

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

► **B**

NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 691/2010

ze dne 29. července 2010,

kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a mění nařízení (ES) č. 2096/2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 201, 3.8.2010, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
► <u>M1</u>	Nařízení Komise (EU) č. 677/2011 ze dne 7. července 2011	L 185	1	15.7.2011
► <u>M2</u>	Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1034/2011 ze dne 17. října 2011	L 271	15	18.10.2011
► <u>M3</u>	Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1035/2011 ze dne 17. října 2011	L 271	23	18.10.2011
► <u>M4</u>	Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1216/2011 ze dne 24. listopadu 2011	L 310	3	25.11.2011

Opraveno:

► **C1** Oprava, Úř. věst. L 229, 6.9.2011, s. 18 (691/2010)

**NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 691/2010****ze dne 29. července 2010,****kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a mění nařízení (ES) č. 2096/2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení)⁽¹⁾, a zejména na článek 11 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (ES) č. 549/2004 požaduje, aby byl prostřednictvím prováděcích pravidel zřízen systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě.
- (2) Systém sledování výkonnosti by měl přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy zvýšením celkové efektivity letových navigačních služeb v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících bezpečnost, životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů, odpovídajících oblastem uvedeným ve výkonnostním rámci hlavního plánu ATM, a to vše v rámci prvořadých bezpečnostních cílů.
- (3) Systém sledování výkonnosti by měl poskytnout ukazatele a závazné výkonnostní cíle v klíčových oblastech, jimiž se plně dosáhnou a udrží požadované úrovně bezpečnosti, a přitom umožní vytyčení cíle výkonnosti v jiných klíčových oblastech výkonnosti.
- (4) Systém sledování výkonnosti by měl být zřízen a měl by fungovat dlouhodobě na vysoké úrovni společenských cílů.
- (5) Systém sledování výkonnosti by měl řešit letové navigační služby od zahájení pojíždění pro vzlet až do ukončení pojíždění po přistání („gate-to-gate“), včetně letišť, s cílem zvýšit celkovou výkonnost sítě.
- (6) Vzájemná závislost mezi vnitrostátními úrovněmi a úrovněmi funkčních bloků vzdušného prostoru a úrovní sítě a také vzájemná závislost mezi výkonnostními cíli s přihlédnutím k prvořadým cílům bezpečnosti by se měla v přípravě a monitorování systému sledování výkonnosti plně vzít v úvahu.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

▼ B

- (7) Plány výkonnosti by měly obsahovat závazek členských států, že v době trvání referenčního období dosáhnou cílů jednotného evropského nebe a rovnováhy mezi potřebami všech uživatelů vzdušného prostoru a poskytováním služeb zajišťovaných poskytovateli letových navigačních služeb.
- (8) Vnitrostátní dozorové orgány mají hrát klíčovou roli v provádění systému sledování výkonnosti. Členské státy by proto měly zajistit, že budou schopny účinně plnit tyto doplňující odpovědnosti.
- (9) Plány výkonnosti by měly popisovat opatření, např. režimy pobídek, jejichž cílem je podnítit zúčastněné strany ke zvyšování výkonnosti na vnitrostátních úrovních, na úrovních funkčních bloků vzdušného prostoru a na evropských úrovních.
- (10) Za okolností, které v době přijímání plánů výkonnosti nebylo možno předvídat a které jsou nepřekonatelné a mimo kontrolu členských států a subjektů, na něž se vztahují cíle výkonnosti, by se vytvořením příslušných varovných mechanismů mělo umožnit provádění odpovídajících opatření zaměřených na zachování bezpečnostních požadavků a rovněž kontinuitu poskytování služeb.
- (11) Na vnitrostátní úrovni a/nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a také na úrovni Evropské unie by se měly uskutečnit účinné konzultace zúčastněných stran.
- (12) Vzhledem k efektivnosti vojenských misí má spolupráce a koordinace mezi veřejným a vojenským řízením mimořádný význam pro dosažení cílů výkonnosti.
- (13) Systémem sledování výkonnosti by neměla být dotčena ustanovení článku 13 nařízení (ES) č. 549/2004 zaměřená na zajištění základních bezpečnostních nebo obranných zájmů.
- (14) Klíčové ukazatele výkonnosti by měly být vybrány tak, aby byly konkrétní a měřitelné a aby umožňovaly uložit odpovědnost za dosažení výkonnostních cílů. Související cíle by měly být dosažitelné, realistické a časově vhodné a měly by být zaměřeny na účinné řízení udržitelné výkonnosti letových navigačních služeb.
- (15) Plnění závazných výkonnostních cílů podporovaných pobídkami, které mohou být finanční povahy, si vyžaduje vhodné propojení s nařízením Komise (ES) č. 1794/2006 ze dne 6. prosince 2006, kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 341, 7.12.2006, s. 3.

