 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.~~
[PN 23]

(37) Keďže ciele tohto nariadenia, najmä implementácia jednotného európskeho neba, nemôžu byť dostatočne dosiahnuté členskými štátmi z dôvodu nadnárodného charakteru tohto snaženia, a preto môžu byť lepšie dosiahnuté na úrovni Únie, Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality stanovenou v uvedenom článku neprekračuje toto nariadenie rámec, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I
VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovujú pravidlá pre vytvorenie a riadne fungovanie ~~jednotného~~ **Jednotného** európskeho neba s cieľom zabezpečiť súčasné bezpečnostné normy v letovej prevádzke, prispieť k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy, **napríklad obmedziť vplyv klímy**, a zlepšiť celkovú výkonnosť systému manažmentu letovej prevádzky (ATM) a leteckých navigačných služieb (ANS) pre všeobecnú letovú prevádzku v Európe s cieľom splniť požiadavky všetkých používateľov vzdušného priestoru. Jednotné európske nebo zahŕňa súvislú celoeurópsku sieť tratí **a sieť tratí tretích krajín podliehajúcú osobitným ustanoveniam so susediacimi krajinami**, integrovaný prevádzkový vzdušný priestor, ~~systemy riadenia~~ **riadenie** siete a **riadenie** manažmentu letovej prevádzky, ktoré sú založené len na bezpečnosti, efektívnosti a interoperabilite v prospech všetkých používateľov vzdušného priestoru. [PN 24]

2. Uplatňovanie tohto nariadenia nemá vplyv na suverenitu členských štátov nad ich vzdušným priestorom a na požiadavky členských štátov, ktoré sa týkajú verejného poriadku, verejnej bezpečnostnej ochrany a záležitostí obrany, ako je stanovené v článku 35. Toto nariadenie sa nevzťahuje na vojenské operácie a výcvik.
3. Uplatňovaním tohto nariadenia 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 cieľom tohto nariadenia pomáhať v oblastiach svojej pôsobnosti členským štátom pri plnení ich záväzkov vyplývajúcich z Chicagského dohovoru tým, že sa vytvorí základ pre spoločný výklad a jednotné vykonávanie jeho ustanovení a zabezpečí sa, aby sa tieto ustanovenia náležite zohľadnili v tomto nariadení a v jeho vykonávacích predpisoch.
4. 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. 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. **[PN 25]**

5. 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 *polemiku týkajúcu* suverenity nad územím, na ktorom sa letisko nachádza. [PN 26]

5a. *Uplatňovanie tohto nariadenia na letisko Gibraltár sa pozastavuje, kým sa nezačnú uplatňovať opatrenia uvedené v spoločnom vyhlásení ministrov zahraničných vecí Španielskeho kráľovstva a Spojeného kráľovstva z 2. decembra 1987. Vlády Španielska a Spojeného kráľovstva informujú Radu o dátume, odkedy sa začnú uplatňovať.*
[PN 27]

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „služba riadenia letovej prevádzky (ATC)“ je služba poskytovaná na účely:
 - a) zabránenia zrážke

- medzi lietadlami a
- na prevádzkovej ploche medzi lietadlom a prekážkami; a

b) urýchlenia a zachovania riadneho toku letovej prevádzky;

2. „letisková služba riadenia“ je služba ATC pre letiskovú prevádzku;
3. „letecká informačná služba“ je 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 letové prevádzkové služby, spojovacie, navigačné a prehľadové služby, meteorologické služby pre leteckú navigáciu a letecké informačné služby;
5. „poskytovatelia leteckých navigačných služieb“ sú akýkoľvek verejný alebo súkromný subjekt poskytujúci letecké navigačné služby pre všeobecnú letovú prevádzku;
6. „blok vzdušného priestoru“ je vzdušný priestor stanovených rozmerov v priestore a čase, v ktorom sú poskytované letecké navigačné služby;

7. „riadenie vzdušného priestoru“ je plánovacia 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 **a strategická funkcia spojená s plánovaním vzdušného priestoru; [PN 28]**
8. „používatelia vzdušného priestoru“ sú prevádzkovatelia lietadiel prevádzkovaných vo všeobecnej letovej prevádzke;
9. „manažment toku letovej prevádzky“ je 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;
10. „manažment letovej prevádzky (ATM)“ je zoskupenie vzdušných a pozemných služieb (letové prevádzkové služby, riadenie vzdušného priestoru a manažment toku letovej prevádzky) požadovaných na zaručenie bezpečného a efektívneho pohybu lietadla počas všetkých fáz prevádzky;

11. „letové prevádzkové služby“ sú rôzne letové informačné služby, pohotovostné služby, letové poradenské služby a služby ATC (oblastná, približovacia a letisková služba riadenia);
12. „oblastná služba riadenia“ je služba ATC pre riadené lety v ~~bloku vzdušného priestoru určitej riadenej oblasti~~; [PN 29]
13. „približovacia služba riadenia“ je služba ATC pre riadené lety prilietavajúcich a odlietavajúcich lietadiel;
14. „základný plán ATM“ je plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES¹ 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)²;
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, *zdravotných, bezpečnostných, vojenských* alebo politických dôvodov; [PN 30]

¹ Ú. v. EÚ L 95, 9.4.2009, s. 41.

² Ú. v. EÚ L 64, 2.3.2007, s. 1.

16. „balík služieb“ sú dve alebo viac leteckých navigačných služieb, *ktoré poskytuje ten istý subjekt*; [PN 31]
17. „osvedčenie“ je dokument vydaný *Európskou agentúrou pre letectvo (EAA) alebo národným dozorným orgánom leteckým úradom* v akejkoľvek forme zodpovedajúcej vnútroštátnemu *príslušnému* právu, ktorý potvrdzuje, že poskytovateľ leteckej navigačnej služby spĺňa požiadavky na poskytovanie špecifickej služby *činnosti*; [PN 32]
18. „spojovacie služby“ sú letecké pevné a mobilné služby umožňujúce spojenie zem-zem, vzduch-zem, a vzduch-vzduch na účely ATC;
- 18a. „európska sieť manažmentu letovej prevádzky“ (EATMN) je celoeurópska sieť systémov a prvkov, ako aj plánov na základné prevádzkové a technologické zmeny opísané v základnom pláne ATM, ktorá umožňuje poskytovať plne interoperabilné letecké navigačné služby v Únii vrátane rozhraní na hraniciach s tretími krajinami s cieľom dosiahnuť výkonnostné ciele stanovené v tomto nariadení*; [PN 33]

19. „komponenty“ sú hmotné objekty ako napr. **napríklad** hardvér a nehmotné objekty ako napr. **napríklad** softvér, od ktorých závisí interoperabilita európskej siete manažmentu letovej prevádzky (EATMN); [PN 34]

19a. „manažér zavedenia“ je skupina prevádzkových zainteresovaných strán vyberaných Komisiou prostredníctvom výzvy na predkladanie návrhov, ktorá je zodpovedná za úroveň manažmentu, pokiaľ ide o riadenie zavádzania základného plánu ATM; [PN 35]

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;

21. „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) ¹;
22. „letová informačná služba“ je služba poskytovaná na odovzdávanie rád a informácií užitočných na bezpečné a efektívne vykonanie letov;
23. „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;
24. „funkčný blok vzdušného priestoru“ je blok vzdušného priestoru ~~založený na prevádzkových požiadavkách a~~ vytvorený bez ohľadu na štátne hranice, kde je poskytované leteckých navigačných služieb a príslušných funkcií určené na základe výkonnosti a optimalizované ~~s cieľom zaviesť v každom funkčnom bloku vzdušného priestoru posilnenú spoluprácu~~ **prostredníctvom posilnenej spolupráce** medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, alebo v prípade potreby zriadiť integrovaného poskytovateľa; [PN 36]

¹ 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.