▼B

- (16) Vytvoření a zavedení klíčových ukazatelů výkonnosti a výkonnostních cílů si vyžaduje odpovídající soulad s cíli a normami bezpečnosti stanovenými v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES ⁽¹⁾, a v jeho prováděcích pravidlech spolu s opatřeními přijímanými Evropskou unií za účelem dosažení a udržení těchto cílů.
- (17) Během referenčního období by měl být zaveden účinný postup sledování výkonnosti, aby se zajistilo, že vývoj výkonnosti umožní splnit cíle a v případě potřeby učinit příslušná opatření.
- (18) Komise by při přijímání výkonnostních cílů celé Evropské unie pro první referenční období měla náležitě zohlednit skutečnou finanční situaci poskytovatelů letových navigačních služeb vyplývající především z opatření ke snižování nákladů, která již byla zejména od roku 2009 učiněna, a také případné přeplatky nebo nedoplatky v poplatcích za letové traťové navigační služby převedené z předcházejících let. Měl by se také náležitě zohlednit pokrok, kterého již dosáhly existující funkční bloky vzdušného prostoru.
- (19) Podle čl. 11 odst. 1 nařízení (ES) č. 549/2004 by se uvedené nařízení mělo vztahovat na funkce sítě uspořádání toku letového provozu uvedené v článku 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ⁽²⁾ na základě příslušné změny uvedeného nařízení.
- (20) Opatření stanovená v tomto nařízení jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a rozsah

1. Toto nařízení stanoví nezbytná opatření ke zvýšení celkové výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě pro obecný letový provoz v regionech EUR a AFI stanovených Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO), v nichž jsou členské státy odpovědné za poskytování letových navigačních služeb s ohledem na plnění požadavků všech uživatelů vzdušného prostoru.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

▼B

2. Pro účel stanovení cílů se toto nařízení vztahuje na letové navigační služby zajišťované poskytovateli letových provozních služeb, kteří jsou určeni podle článku 8 nařízení (ES) č. 550/2004 ⁽¹⁾, a poskytovateli meteorologických služeb, pokud jsou určeni v souladu s čl. 9 odst. 1 uvedeného nařízení.

3. Členské státy mohou rozhodnout, že se toto nařízení nebude vztahovat na přiblížovací a letištní služby poskytované na letištích, kde obchodní letecká doprava dosahuje méně než 50 000 pohybů za rok. O tomto rozhodnutí informují Komisi. V případě, že na žádném letišti v členském státě obchodní letecká doprava nedosahuje prahovou hodnotu 50 000 pohybů za rok, výkonnostní cíle se uplatní nejméně na letiště, kde obchodní letecká doprava dosahuje nejvíce pohybů.

4. Pokud má členský stát za to, že některé nebo všechny jeho přiblížovací a letištní služby jsou poskytovány podle tržních podmínek, posoudí v souladu s postupem stanoveným v čl. 1 odst. 6 nařízení (ES) č. 1794/2006 a s podporou vnitrostátního dozorového orgánu nejpozději 12 měsíců před začátkem každého referenčního období, zda jsou splněny podmínky stanovené v příloze I tohoto nařízení. Zjistí-li členský stát, že tyto podmínky jsou splněny, může se bez ohledu na počet odbavených pohybů obchodní letecké dopravy rozhodnout, že neurčí stanovené náklady podle tohoto nařízení a neuplatní závazné cíle na efektivitu nákladů těchto služeb.

5. Podle čl. 11 odst. 6 písm. c) bodu ii) nařízení (ES) č. 549/2004 a čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) nařízení (ES) č. 550/2004 a aniž je dotčen čl. 4 odst. 2 tohoto nařízení, vytyčení cílů pro efektivitu nákladů se vztahuje na všechny stanovené náklady účtovatelné uživatelům vzdušného prostoru.

6. Členské státy mohou toto nařízení uplatňovat také:

a) ve vzdušném prostoru spadajícím pod jejich pravomoc v regionech ICAO za podmínky, že o tom budou informovat Komisi a ostatní členské státy, a aniž jsou dotčena práva a povinnosti členských států podle Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 (dále jenom Chicagská úmluva);

b) vůči poskytovatelům letových navigačních služeb, kteří dostali povolení poskytovat letové navigační služby bez osvědčení v souladu s čl. 7 odst. 5 nařízení (ES) č. 550/2004.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004 s. 10.

▼ B

7. Bez ohledu na ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ⁽¹⁾ o ochraně informací a na jejich prováděcí nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 ⁽²⁾ a (ES) č. 1330/2007 ⁽³⁾ se požadavky týkající se poskytování údajů podle ustanovení kapitoly V vztahují na vnitrostátní orgány, poskytovatele letových navigačních služeb, provozovatele letiště, koordinátory letišť a letecké dopravce za podmínek stanovených v příloze IV.

*Článek 2***Definice**

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 2 nařízení (ES) č. 549/2004.

Použijí se rovněž tyto definice:

- a) „provozovatelem letiště“ se rozumí „řídící orgán letiště“ definovaný v nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství ⁽⁴⁾;
- b) „údaji“ se rozumí kvalitativní, kvantitativní a jiné odpovídající informace týkající se výkonnosti letecké navigace, které jsou shromažďovány a systematicky zpracovávány Komisí nebo jejím jménem za účelem provádění systému sledování výkonnosti;
- c) „ukazateli výkonnosti“ se rozumí ukazatele používané pro sledování, referenční srovnání a přezkoumání výkonnosti;
- d) „klíčovými ukazateli výkonnosti“ se rozumí ukazatele výkonnosti používané pro stanovení cílů výkonnosti;
- e) „pohyby obchodní letecké dopravy“ se rozumí součet vzletů a přistání zahrnujících přepravu cestujících, nákladu nebo pošty za úplaty nebo v nájmu vypočítaný jako průměr za tři roky předcházející přijetí plánu výkonnosti bez ohledu na maximální vzletovou hmotnost a počet použitých sedadel cestujících;
- f) „závazným cílem“ se rozumí výkonnostní cíl přijatý členskými státy jako součást vnitrostátního plánu výkonnosti nebo plánu výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru, na který se vztahuje systém pobídek poskytovaných pro náhrady, překážky a/nebo plány nápravných opatření;
- g) „leteckým dopravcem“ se rozumí podnik letecké dopravy s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s právními předpisy Evropské unie;
- h) „zástupcem uživatele vzdušného prostoru“ se rozumí jakákoli právnická osoba nebo subjekt, který zastupuje zájmy jedné nebo několika kategorií uživatelů letových navigačních služeb;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 167, 4.7.2003, s. 23.

⁽²⁾ Úř. věst. L 294, 13.11.2007, s. 3.

⁽³⁾ Úř. věst. L 295, 14.11.2007, s. 7.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1.

▼B

- i) „stanovenými náklady“ se rozumí náklady podle čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) nařízení (ES) č. 550/2004;
- j) „vnitrostátními orgány“ se rozumí regulační orgány na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, jejichž náklady jsou způsobilé pro úhradu od uživatelů vzdušného prostoru, pokud vznikly v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb podle čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 1794/2006;
- k) „spravedlivým posuzováním“ se rozumí posuzování, v němž klíčoví provozovatelé nebo jiní nejsou trestáni za činnosti, opomenutí nebo přijatá rozhodnutí, která odpovídají jejich zkušenostem a výcviku, ale hrubá nedbalost, úmyslné přestupky a rušivé činy se v něm netolerují;
- l) „koordinátorem letišť“ se rozumí funkce zřízená na koordinovaných letištích podle nařízení (EHS) č. 95/93;
- m) „sledováním výkonnosti“ se rozumí neustálý proces sběru a analýzy údajů za účelem měření skutečného výsledku systému ve srovnání s předem stanovenými cíli.