25. „všeobecná letová prevádzka“ sú všetky pohyby civilných lietadiel, ako aj všetky pohyby štátnych lietadiel (vrátane vojenských, colných a policajných 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;
- 25a. „Ľudský faktor“ sú sociálne a kultúrne podmienky a podmienky náboru v sektore ATM; [PN 37]**
26. „interoperabilita“ je súhrn požadovaných funkčných, technických a prevádzkových vlastností systémov a komponentov EATMN a postupov pre ich prevádzku s cieľom umožniť ich bezpečnú, plynulú a efektívnu prevádzku. Interoperabilita sa dosiahne tým, že systémy a komponenty budú spĺňať základné požiadavky;
27. „meteorologické služby“ sú 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;
28. „navigačné služby“ sú tie zariadenia a služby, ktoré poskytujú lietadlu informácie o polohe a čase;

29. „prevádzkové údaje“ sú 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;
30. „uviedenie do prevádzky“ je prvé prevádzkové použitie po prvej inštalácii alebo modernizácii systému;
31. „sieť tratí“ je sieť určených tratí na smerovanie toku všeobecnej letovej prevádzky, ktorá je potrebná pre *najefektívnejšie* poskytovanie služieb ATC; [PN 38]
32. „prehľadové služby“ sú tie zariadenia a služby, ktoré sa používajú na stanovenie príslušných polôh lietadiel, aby umožnili ich bezpečné rozstupy;
33. „systém“ je súbor palubných a/*alebo* pozemných komponentov, ~~ako aj kozmické zariadenia~~ a/*alebo kozmických zariadení*, ktoré poskytujú podporu leteckým navigačným službám vo všetkých fázach letu; [PN 39]
34. „modernizácia“ je každá úprava, ktorá mení prevádzkové charakteristiky systému;

35. „cezhraničné služby“ znamenajú každú situáciu, keď letecké navigačné služby v jednom členskom štáte poskytuje poskytovateľ služieb, ktorému bolo udelené osvedčenie v inom členskom štáte;
36. „~~národný dozorný orgán~~ **letecký úrad**“ znamená vnútroštátny subjekt ~~alebo subjekty, ktoré~~ **ktorý uznala Agentúra Európskej únie pre letectvo (EAA) a** členský štát poveril úlohami dozoru v súlade s týmto nariadením, a ~~národné príslušné orgány poverené úlohami~~ uvedenými v článku 8b nariadenia **tomto nariadení a nariadení** (ES) č. 216/2008; [PN 40]
37. „podporné služby“ sú letecké **spojovacie**, navigačné služby ~~iné ako letové prevádzkové a prehľadové (CNS), meteorologické (MET) a letecké informačné (AIS)~~ služby, ako aj ďalšie služby a činnosti spojené s ~~poskytovaním leteckých navigačných služieb~~ **leteckými navigačnými službami** a slúžiace na ich ~~podporu~~ **poskytovanie**; [PN 41]
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.

- 38a. *„odvetvové partnerstvo“ je režim spolupráce na základe zmluvy vypracovanej na účel zlepšenia manažmentu letovej prevádzky medzi rôznymi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb vrátane manažéra siete, používateľov vzdušného priestoru, letísk alebo iných porovnateľných hospodárskych subjektov; [PN 42]*
- 38b. *„integrováný operačný vzdušný priestor“ je riadený vzdušný priestor s definovanými rozmermi zahŕňajúci európsky vzdušný priestor a na základe príslušných dohôd aj vzdušný priestor susediacich tretích krajín, v rámci ktorého sa využíva štruktúra dynamického pridel'ovania a pridel'ovania času, riadiace zdroje na zvýšenie výkonnosti, plne interoperabilné letecké navigačné služby a kombinované riešenia s cieľom zabezpečiť optimálne, predvídateľné a bezpečné využívanie vzdušného priestoru na dokončenie Jednotného európskeho neba; [PN 43]*
- 38c. *„miestne plány výkonnosti“ sú plány, ktoré vypracoval jeden alebo viacero národných leteckých úradov na miestnej úrovni, konkrétne vo funkčnom bloku vzdušného priestoru, ako aj na regionálnej alebo vnútroštátnej úrovni; [PN 44]*
- 38d. *„oprávnený subjekt“ je orgán, ktorému môže agentúra alebo národný letecký úrad udeliť osobitné osvedčenie alebo mu môžu uložiť úlohy dohľadu pod ich kontrolou a na ich zodpovednosť; [PN 45]*

KAPITOLA II

Národné orgány

Článok 3

Národné ~~dozorné orgány~~ *letecké úrady* [PN 46]

1. Členské štáty spoločne alebo jednotlivo buď vymenujú, alebo ustanovia orgán ~~alebo orgány~~ za svoj národný ~~dozorný orgán~~ *letecký úrad*, ktorý prevezme úlohy pridelené takémuto orgánu podľa tohto nariadenia **a podľa nariadenia (ES) č. 216/2008**. [PN 47]
2. Národné ~~dozorné orgány~~ *letecké úrady* sú právne oddelené a nezávislé, najmä v zmysle organizácie, hierarchie a rozhodovania, ***vrátane samostatného ročného pridelovania rozpočtových prostriedkov***, od akýchkoľvek poskytovateľov leteckých navigačných služieb ~~alebo akéhokoľvek súkromného alebo verejného subjektu, ktorý má~~ ***akejkoľvek spoločnosti, organizácie, verejného alebo súkromného subjektu, či zamestnancov patriacich do rozsahu pôsobnosti orgánu, ako sa ustanovuje v tomto nariadení a v článku 1 nariadenia (ES) č. 216/2008, alebo ktoré majú*** podiel na činnostiach takýchto poskytovateľov ~~subjektov~~. [PN 48]

3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 2, národné ~~dozorné orgány~~ **letecké úrady** môžu byť z organizačného hľadiska spojené s inými regulačnými orgánmi a/alebo bezpečnostnými orgánmi. [PN 49]
4. Národné ~~dozorné orgány, ktoré~~ **letecké úrady zabezpečia súlad s ustanoveniami uvedenými v tomto článku** 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~~ **alebo najneskôr do 1. januára 2020 2017**. [PN 50]
5. Národné ~~dozorné orgány~~ **letecké úrady** vykonávajú svoje právomoci neustranne, nezávisle a transparentne. Predovšetkým ich organizácia, personálne vybavenie, riadenie a financovanie im musia umožňovať vykonávanie právomocí týmto spôsobom. [PN 51]
6. Zamestnanci národných ~~dozorných orgánov~~ **leteckých úradov**: [PN 52]
 - a) musia byť prijímaní podľa jasných a transparentných pravidiel **a kritérií**, 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~~; [PN 53]

- b) musia byť vybraní transparentným postupom na základe ich konkrétnych kvalifikácií vrátane ~~primeranej spôsobilosti~~ **primeraných spôsobilostí** a príslušných skúseností ~~okrem iného v oblasti auditu, leteckých navigačných služieb a systémov;~~
[PN 54]
- ba) nie sú vyslaní poskytovateľmi leteckých navigačných služieb ani spoločnosťami, ktoré kontrolujú poskytovatelia leteckých navigačných služieb;* **[PN 55]**
- 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~~ **leteckého úradu bez toho, aby tým bola dotknutá úzka spolupráca s ostatnými relevantnými vnútroštátnymi orgánmi;** **[PN 56]**
- 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, **ktoré sú viac ako šesť mesiacov** 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~~ **leteckom úrade** mať u poskytovateľa leteckých navigačných služieb žiadnu profesijnú pozíciu ani zodpovednosť, a to ~~najmenej počas jedného roka~~ **na obdobie: [PN 57]**
- i) **najmenej 12 mesiacov pre zamestnancov na riadiacich pozíciách; [PN 58]**
- ii) **najmenej šesť mesiacov pre zamestnancov nepracujúcich na riadiacich pozíciách; [PN 59]**
- ea) **vrcholový manažment úradu sa vymenúva na určitý čas od troch do siedmich rokov s možnosťou obnovenia mandátu jedenkrát a môže byť zbavený funkcie počas svojho funkčného obdobia len v prípade, že už nespĺňa podmienky stanovené v tomto článku alebo sa podľa vnútroštátnych právnych predpisov dopustil priestupku. [PN 60]**
7. Členské štáty zabezpečia, aby národné ~~dozorné orgány~~ **letecké úrady** mali potrebné zdroje a schopnosti na efektívne a včasné plnenie úloh, ktoré sú im pridelené na základe tohto nariadenia. Národné ~~dozorné orgány~~ **letecké úrady** 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. **[PN 61]**

8. Členské štáty oznámia Komisii názvy a adresy národných ~~dozorných orgánov~~ **leteckých úradov**, ako aj zmeny týchto údajov a opatrenia prijaté na zabezpečenie zhody s týmto článkom. [PN 62]
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: **a špecifikujú:** [PN 63]
- a) *úroveň oddelenia, ktoré požaduje menovací orgán, od akejkoľvek spoločnosti, organizácie, verejného alebo súkromného subjektu alebo pracovníkov spadajúcich do oblasti pôsobnosti orgánu podľa článku 1 nariadenia (ES) č. 216/2008 alebo so záujmom o činnosti takýchto subjektov s cieľom zachovať rovnováhu medzi predchádzaním konfliktom záujmov a efektívnosťou správy;* [PN 64]
- b) *príslušnú technickú kvalifikáciu požadovanú od pracovníkov vykonávajúcich audit.* [PN 65]

Článok 4

Úlohy národných dozorných orgánov *leteckých úradov* [PN 66]

1. Národné dozorné orgány uvedené v článku 3 *letecké úrady* sú poverené najmä týmito úlohami: [PN 67]
 - a) zabezpečenie dozoru nad uplatňovaním tohto nariadenia *a nariadenia (ES) č. 216/2008*, 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; [PN 68]
 - b) ~~udeľovanie osvedčení poskytovateľom leteckých navigačných služieb v súlade s článkom 8b~~ *vykonávanie alebo delegovanie, či už v plnej miere alebo čiastočne, úloh uvedených v článkoch 8b, 8c a 10* nariadenia (ES) č. 216/2008 a ~~dohľad nad a vykonávanie úlohy zabezpečovania dohľadu nad~~ uplatňovaním podmienok, za ktorých boli udelené *tohto nariadenia, najmä pokiaľ ide o bezpečnú a efektívnu prevádzku leteckých navigačných služieb poskytovateľmi, ktoré sa týkajú vzdušného priestoru, za ktorý zodpovedajú členské štáty*; [PN 69]

- e) ~~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; [PN 70]~~
- 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 *vrátane ustanovení o krížových dotáciách, na ktoré sa odkazuje v článku 13 ods. 7; [PN 71]*
- f) schvaľovanie podmienok prístupu k prevádzkovým údajom v súlade s článkom 22; a
- g) vykonávanie dozoru nad vyhláseniami a uvádzaním systémov do prevádzky.
- ga) *každoročné podávanie správ o činnosti a plnení úloh príslušným orgánom členských štátov, agentúre EAA a Komisii; v správach sa uvedú prijaté opatrenia a dosiahnuté výsledky pre každú úlohu uvedenú v tomto článku; [PN 72]*

2. Každý národný ~~dozorný orgán~~ **letecký úrad** organizuje náležité kontroly a preskúvanie s cieľom overiť súlad s požiadavkami tohto nariadenia. Príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb uľahčí túto prácu **a príslušný členský štát ponúkne všetku potrebnú pomoc na zabezpečenie účinnosti monitorovania dodržiavania**. [PN 73]

Článok 5

Spolupráca medzi národnými ~~dozornými orgánmi~~ **leteckými úradmi** [PN 74]

1. Národné ~~dozorné orgány~~ **letecké úrady** si vymieňajú informácie o svojej činnosti, zásadách rozhodovania, praktikách a postupoch, ako aj o ~~implementácii~~ **vykonávaní** právnych predpisov Únie. Spolupracujú na účely koordinácie prijímania rozhodnutí v rámci celej Únie. Národné ~~dozorné orgány~~ **letecké úrady** 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 intervaloch **aspoň raz ročne**. Komisia a EAA uľahčujú aktívnu spoluprácu národných ~~dozorných orgánov~~ **leteckých úradov** 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 **leteckými úradmi**.

Sieť môže okrem iného:

- a) vypracúvať a šíriť efektívnejšie metodiky a usmernenia na vykonávanie úloh úradu uvedených v článku 4;*
- b) poskytovať pomoc jednotlivým národným leteckým úradom v prípade regulačných otázok;*
- c) predkladať Komisii a agentúre EAA stanoviská k tvorbe pravidiel a udeľovaniu osvedčení;*
- d) poskytovať stanoviská, usmernenia a odporúčania určené na ul'ahčenie poskytovania cezhraničných služieb;*
- e) vypracúvať spoločné riešenia, ktoré by sa mali realizovať v dvoch alebo viacerých štátoch, čím by sa dosiahli ciele základného plánu ATM alebo Chicagského dohovoru. [PN 75]*

Za dodržiavania predpisov o ochrane údajov uvedených v článku 22 tohto nariadenia a v nariadení (ES) č. 45/2001 Komisia ~~podporuje~~ **poskytuje platformu na** 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 **spoločností, organizácií alebo zainteresovaných subjektov**. [PN 76]

2. Na účely vzájomnej pomoci národné ~~dozorné orgány~~ **letecké úrady** úzko spolupracujú na úlohách monitorovania a pri vykonávaní vyšetrovania a preskúmavania, a to aj prostredníctvom pracovných dojednaní. [PN 77]
3. V prípade funkčných blokov vzdušného priestoru, ~~ktoré presahujú vzdušný priestor, za ktorý je zodpovedný viac ako jeden členský štát,~~ príslušné členské štáty uzavrú dohodu o dozore uvedenom v ~~tomto~~ článku **4** vzhľadom na poskytovateľov leteckých navigačných služieb poskytujúcich služby v týchto blokoch. Príslušné národné ~~dozorné orgány~~ **letecké úrady** vypracujú plán s konkrétnymi spôsobmi spolupráce s cieľom uviesť danú dohodu do účinnosti. [PN 78]

4. Národné ~~dozorné orgány~~ *letecké úrady* 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 o postupe v prípadoch neplnenia tohto nariadenia a platných spoločných požiadaviek prijatých v súlade s článkom 8b ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008. **[PN 79]**
5. V prípade poskytovania leteckých navigačných služieb vo vzdušnom priestore, za ktorý je zodpovedný iný členský štát, zahŕňajú dojednania uvedené v odsekoch 2, 3 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. **[PN 80]**
6. Ak to umožňuje vnútroštátne právo a so zreteľom na regionálnu spoluprácu, môžu národné ~~dozorné orgány~~ *letecké úrady* uzatvárať aj dohody o rozdelení zodpovednosti pri dozorných úlohách. **[PN 81]**

Článok 6

Oprávnené subjekty

1. **Agentúra EEA a národné dozorné orgány letecké úrady** môžu rozhodnúť o tom, že poveria oprávnené subjekty, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v prílohe I, úplným alebo čiastočným vykonaním kontrol a preskúmania ~~uvedených v článku 4 ods. 2 a ďalších úloh ustanovených týmto nariadením.~~ **[PN 82]**
2. Takéto poverenie ~~udelené národným dozorným orgánom~~ je platné v rámci Únie na obdobie troch rokov, ktoré sa môže opätovne predĺžiť. **Agentúra EEA a národné dozorné orgány letecké úrady** môžu dať oprávneným subjektom so sídlom v Únii pokyn na vykonanie týchto kontrol a preskúmania. **[PN 83]**

3. ~~Členské štáty~~ **EAA a národné letecké úrady** oznámia Komisii, ~~EAA~~ a ostatným členským štátom, **a v náležitých prípadoch EAA**, oprávnené subjekty, ktoré poverili úlohami v súlade s odsekom 1 vrátane oblasti zodpovednosti každého subjektu a jeho identifikačného čísla, ako aj všetky zmeny v tejto súvislosti. Komisia uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* zoznam oprávnených subjektov, ich identifikačné čísla a oblasti zodpovednosti a tento zoznam aktualizuje. **[PN 84]**
4. ~~Členské štáty~~ **EAA a národné letecké úrady** zrušia poverenie oprávneného subjektu, ktorý už viac nespĺňa požiadavky stanovené v prílohe I. Bezodkladne o tom informujú Komisiu; ~~EAA~~ a ostatné členské štáty. **[PN 85]**
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.