*Článek 3***Orgán pro kontrolu výkonnosti**

1. V případě, že se Komise rozhodne jmenovat orgán pro kontrolu výkonnosti, aby jí byl nápomocen v provádění systému sledování výkonnosti, toto jmenování bude na dobu určitou, shodnou s referenčními obdobími.
2. Orgán pro kontrolu výkonnosti má příslušné pravomoci, aby nezaujatě a nezávisle plnil úkoly, které mu uložila Komise, zejména v příslušných klíčových oblastech výkonnosti.
3. Orgán pro kontrolu výkonnosti je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti především v těchto úkolech:
 - a) sběr, ověřování, potvrzování platnosti a rozšiřování údajů týkajících se výkonnosti;
 - b) stanovení nových nebo přizpůsobení klíčových oblastí výkonnosti odpovídajících oblastem uvedeným ve výkonnostním rámci hlavního plánu ATM („Air Traffic Management“ – uspořádání toku letového provozu) podle ustanovení čl. 8 odst. 1 a souvisejících klíčových ukazatelů výkonnosti;
 - c) stanovení příslušných klíčových ukazatelů výkonnosti pro druhé referenční období a období po něm za účelem zahrnutí výkonnosti funkcí sítě a letových navigačních služeb, a to jak traťových, tak i přibližovacích a letištních služeb, do všech klíčových oblastí výkonnosti;
 - d) stanovení nebo revize výkonnostních cílů celé Evropské unie;

▼B

- e) stanovení prahových hodnot pro aktivaci varovných mechanismů uvedených v čl. 9 odst. 3;
- f) posouzení souladu přijatých plánů výkonnosti, včetně výkonnostních cílů, s cíli celé Evropské unie;
- g) případně posouzení souladu varovných prahových hodnot přijatých podle čl. 18 odst. 3 s varovnými prahovými hodnotami celé Evropské unie uvedenými v čl. 9 odst. 3;
- h) případně posouzení revidovaných výkonnostních cílů nebo nápravných opatření přijímaných dotčenými členskými státy;
- i) sledování, referenční srovnávání a přezkoumání výkonnosti letových navigačních služeb na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a na úrovni Evropské unie;
- j) sledování, referenční srovnání a přezkoumání výkonnosti funkcí sítě;
- k) průběžné sledování celkové výkonnosti sítě ATM, včetně přípravy výročních zpráv pro Výbor pro jednotné nebe;
- l) posouzení dosažení výkonnostních cílů na konci každého referenčního období s ohledem na přípravu dalšího období;

▼M1

- m) posuzování plánu výkonnosti manažera struktury vzdušného prostoru, včetně jeho souladu s výkonnostními cíli celé Evropské unie.

▼B

4. Orgán pro kontrolu výkonnosti předloží na žádost Komise informace ad hoc nebo zprávy o otázkách týkajících se výkonnosti.
5. Orgán pro kontrolu výkonnosti může Komisi podat zprávu nebo dát doporučení pro zlepšení systému.
6. Pokud jde o vztahy s vnitrostátními dozorovými orgány:
 - a) Orgán pro kontrolu výkonnosti za účelem plnění funkce průběžného sledování celkové výkonnosti sítě ATM získává od vnitrostátních dozorových orgánů potřebné informace týkající se vnitrostátních plánů výkonnosti nebo plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru.
 - b) Orgán pro kontrolu výkonnosti je vnitrostátním dozorovým orgánům na jejich žádost nápomocný v poskytování nezávislého názoru na otázky vnitrostátní výkonnosti nebo výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru, např. věcná srovnání mezi poskytovateli letových navigačních služeb působících v podobných prostředích (referenční srovnání), analýzy změn ve výkonnosti za posledních 5 let nebo analýzy výhledových projekcí.