Článok 7

Konzultácia so zainteresovanými stranami

1. ~~Národné dozorné orgány~~ **letecké úrady** zriadia v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi konzultačný mechanizmus na vhodné zapojenie zainteresovaných strán vrátane zastupiteľských orgánov odborného personálu na vykonávanie svojich úloh do implementácie jednotného **realizácie Jednotného** európskeho neba. [PN 86]
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.

KAPITOLA III
POSKYTOVANIE SLUŽIEB

Článok 8

Osvedčovanie poskytovateľov leteckých navigačných služieb

1. Poskytovanie všetkých leteckých navigačných služieb v Únii podlieha osvedčovaniu národnými ~~dozornými orgánmi~~ *leteckými úradmi* alebo EAA v súlade s článkom 8b nariadenia (ES) č. 216/2008 alebo predloženiu vyhlásenia týmto orgánom. **[PN 87]**
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.
3. Osvedčenia zabezpečujú nediskriminačný prístup používateľov vzdušného priestoru k službám, s osobitným zreteľom na bezpečnosť. Osvedčenia musia podliehať podmienkam stanoveným v prílohe II.

4. Vydanie osvedčení otvára poskytovateľom leteckých navigačných služieb možnosť ponúkať svoje služby ~~členským štátom~~ **ktorémukoľvek členskému štátu**, iným poskytovateľom leteckých navigačných služieb, používateľom vzdušného priestoru a letiskám v Únii. ~~Pokiaľ ide o podporné služby, podmienkou tejto možnosti je súlad s článkom 10 ods. 2 a v susediacich tretích krajinách, a v prípade potreby v rámci funkčných blokov vzdušného priestoru na základe vzájomnej dohody uzatvorenej medzi príslušnými stranami.~~ [PN 88]

Článok 9

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 Únii.
2. Na účely poskytovania cezhraničných služieb členské štáty zabezpečia, aby plneniu tohto článku a článku 18 ods. 3 nebránili ich vnútroštátne právne systémy, ktoré vyžadujú, 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 hlavné miesto prevádzky alebo registrované sídlo na území daného členského štátu;
 - c) využívať 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.
4. Členské štáty majú možnosť vybrať si podľa uváženia poskytovateľa letových prevádzkových služieb za podmienky, že získal osvedčenie alebo podal vyhlásenie v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008.

5. Vo vzťahu k funkčným blokom vzdušného priestoru stanoveným v súlade s článkom 16, ~~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~~ **zriadením** bloku vzdušného priestoru. [PN 89]
6. Členské štáty okamžite informujú Komisiu a ostatné členské štáty o akomkoľvek rozhodnutí prijatom v rámci tohto článku, ktoré sa týka poverenia poskytovateľov letových prevádzkových služieb v špecifických blokoch vzdušného priestoru vo vzťahu k vzdušnému priestoru, za ktorý sú zodpovedné.

Článok 10

Poskytovanie podporných služieb

1. Členské štáty prijímú všetky potrebné kroky na zabezpečenie toho, aby sa v súlade s týmto článkom ~~poskytovatelia~~ **neexistovali pre poskytovateľov** podporných služieb ~~mohli~~ **žiadne zákonné prekážky, ktoré by bránili ich schopnosti** zúčastňovať sa 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~~ **poskytovatelia leteckých navigačných služieb budú pri vypracovávaní svojich obchodných plánov vyzývať na predkladanie ponúk od rôznych poskytovateľov** podporných služieb. Súčasťou tohto oddelenia je požiadavka, aby letové prevádzkové služby a podporné služby poskytovali ~~rôzne podniky~~ **s cieľom vybrať z finančného aj kvalitatívneho hľadiska toho najvýhodnejšieho. Orgán na preskúmanie výkonnosti ustanovený v článku 11 ods. 2 monitoruje pri vyhodnocovaní plánov výkonnosti súlad s ustanoveniami tohto odseku.**
3. ~~Subjekt, ktorý obstaráva tieto služby, zohľadňuje~~ Pri výbere **externého** poskytovateľa podporných služieb ~~najmä nákladovú efektívnosť, celkovú kvalitu a bezpečnosť služieb sa~~ **dodržiavajú ustanovenia smernice 2004/18/ES. Záväznými výberovými kritériami pre subjekt, ktorý obstaráva tieto služby, je najmä nákladová a energetická efektívnosť, celková kvalita, interoperabilita a bezpečnosť služieb, ako aj transparentnosť procesu obstarávania.**

4. Poskytovateľ podporných služieb môže byť vybraný na poskytovanie služieb vo vzdušnom priestore *členského štátu*, 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 treťou 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 nestranným a nákladovo efektívnym spôsobom a vypracuje celkové posúdenie odhadovaných nákladov a prínosov poskytovania podporných služieb centralizovaným spôsobom. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3. Komisia určí poskytovateľov alebo ich zoskupenia v súlade s týmito vykonávacími aktmi.
- 5a. *Komisia stanoví podrobné pravidlá určujúce spôsoby výberu služieb, na ktoré sa vzťahuje tento článok. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.***

5b. Komisia vypracuje komplexnú štúdiu o prevádzkových, hospodárskych, bezpečnostných a sociálnych vplyvoch zavedenia trhových zásad do poskytovania podporných služieb a predloží ju Európskemu parlamentu a Rade do 1. januára 2016. V štúdiu sa zohľadní vykonávanie základného plánu ATM a vplyv technológií SESAR na odvetvie podporných služieb. [PN 90]

Článok 11

System výkonnosti

1. Na zlepšenie výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových služieb v rámci jednotného európskeho neba sa stanoví systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových služieb. Systém zahŕňa:
 - a) ciele pre celú Úniu a súvisiace miestne ciele v kľúčových oblastiach výkonnosti vrátane bezpečnosti, životného prostredia, kapacity a nákladovej efektívnosti **v súlade s cieľmi základného plánu ATM na vysokej úrovni pevne stanovenými na celé referenčné obdobie; [PN 91]**

- b) ~~národné plány alebo~~ **miestne** plány funkčných blokov vzdušného priestoru **výkonnosti** vrátane výkonnostných cieľov, ktorými sa zabezpečí súlad s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu a súvisiacimi miestnymi cieľmi; a [PN 92]
- c) pravidelné preskúmanie, monitorovanie a porovnávanie výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových služieb.

2. Komisia určí nezávislý, nestranný a kompetentný orgán, aby konal ako „orgán na preskúmanie výkonnosti“. **Orgán na preskúmanie výkonnosti sa zriadi ako európsky hospodársky regulačný orgán pod dohľadom Komisie s účinnosťou od 1. júla 2015.** Úlohou orgánu na preskúmanie výkonnosti je pomáhať Komisii v koordinácii s národnými ~~dozornými orgánmi~~ **leteckými úradmi** a na požiadanie aj národným ~~dozorným orgánom~~ **leteckým úradom** pri vykonávaní systému výkonnosti uvedeného v odseku 1 **a monitorovať ich. Orgán na preskúmanie výkonnosti je funkčne i právne oddelený od akéhokoľvek poskytovateľa služieb, či už na vnútroštátnej alebo celoeurópskej úrovni.** Orgánu na preskúmanie výkonnosti môže technickú pomoc poskytovať EAA a, **manažér siete**, Eurocontrol alebo iný spôsobilý subjekt. [PN 93]

3. ~~Národné plány alebo~~ **Miestne** plány funkčných blokov vzdušného priestoru **výkonnosti** uvedené v odseku 1 písm. b) vypracujú národné ~~dozorné orgány~~ **letecké úrady** a prijme ich členský štát(členské štáty). Súčasťou týchto plánov sú záväzné miestne ciele a vhodný systém stimulov, tak ako ho prijme členský štát(členské štáty). Plány sa vypracujú na základe konzultácií s **Komisiou, orgánom na preskúmanie výkonnosti**, poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk. [PN 94]
4. Súlad ~~národných plánov alebo~~ **miestnych** plánov pre funkčné bloky vzdušného priestoru **výkonnosti** a miestnych ~~výkonnostných~~ cieľov s cieľmi **výkonnosti** platnými pre celú Úniu posúdi Komisia v spolupráci s orgánom na preskúmanie výkonnosti. [PN 95]

V prípade, že Komisia ~~zistí~~ **stanoví**, že ~~národné plány alebo~~ **miestne** plány pre funkčné bloky vzdušného priestoru **výkonnosti** alebo miestne ~~výkonnostné~~ ciele nie sú v súlade s cieľmi pre celú Úniu, môže 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. [PN 96]

5. Referenčné obdobie pre systém výkonnosti uvedený v odseku 1 trvá minimálne tri a maximálne päť rokov. V prípade, že sa tieto miestne ciele nepodarí splniť, príslušné členské štáty vymedzia a uplatnia počas tohto obdobia opatrenia určené na nápravu situácie. 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.
6. Komisia *a agentúra EEA spolu s orgánom na preskúmanie výkonnosti* pravidelne ~~hodnotí~~ *hodnotia* plnenie výkonnostných cieľov pre celú Úniu a súvisiacich miestnych cieľov. [PN 97]
7. Systém výkonnosti uvedený v odseku 1 je založený na:
 - a) zbere, 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, *agentúry EEA*, národných ~~dozorných orgánov~~ *leteckých úradov*, členských štátov a Eurocontrolu; [PN 98]

- 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, ***nákladovej účinnosti a ľudského faktora***, ktoré sa v prípade potreby upravujú tak, aby zohľadňovali osobitné potreby ~~jednotného~~ ***Jednotného*** európskeho neba a príslušné ciele pre tieto oblasti, ako aj vymedzenie ohraničeného súboru kľúčových ukazovateľov výkonnosti na meranie výkonnosti; ***osobitná pozornosť sa venuje ukazovateľom výkonnosti v oblasti bezpečnosti***; [PN 99]
- c) stanovení a revízii výkonnostných cieľov na úrovni celej Únie a súvisiacich miestnych cieľov, ktoré sa vymedzia po zohľadnení informácií zistených na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru; ***výkonnostné ciele platné pre celú Úniu sa stanovujú s cieľom zabezpečiť, aby si každý funkčný blok vzdušného priestoru zachoval dostatočnú flexibilitu na dosiahnutie najlepších výsledkov***; [PN 100]
- d) kritériách na vytvorenie ~~národných~~ ***miestnych*** plánov výkonnosti ~~alebo plánov výkonnosti funkčných blokov vzdušného priestoru~~ zo strany národných ~~dozorných orgánov~~ ***leteckých úradov***, ktoré obsahujú miestne výkonnostné ciele a systém stimulov. Plány výkonnosti: [PN 101]

- i) vychádzajú z obchodných plánov poskytovateľov leteckých navigačných služieb, **ktorí by na druhej strane mali zohľadniť vykonávanie základného plánu ATM**; [PN 102]
 - 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
- e) hodnotení miestnych výkonnostných cieľov na základe ~~národných plánov alebo~~ **miestnych** plánov ~~funkčných blokov vzdušného priestoru~~ **výkonnosti**; [PN 103]
- f) monitorovaní ~~národných plánov výkonnosti alebo~~ **miestnych** plánov výkonnosti ~~funkčných blokov vzdušného priestoru~~ vrátane príslušných mechanizmov varovania; [PN 104]
- g) kritériách na uloženie sankcií **a kompenzačných mechanizmov** za nesúlad s výkonnostnými cieľmi pre celú Úniu a súvisiacimi miestnymi cieľmi **výkonnosti** počas referenčného obdobia a na podporu mechanizmov varovania; [PN 105]

- h) všeobecných zásadách na vytváranie systému stimulov členskými štátmi;
- i) zásadách uplatňovania prechodného mechanizmu potrebného na prispôsobenie sa fungovaniu systému výkonnosti, ktorý neprekročí 12 mesiacov od prijatia delegovaných aktov uvedených v tomto odseku;
- j) príslušných referenčných obdobiach a intervaloch posudzovania plnenia výkonnostných cieľov a stanovovania nových cieľov;
- k) potrebných súvisiacich harmonogramoch;

Komisia má právomoc ~~prijímať delegované akty v súlade s článkom 26~~ **je splnomocnená v súlade s článkom 26 prijímať delegované akty** na účely **prijatia výkonnostných cieľov platných pre celú Úniu a** stanovenia podrobných pravidiel riadneho fungovania systému výkonnosti v súlade s bodmi uvedenými v tomto odseku. **[PN 106]**

8. 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.

8a. Komisia vypracuje štúdiu vplyvu, ktorý môže mať správanie aktérov, ktorí nie sú poskytovateľmi leteckých navigačných služieb v rámci systému ATM, napríklad prevádzkovateľov letísk, koordinátorov letísk a prevádzkovateľov leteckej dopravy, na účinné fungovanie európskej siete ATM.

Táto štúdia zahŕňa, ale výlučne sa neobmedzuje na:

- a) určenie aktérov, ktorí nie sú poskytovateľmi leteckých navigačných služieb v rámci systému ATM a dokážu ovplyvniť výkonnosť siete;**
- b) účinok správania takýchto aktérov na výkonnosť leteckých navigačných služieb vo vzťahu ku kľúčovým oblastiam výkonnosti vrátane bezpečnosti, životného prostredia a kapacity;**
- c) uskutočniteľnosť vyvíjajúcich sa ukazovateľov výkonnosti a kľúčových ukazovateľov výkonnosti v prípade týchto aktérov;**
- d) akékoľvek prínosy pre európsku sieť ATM, ktoré by mohli narastať s vykonávaním dodatočných ukazovateľov výkonnosti a kľúčových ukazovateľov výkonnosti; a akékoľvek prekážky brániace dosiahnutiu optimálnej výkonnosti.**

Na tejto štúdii by sa malo začať pracovať najneskôr 12 mesiacov po uverejnení tohto nariadenia a mala by sa dokončiť najneskôr 12 mesiacov po začatí práce; jej výsledky následne posúdia Komisia a členské štáty s cieľom rozšíriť rozsah pôsobnosti systému výkonnosti tak, aby zahŕňal všetky dodatočné ukazovatele výkonnosti a kľúčové ukazovatele výkonnosti pre budúce referenčné obdobia, a to v súlade s ustanoveniami tohto článku. [PN 107]

Článok 12

Všeobecné ustanovenia o systéme spoplatňovania

V súlade s požiadavkami článkov 13 a 14 pravidiel spoplatnenia leteckých navigačných služieb prispievajú k dosiahnutiu väčšej transparentnosti z hľadiska stanovenia, ukladania a vynucovania odplát pre používateľov vzdušného priestoru a prispievajú k nákladovej efektívnosti poskytovania leteckých navigačných služieb a k efektívnosti letov pri udržiavaní optimálnej úrovne bezpečnosti. Tento systém musí byť zároveň v súlade s článkom 15 Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 a systémom traťových odplát, ktorý používa Eurocontrol.

Článok 13

Zásady 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 sa uplatňujú zásady stanovené v odsekoch 3 až 8.
3. 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. 5, alebo počas referenčného obdobia po príslušných úpravách, pri ktorých sa uplatňujú mechanizmy varovania stanovené v článku 11.

4. 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. Zahŕňajú aj náklady vynaložené národnými ~~dozornými orgánmi~~ **leteckými úradmi** 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 článku 33, ani náklady na nápravné opatrenia alebo sankcie uvedené v článku 11 ods. 5. [PN 108]
5. S ohľadom na funkčné bloky vzdušného priestoru a v rámci plnenia svojich príslušných rámcových dohôd vyvinú členské štáty primerané úsilie s cieľom dohodnúť sa na spoločných zásadách politiky spoplatňovania, **s cieľom zaviesť jeden poplatok v súlade so svojimi príslušnými plánmi výkonnosti**. [PN 109]
6. Náklady na rôzne letecké navigačné služby sa vykazujú oddelene podľa článku 21 ods. 3.