▼B

c) Vnitrostátní dozorové orgány mohou orgán pro kontrolu výkonnosti požádat o pomoc ve stanovení rozsahu orientačních hodnot pro vytyčení vnitrostátních cílů nebo cílů funkčních bloků vzdušného prostoru s přihlédnutím k evropské perspektivě. Tyto hodnoty jsou k dispozici vnitrostátním dozorovým orgánům, poskytovatelům letových navigačních služeb, provozovatelům letišť a uživatelům vzdušného prostoru.

7. Orgán pro kontrolu výkonnosti případně spolupracuje s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví na úkolech uvedených v bodě 3, pokud se týkají bezpečnosti, s cílem zajistit soulad s cíli a normami stanovenými a prováděnými v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008.

8. Orgán pro kontrolu výkonnosti za účelem plnění funkce průběžného sledování celkové výkonnosti sítě uspořádání toku letového provozu navazuje příslušné pracovní vztahy s poskytovateli letových navigačních služeb, provozovateli letišť, koordinátory letišť a leteckými dopravci.

*Článek 4***Vnitrostátní dozorové orgány**

1. Vnitrostátní dozorové orgány odpovídají za vypracování plánů výkonnosti, za dohled nad výkonností a sledování plánů výkonnosti a výkonnostních cílů na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru. Při plnění těchto úkolů postupují nestranně, nezávisle a transparentně.

2. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní dozorové orgány měly nezbytné zdroje nebo přístup k nim a způsobilost plnit ve všech klíčových oblastech výkonnosti úkoly stanovené tímto nařízením, včetně vyšetřovacích pravomocí pro plnění úkolů uvedených v článku 19.

3. Pokud má členský stát více než jeden vnitrostátní dozorový orgán, oznámí Komisi, který z nich odpovídá za vnitrostátní koordinaci a vztahy s Komisí při provádění tohoto nařízení.

*Článek 5***Funkční bloky vzdušného prostoru**

1. Členské státy podporují úzkou spolupráci mezi svými vnitrostátními dozorovými orgány se zřetelem na vytvoření plánu výkonnosti na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.

▼ B

2. V případě, že se členské státy rozhodnou přijmout plán výkonnosti na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, musí:

- a) zajistit, aby plán výkonnosti odpovídal šabloně uvedené v příloze II;
- b) oznámit Komisi, který vnitrostátní dozorový orgán nebo organizace odpovídá za koordinaci v rámci funkčního bloku vzdušného prostoru a za styky s Komisí, pokud jde o provádění plánu výkonnosti;
- c) učinit příslušná opatření s cílem zajistit, :
 - i) aby pro každý klíčový ukazatel výkonnosti byl stanoven jeden cíl,
 - ii) aby opatření uvedená v čl. 11 odst. 3 písm. d) nařízení (ES) č. 549/2004 byla vymezena a uplatňována během referenčního období, kdy se cíle neplní. Za tímto účelem se v plánu výkonnosti použijí roční hodnoty,
 - iii) aby důsledky plnění nebo neplnění cílů byly v rámci funkčního bloku vzdušného prostoru vhodně určeny;
- d) společně odpovídat za dosahování výkonnostních cílů stanovených pro funkční blok vzdušného prostoru;
- e) v případě, že nebyla vytvořena společná oblast zpoplatnění ve smyslu článku 4 nařízení (ES) č. 1794/2006, shrnout vnitrostátní cíle v oblasti efektivity nákladů a předložit údaj celkového čísla prokazující snahu o efektivitu nákladů na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru.

3. Nepřijmou-li členské státy funkčního bloku vzdušného prostoru plán výkonnosti s cíli na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, oznámí Komisi pro informaci agregované výkonnostní cíle a zdůrazní shodu na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru s výkonnostními cíli celé Evropské unie.