7. Medzi traťovými a terminálovými službami nie sú povolené krížové dotácie. Náklady týkajúce sa terminálových, ako aj traťových služieb sa pomerným spôsobom rozdelia medzi traťové a terminálové služby na základe transparentnej metodiky. Krížové dotácie sú povolené medzi rôznymi letovými prevádzkovými službami v ktorejkoľvek z týchto dvoch kategórií, len ak existujú objektívne dôvody a ak sú jednoznačne preukázané. Krížové dotácie nie sú povolené medzi letovými prevádzkovými službami a podpornými službami.
8. Je zaručená transparentnosť nákladovej základne odplát. Prijmú sa vykonávacie predpisy na poskytovanie informácií zo strany poskytovateľov služieb, 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.
9. Členské štáty musia pri stanovovaní odplát podľa odsekov 3 až 8 dodržiavať tieto zásady:

- a) odplaty sa nediskriminačným spôsobom stanovujú za dostupnosť leteckých navigačných služieb pri ukladaní odplát 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) odplaty sa stanovujú za kalendárny rok na základe stanovených nákladov;
- d) letecké navigačné služby môžu vyprodukovať dostatočné výnosy, ktoré zabezpečia primeranú návratnosť aktív, čo prispieje k potrebnému zhodnoteniu kapitálu;
- e) v odplatách sa odrážajú náklady leteckých navigačných služieb a zariadení sprístupnených používateľom vzdušného priestoru vrátane nákladov, ktoré vynaložila EAA na príslušné úlohy súvisiace s jej právomocami, s ohľadom na relatívne produktívne kapacity rôznych dotknutých typov lietadiel;

f) odplaty podporujú bezpečné, efektívne, účinné a udržateľné poskytovanie leteckých navigačných služieb z hľadiska dosiahnutia vysokej úrovne bezpečnosti a nákladovej efektívnosti a plnenia výkonnostných cieľov a stimulujú integrované poskytovanie služieb, pričom zároveň obmedzujú vplyvy letectva na životné prostredie. Na účely **tohto** bodu f) a vo vzťahu k ~~vnútroštátnym~~ **miestnym** plánom výkonnosti ~~alebo~~ plánom výkonnosti pre funkčné bloky vzdušného priestoru môžu národné dozorné ~~orgány~~ **môže národný letecký úrad** 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. [PN 110]

10. Komisia prijme opatrenia stanovujúce podrobnosti o postupe, ktorý sa má dodržiavať pri uplatňovaní odsekov 1 až 9. **Komisia môže navrhnúť finančné mechanizmy na zlepšenie synchronizácie vzdušných a pozemných kapitálových výdavkov súvisiacich so zavádzaním technológií SESAR.** Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3. [PN 111]

Článok 14

Kontrola dodržiavania článkov 12 a 13

1. Komisia v spolupráci s členskými štátmi zabezpečuje priebežnú kontrolu dodržiavania zásad a pravidiel uvedených v článkoch 12 a 13. Komisia sa snaží o to, aby vytvorila potrebné mechanizmy na využívanie odborných znalostí Eurocontrolu a výsledky kontroly oznámi členským štátom, Eurocontrolu a zástupcom používateľov vzdušného priestoru.
2. Na žiadosť jedného alebo viacerých členských štátov 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. Bez toho, aby tým bol dotknutý článok 32 ods. 1, Komisia výsledky vyšetovania 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 v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 27 ods. 2.

Článok 14a

Vykonávanie základného plánu ATM

Vykonávanie základného plánu ATM koordinuje Komisia. Manažér siete, orgán na preskúmanie výkonnosti a manažér zavedenia prispievajú k vykonávaniu základného plánu ATM v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia. [PN 112]

Článok 14b

Komisia prijme opatrenia, ktorými sa ustanoví riadiaca štruktúra na vykonávanie základného plánu ATM vrátane vymedzenia a výberu subjektu zodpovedného na úrovni riadenia (manažér zavedenia). Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3. [PN 113]

Článok 14c

Manažér zavedenia odporučí Komisii záväzné termíny na zavedenie a primerané nápravné opatrenia, pokiaľ ide o oneskorené vykonávanie. [PN 114]

Článok 15

Spoločné projekty

1. Vykonávanie základného plánu ATM môžu podporovať spoločné projekty. Tieto projekty podporujú ciele tohto nariadenia, t. j. zlepšenie fungovania európskeho systému leteckej dopravy v kľúčových oblastiach, ako sú kapacita, letová a nákladová efektívnosť, ako aj udržateľnosť životného prostredia, v rámci prvoradých cieľov bezpečnosti. Cieľom spoločných projektov je včasným, koordinovaným a synchronizovaným spôsobom uviesť do praxe funkcie ATM ~~na dosiahnutie~~ **v záujme dosiahnutia** základných prevádzkových zmien určených v základom pláne ATM **vrátane určenia najvhodnejšieho geografického rozmeru, štruktúry projektu zameraného na výkonnosť a prístupu v oblasti poskytovania služieb, ktorý má uplatňovať manažér zavedenia. V náležitých prípadoch je cieľom navrhovania a realizácie spoločných projektov umožniť, aby súbor základných interoperabilných spôsobilostí existoval vo všetkých členských štátoch.** [PN 115]

2. Komisia môže prijať opatrenia, ktorými sa stanovuje riadiaca štruktúra spoločných projektov a vymedzuje stimuly na ich zavedenie. ***Orgán riadiaci vykonávanie spoločných projektov je rovnaký ako orgán poverený vykonávaním základného plánu ATM.***
- Uvedené vykonávajúce akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3. Tieto opatrenia ~~nemajú vplyv na~~ ***dopĺňajú*** mechanizmy uvádzania projektov týkajúcich sa funkčných blokov vzdušného priestoru do praxe podľa dohody strán v týchto blokoch. **[PN 116]**

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 postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3. Spoločné projekty sa môžu považovať za oprávnené na finančnú podporu zo zdrojov Únie 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, pričom preskúma všetky vhodné možnosti financovania ich zavádzania. Oprávnené náklady zavedenia spoločných projektov sa hradia v súlade so zásadami transparentnosti a nediskriminácie.

3a. *Spoločné projekty predstavujú prostriedok na koordinované a včasné zavádzanie prevádzkových zlepšení vyvinutých v rámci projektu SESAR. V rozhodujúcej miere tak prispievajú k dosiahnutiu cieľov platných pre celú Úniu. [PN 117]*

Článok 16

Funkčné bloky vzdušného priestoru

1. Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia, aby zaistili zriadenie a ~~implementáciu~~ **zavedenie operačných** funkčných blokov vzdušného priestoru na základe integrovaného poskytovania ~~letových prevádzkových~~ **leteckých navigačných** služieb s cieľom dosiahnuť požadovanú kapacitu a efektívnosť siete manažmentu letovej prevádzky v rámci ~~jednotného~~ **Jednotného** európskeho neba, udržiavať vysokú úroveň bezpečnosti a prispievať tak k celkovej výkonnosti systému leteckej dopravy a znižovaniu vplyvu na životné prostredie. [PN 118]
- ~~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. [PN 119]~~

3. Členské štáty, ~~ako aj~~ ***národné letecké úrady a*** poskytovatelia ~~letových prevádzkových~~ ***leteckých navigačných*** služieb vzájomne spolupracujú v najväčšom možnom rozsahu, aby zabezpečili súlad s týmto článkom. Spolupráca môže v prípade potreby zahŕňať aj ***národné letecké úrady a*** poskytovateľov ~~letových prevádzkových~~ ***leteckých navigačných*** služieb z tretích krajín, ktoré sa podieľajú na vytváraní funkčných blokov vzdušného priestoru.