▼ M1*Článek 5a***Manažer struktury vzdušného prostoru**

1. Manažer struktury vzdušného prostoru zřízený článkem 3 nařízení Komise (EU) č. 677/2011 ⁽¹⁾ plní v souvislosti se systémem sledování výkonnosti tyto úkoly:

- a) podporovat Komisi zajištěním příslušných vstupních údajů pro přípravu výkonnostních cílů celé Evropské unie před referenčními obdobími a pro sledování během referenčního období. Manažer struktury vzdušného prostoru zejména upozorní Komisi na každé podstatné a přetrvávající snížení operační výkonnosti;
- b) v souladu s čl. 20 odst. 5 poskytovat Komisi přístup ke všem údajům uvedeným v příloze IV;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s 1

▼ M1

- c) podporovat členské státy a poskytovatele letových navigačních služeb v dosahování jejich výkonnostního cíle během referenčních období;
- d) zpracovat plán výkonnosti, který se přijímá v rámci strategického plánu sítě před začátkem každého referenčního období. Tento plán výkonnosti je veřejný a:
 - i) obsahuje výkonnostní cíl v oblasti životního prostředí, který je v souladu s výkonnostním cílem celé Evropské unie pro celé referenční období, s ročními hodnotami používanými pro účely sledování,
 - ii) obsahuje výkonnostní cíle pro další příslušné klíčové oblasti výkonnosti, které jsou v souladu s výkonnostními cíli celé Evropské unie pro celé referenční období, s ročními hodnotami používanými pro účely sledování,
 - iii) obsahuje popis opatření plánovaných za účelem splnění cílů,
 - iv) v případě potřeby nebo v případě rozhodnutí Komise obsahuje další klíčové ukazatele výkonnosti a cíle.

▼ B*Článek 6***Koordinace s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA)**

Podle čl. 13a nařízení (ES) č. 549/2004 a v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 Komise vhodným způsobem koordinuje s EASA:

- a) aspekty bezpečnosti systému sledování výkonnosti, včetně stanovení, revize a plnění klíčových ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti a výkonnostních cílů celé Evropské unie v oblasti bezpečnosti a rovněž předkládání návrhů příslušných kroků a opatření po aktivaci varovného mechanismu;
- b) soulad klíčových ukazatelů výkonnosti a výkonnostních cílů v oblasti bezpečnosti s plněním Evropského programu bezpečnosti letectví, který může být přijat Evropskou unií.

*Článek 7***Trvání referenčního období**

1. První referenční období pro systém sledování výkonnosti zahrnuje kalendářní roky 2012 až 2014 včetně. Další referenční období budou trvat pět kalendářních let, nebude-li změnou tohoto nařízení stanoveno jinak.

▼B

2. Stejně referenční období se vztahuje i na výkonnostní cíle celé Evropské unie a na vnitrostátní plány výkonnosti a výkonnostní cíle nebo plány výkonnosti a výkonnostní cíle funkčních bloků vzdušného prostoru.

*Článek 8***Klíčové oblasti výkonnosti a ukazatele výkonnosti**

1. Komise za účelem stanovení cílů podle čl. 11 odst. 4 písm. b) nařízení (ES) č. 549/2004 rozhodne o případném doplnění nebo úpravě dalších klíčových oblastí výkonnosti v souladu s postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení.

2. Pro účely stanovení cílů odpovídá každé klíčové oblasti výkonnosti jeden klíčový ukazatel výkonnosti nebo omezený počet klíčových ukazatelů výkonnosti. Výkonnost letových navigačních služeb se posuzuje za pomoci závazných cílů pro každý klíčový ukazatel výkonnosti.

3. Klíčové ukazatele výkonnosti pro stanovení cílů celé Evropské unie, vybrané pro každou klíčovou oblast výkonnosti, jsou uvedeny v příloze I oddíle 1.

4. Klíčové ukazatele výkonnosti používané za účelem stanovení vnitrostátních výkonnostních cílů nebo výkonnostních cílů funkčních bloků vzdušného prostoru jsou uvedeny v příloze I oddíle 2.

5. Klíčové ukazatele výkonnosti se během referenčního období nemění. Změny se přijímají změnou tohoto nařízení nejpozději šest měsíců před přijetím nových výkonnostních cílů celé Evropské unie.