[PN 120]

4. Funkčné bloky vzdušného priestoru predovšetkým:

- a) sú podporované bezpečnostnou dokumentáciou;
- b) sú určené na vytváranie maximálnych synergií na základe ***odvetvových*** partnerstiev ~~s odvetvím~~ s cieľom splniť a ~~pokiaľ možno prekonať~~ výkonnostné ciele stanovené v súlade s článkom 11; [PN 121]
- c) umožňujú optimálne ***a pružné*** využívanie vzdušného priestoru pri zohľadnení tokov letovej prevádzky; [PN 122]
- d) zabezpečujú súlad s európskou sieťou tratí zriadenou v súlade s článkom 17;

- e) sú odôvodnené svojou celkovou pridanou hodnotou vrátane optimálneho využívania technických a ľudských zdrojov na základe analýzy nákladov a výnosov;
 - f) 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;
 - 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.
- ia) *konsolidujú obstarávanie infraštruktúry ATM a ich cieľom je zvýšiť interoperabilitu existujúcich zariadení; [PN 123]***
- ib) *uľahčujú dosahovanie súladu s výkonnosťnými cieľmi Únie. [PN 124]***

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.
6. **Prevádzkový** funkčný blok vzdušného priestoru, ~~ktorý sa rozprestiera vo vzdušnom priestore, za ktorý je zodpovedný viac ako jeden členský štát,~~ sa vytvára na základe spoločného určenia ~~všetkými~~ členskými štátmi a prípadnými tretími krajinami, ktoré sú zodpovedné za ktorúkoľvek časť vzdušného priestoru zahrnutú do funkčného bloku vzdušného priestoru. **[PN 126]**

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.

8. 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 6, členské štáty toto stanovisko zohľadnia pri hľadaní riešenia.

9. Komisia po prijatí oznámení členských štátov uvedených v odsekoch 6 a 7 posúdi, ako každý funkčný blok vzdušného priestoru plní požiadavky stanovené v odseku 4 a výsledky predloží na prediskutovanie členským štátom. 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.
10. 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 postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.

11. Komisia môže prijať opatrenia týkajúce sa informácií podľa odseku 6, ktoré majú poskytovať členské štáty. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom uvedeným v článku 27 ods. 3. *Ustanovenia tohto odseku sa uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté akékoľvek dojednania o funkčných blokoch vzdušného priestoru existujúce v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, pokiaľ tieto dojednania spĺňajú, a ak je to možné, aj presahujú výkonnostné ciele stanovené v súlade s článkom 11.* [PN 127]

Článok 16a

Odvetvové partnerstvá

1. *Poskytovatelia leteckých navigačných služieb môžu spolupracovať s cieľom nadviazať odvetvové partnerstvá, najmä vo vzťahu k poskytovaniu podporných služieb v súlade s článkom 10. Odvetvovými partnerstvami možno na účely maximalizácie výkonnosti podporovať jeden alebo viac funkčných blokov vzdušného priestoru alebo ich časti.*
2. *Komisia a členské štáty vyvinú maximálne úsilie, aby zabezpečili odstránenie akýchkoľvek prekážok brániacich partnerstvám medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, pričom treba osobitne zohľadniť otázky zodpovednosti, modely spoplatňovania a prekážky interoperability.* [PN 128]

Článok 17

Riadenie a koncepcia siete

1. Služby siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) umožňujú optimálne **a pružné** využívanie vzdušného priestoru a zabezpečujú, aby používatelia vzdušného priestoru mohli prevádzkovať uprednostňované trajektórie, pričom sa zaistí maximálny prístup k vzdušnému priestoru a leteckým navigačným službám. Tieto sieťové 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.
[PN 129]

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~~ **koordináciu** týchto **funkcií a** služieb ~~v rámci zodpovednosti manažéra siete~~ **manažérom siete**: **[PN 130]**
 - 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;
- c) ústrednú funkciu pre manažment toku letovej prevádzky;
- d) poskytnutie portálu leteckých informácií v súlade s článkom 23;
- e) optimalizáciu plánovania vzdušného priestoru **vrátane odvetví a štruktúr vzdušného priestoru v traťových a terminálových oblastiach**, v spolupráci s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a funkčnými blokmi vzdušného priestoru uvedenými v článku 16; **[PN 131]**
- f) ústrednú funkciu pre koordináciu krízových situácií v letectve.

Funkcie a služby uvedené v tomto odseku nezahŕňajú prijatie záväzných opatrení so všeobecnou pôsobnosťou ~~alebo~~ **ani** 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. **[PN 132]**

Komisia môže v súlade s vykonávacími predpismi uvedenými v odseku 4 poveriť Eurocontrol alebo iný nezávislý a kompetentný orgán vykonávaním úloh manažéra siete. Tieto úlohy sa vykonávajú nestranným a nákladovo ~~efektívnym~~ **účinným** spôsobom *a* v mene **Únie**, 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~~ **2016** Komisia určí manažéra siete za samostatného poskytovateľa služieb, ktorý je, ~~pokiaľ je to možné,~~ zriadený ako **odvetvové** partnerstvo ~~s odvetvím~~. [PN 133]

3. Komisia je splnomocnená na prijímanie delegovaných aktov v súlade s článkom 26 s cieľom doplniť zoznam služieb stanovených v odseku 2, aby ho prispôsobila technickému a prevádzkovému pokroku vzhľadom na centralizované poskytovanie podporných služieb.

4. Komisia prijme podrobné predpisy 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 sieťových služieb stanovených v základnom pláne ATM;
 - d) podrobných dojednaní o kooperatívnom rozhodovaní medzi členskými štátmi, poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a funkcie riadenia siete pre úlohy uvedené v odseku 2;
 - e) podrobných dojednaní o riadení manažéra siete so zapojením všetkých dotknutých zainteresovaných strán;
 - f) mechanizmov konzultácie príslušných zainteresovaných strán v procese rozhodovania na národnej i európskej úrovni; a

- g) 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 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.

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

5. Aspekty koncepcie vzdušného priestoru iné ako tie, ktoré sú uvedené v *odseku 2 a odseku 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 plány výkonnosti alebo~~ *a miestne* 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. **[PN 134]**

Článok 18

Vzťahy medzi poskytovateľmi služieb

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb môžu sami využívať služby iných poskytovateľov služieb, ktorí získali osvedčenie alebo ktorí podali vyhlásenie v Únii.
2. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb formálne upravujú svoje pracovné vzťahy prostredníctvom písomných dohôd alebo rovnocenných právnych dojednaní 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 dojednania sa oznámia dotknutému národnému dozornému orgánu.
3. V prípadoch, ktoré sa týkajú poskytovania letových prevádzkových služieb, sa vyžaduje povolenie príslušných členských štátov.

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 **a strategických investičných plánov, najmä pokiaľ ide o aspekty požadujúce synchronizáciu medzi zavedením vzdušného a pozemného vybavenia** 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~~ **vypracovávaní strategických investičných plánov s cieľom zabezpečiť ich súlad so základným plánom ATM a so spoločnými projektmi uvedenými v článku 15**. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3. [PN 135]

Bez toho, aby bolo dotknutá úloha Výboru pre jednotné nebo, Komisia ustanoví konzultačnú skupinu expertov pre ľudský faktor, do ktorej budú patriť európski sociálni partneri z oblasti ATM a ďalší odborníci zo zastupiteľských orgánov odborného personálu. Úlohou tejto skupiny je poskytovať Komisii poradenstvo o vzájomnom pôsobení medzi činnosťami a ľudským faktorom v odvetví ATM. [PN 136]

Článok 20

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.

Článok 21

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 prijaté Úniou. ~~Tam, kde kvôli právnemu postaveniu poskytovateľa služby nie je možná úplná zhoda s medzinárodnými účtovnými štandardmi, sa poskytovateľ snaží o dosiahnutie takej zhody v maximálne možnej miere.~~

Členské štáty prijímú všetky potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby poskytovatelia leteckých navigačných služieb dodržiavali tento článok do 1. júla 2017.[PN 137]

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

3. Pri poskytovaní balíka služieb poskytovateľa leteckých navigačných služieb vykazujú a zvereňujú náklady a príjmy vyplývajúce z leteckých navigačných služieb rozdelené v súlade so systémom spoplatnenia leteckých navigačných služieb uvedeným v článku 12 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 samostatné podniky.
4. Členské štáty určia príslušné orgány, ktoré majú 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 z 19. júla 2002 o uplatňovaní medzinárodných účtovných noriem[†] na poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktorí spadajú do rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia. [PN 138]~~

[†] ~~Ú. v. ES L 243, 11.9.2002, s. 1.~~

Článok 22

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 v reálnom čase vymieňajú príslušné prevádzkové údaje, aby im boli umožnené ich prevádzkové potreby. Údaje sa použijú len na prevádzkové účely.
2. Prístup k relevantným prevádzkovým údajom sa udelí príslušným orgánom, poskytovateľom leteckých navigačných služieb, ktorí majú osvedčenie alebo predložili vyhlásenie, používateľom vzdušného priestoru a letiskám na nediskriminačnom základe.
3. 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 opatrenia týkajúce sa postupov, ktoré sa majú dodržiavať pri výmene údajov a typu príslušných údajov vo vzťahu k týmto podmienkam prístupu a ich schváleniu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.

KAPITOLA IV
VZDUŠNÝ PRIESTOR

Článok 23

Elektronické letecké informácie

1. Bez toho, aby bolo dotknuté zverejňovanie leteckých informácií členskými štátmi, a spôsobom konzistentným s týmto zverejňovaním Komisia v spolupráci s manažérom siete zabezpečí dostupnosť vysokokvalitných elektronických leteckých informácií, ktoré sú prezentované harmonizovaným spôsobom a vyhovujú požiadavkám všetkých príslušných používateľov, pokiaľ ide o kvalitu údajov a ich aktuálnosť.
2. Na účel odseku 1 Komisia zabezpečuje rozvoj infraštruktúry leteckých informácií v rámci celej 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 manažmente toku prevádzky;

3. Komisia prijme opatrenia na zriadenie a realizáciu portálu elektronických integrovaných informácií. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 27 ods. 3.

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 prijímú 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.

KAPITOLA V

Záverečné ustanovenia

Článok 25

Prispôsobenie príloh

Komisia je v súlade s článkom 26 splnomocnená prijímať delegované akty 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.

Článok 26

Vykonávanie delegovania

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 11 ods. 7, článku ~~17~~ 17 ods 3 a článku 25 sa Komisii ~~zveruje na dobu neurčitú~~ **udeľuje na sedem rokov**.

Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto sedemročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
[PN 139]

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. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí 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.

Článok 27

Postup výboru

1. Komisii pomáha Výbor pre jednotné nebo, ďalej len „výbor“. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 28

Konzultácie zainteresovaných strán s Komisiou

1. Komisia zriadi konzultačný mechanizmus na úrovni 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.
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 a
 - zastupiteľské orgány odborného personálu.

Článok 29

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 radiť Komisii pri implementácii jednotného európskeho neba.

Článok 30

Vzťahy s tretími krajinami

Únia a jej členské štáty sa zameriavajú na rozšírenie jednotného európskeho neba o štáty, ktoré nie sú členmi Európskej únie, a podporu tohto rozšírenia. Na tento účel sa budú snažiť buď v rámci dohôd uzavretých so susednými tretími krajinami alebo v rámci spoločných určení funkčných blokov vzdušného priestoru alebo dohôd o sieťových funkciách o to, aby sa do týchto krajín rozšírili ciele tohto nariadenia.

Článok 31

Podpora od externých orgánov

Komisia môže žiadať o podporu od externého orgánu na plnenie svojich úloh na základe tohto nariadenia.

Článok 32

Dôvernosť

1. Ani národné ~~dozorné orgány~~ **letecké úrady** konajúce v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi, ani Komisia nesmú zverejniť informácie dôverného charakteru, najmä informácie o poskytovateľoch leteckých navigačných služieb, ich obchodných vzťahoch alebo nákladových položkách. [PN 140]
2. Odsekom 1 nie je dotknuté právo národných ~~dozorných orgánov alebo leteckých úradov~~ **ani** Komisie na zverejnenie, ak je to nevyhnutné na účely plnenia ich povinností, a v takom prípade **je** toto zverejnenie ~~musí byť~~ primerané a ~~musí brať~~ **berie** do úvahy legitímne záujmy poskytovateľov leteckých navigačných služieb, používateľov vzdušného priestoru, letísk alebo iných relevantných zainteresovaných strán pri ochrane ich obchodných tajomstiev. [PN 141]

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

Článok 33

Sankcie

Členské štáty stanovujú pravidlá o sankciách *a kompenzačných mechanizmov* uplatniteľných na porušenie tohto nariadenia, najmä používateľmi vzdušného priestoru a poskytovateľmi ~~služieb a~~ *služieb*, a prijímajú všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie ich vykonania. Uplatnené sankcie musia byť účinné, primerané a odradzujúce. [PN 142]

Článok 34

Preskúmanie a metódy posúdenia vplyvu

1. Komisia pravidelne preskúmava uplatňovanie tohto nariadenia a podáva správu Európskemu parlamentu a Rade na konci každého referenčného obdobia uvedeného v článku 11 ods. 5 písm. d). Ak je to odôvodnené, na tento účel môže Komisia požadovať od členských štátov informácie týkajúce sa uplatňovania tohto nariadenia.

2. Vzhľadom na pôvodné ciele a budúce potreby obsahujú správy 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.

Článok 35

Ochranné opatrenia

Toto nariadenie nebráni uplatňovaniu opatrení zo strany členských štátov v rozsahu potrebnom na ochranu základných záujmov politiky bezpečnostnej ochrany alebo obrany. Medzi uvedené opatrenia patria najmä tieto nevyhnutné potrebné opatrenia:

- a) na dohľad nad vzdušným priestorom, za ktorý sú zodpovedné v súlade s regionálnymi dohodami ICAO o leteckej 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.

Článok 36

Agentúra Európskej únie pre letectvo (EAA)

Komisia a členské štáty pri vykonávaní tohto nariadenia v súlade so svojimi úlohami stanovenými v tomto nariadení podľa potreby koordinujú svoju činnosť s EAA.

Článok 37

Zrušenie

Nariadenia (ES) č. 549/2004, 550/2004, 551/2004 a 552/2004 sa zrušujú.

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

Článok 38

Nadobudnutie účinnosti

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

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

V

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

PRÍLOHA I
POŽIADAVKY NA OPRÁVNENÉ SUBJEKTY

1. Oprávnené subjekty:

- 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 pravidlá a predpisy pre pravidelné preskúmavanie uvedených subjektov, ktoré sú zverejňované a pravidelne aktualizované a zdokonaľované prostredníctvom výskumných a vývojových programov;
- nesmú byť ovládané poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, riadiacimi orgánmi letísk alebo inými subjektmi, 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;

- musia uzavrieť poistenie zodpovednosti, pokiaľ ich záväzky nepreberie členský štát v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi, alebo pokiaľ za kontroly nie je zodpovedný samotný členský štát.

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 výrobcom alebo konštruktérom.

Oprávnený subjekt musí 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.

2. Zamestnanci oprávneného subjektu musia mať:

- dôkladný technický a odborný výcvik,
- uspokojivé znalosti požiadaviek týkajúce sa vykonávaných inšpekcií a primerané skúsenosti s takýmito činnosťami,
- spôsobilosť potrebnú na vyhotovenie vyhlásení, záznamov a správ, ktorými preukážu vykonanie inšpekcií.
- zaručenú nestrannosť. Odmeňovanie zamestnancov nesmie závisieť od počtu vykonaných inšpekcií alebo od výsledkov takýchto inšpekcií.

PRÍLOHA II

PODMIENKY, KTORÉ MAJÚ BYŤ PRIPOJENÉ K OSVEDČENIAM

1. V osvedčeniach sa uvedie:
 - a) ~~národný dozorný orgán~~ *letecký úrad* vydávajúci osvedčenie, **[PN 143]**
 - b) žiadateľ (meno a adresa),
 - c) osvedčované služby,
 - d) vyhlásenie o zhode žiadateľa so spoločnými požiadavkami podľa článku 8b 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 by sa mali služby poskytnúť,
- 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 dojednaní 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 III
TABUĽKA ZHODY

Nariadenie (ES) č. 549/2004	Nariadenie (ES) č. 550/2004	Nariadenie (ES) č. 551/2004	Nariadenie (ES) 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

	Článek 14			Článek 12
	Článek 15			Článek 13
	Článek 16			Článek 14
	Článek 15a			Článek 15
	Článek 9a ods. 1			Článek 16 ods. 1 a 3
				Článek 16 ods. 2
	Článek 9a ods. 2 písm. i)			-----
	Článek 9a ods. 2			Článek 16 ods. 4
				Článek 16 ods. 5
	Článek 9a ods. 3 až 9			Článek 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	-----