6. Kromě klíčových oblastí výkonnosti a klíčových ukazatelů výkonnosti uvedených v tomto článku členské státy mohou na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru rozhodnout o stanovení a používání doplňujících ukazatelů výkonnosti a výkonnostních cílů souvisejících s cíli uvedenými v příloze I oddíle 2 pro sledování vlastní výkonnosti a/nebo jako součásti jejich plánů výkonnosti. Tyto doplňující ukazatele a cíle jsou podpůrné pro dosažení cílů na úrovni celé Evropské unie a z toho vyplývajících vnitrostátních cílů nebo cílů na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru. Mohou například zahrnovat a popisovat veřejnou a vojenskou nebo meteorologickou dimenzi plánu výkonnosti. K doplňujícím ukazatelům a cílům mohou být připojeny příslušné systémy pobídek určených na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.



KAPITOLA II

PŘÍPRAVA PLÁNŮ VÝKONNOSTI

*Článek 9***Výkonnostní cíle celé Evropské unie**

1. Komise přijme výkonnostní cíle celé Evropské unie v souladu s postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004 s přihlédnutím k odpovídajícím vstupům od vnitrostátních dozorových orgánů a po konzultaci se zúčastněnými stranami podle článku 10 uvedeného nařízení, případně s jinými příslušnými organizacemi a s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví o bezpečnostních aspektech výkonnosti.
2. Komise navrhne cíle celé Evropské unie nejpozději patnáct měsíců před začátkem referenčního období a přijme je nejpozději dvanáct měsíců před začátkem referenčního období.
3. Komise spolu s přijetím výkonnostních cílů celé Evropské unie stanoví pro každý klíčový ukazatel výkonnosti varovné prahové hodnoty, při jejichž překročení mohou být aktivovány varovné mechanismy uvedené v článku 18. Varovné prahové hodnoty pro klíčový ukazatel výkonnosti v oblasti efektivity nákladů zahrnují vývoj jak dopravy, tak i nákladů.
4. Komise doloží každý výkonnostní cíl celé Evropské unie popisem předpokladů a zdůvodněním použitým pro stanovení těchto cílů, jako je použití vstupů od vnitrostátních dozorových orgánů a jiných věcných údajů, dopravních prognóz a případně očekávaných úrovní efektivních stanovených nákladů pro Evropskou unii.

*Článek 10***Vypracování plánů výkonnosti**

1. Vnitrostátní dozorové orgány vypracují buď na vnitrostátní úrovni, nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru plány výkonnosti obsahující cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli a hodnotícími kritérii celé Evropské unie uvedenými v příloze III. Rozhodne-li se dotčený členský stát zpracovat plán výkonnosti na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru podle čl. 5 odst. 1 a článku 2, bude pouze jeden plán výkonnosti na každý členský stát nebo na funkční blok vzdušného prostoru.
2. S cílem podpořit přípravu plánů výkonnosti vnitrostátní dozorové orgány zajistí:
 - a) aby poskytovatelé letových navigačních služeb oznámili důležité složky svých obchodních plánů zpracovaných v souladu s cíli celé Evropské unie;

▼B

- b) konzultaci zúčastněných stran o plánu výkonnosti a výkonnostních cílech v souladu s článkem 10 nařízení (ES) 549/2004. Příslušné informace se zúčastněným stranám poskytnou nejpozději tři týdny před konzultační poradou.
3. Plány výkonnosti musí obsahovat zejména:
- a) dopravní prognózu vyjádřenou ve výkonových jednotkách určených pro každý rok referenčního období se zdůvodněním použitých čísel;
- b) stanovené náklady pro náklady letových navigačních služeb určené členskými státy (členskými státy) podle ustanovení čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) nařízení (ES) č. 550/2004;
- c) popis investic nezbytných pro dosažení výkonnostních cílů s popisem jejich důležitosti ve vztahu k evropskému hlavnímu plánu ATM a jejich soulad s hlavními oblastmi a zaměřením pokroku a změny podle ustanovení uvedeného nařízení;
- d) výkonnostní cíle v každé příslušné klíčové oblasti výkonnosti stanovené pro každý klíčový ukazatel výkonnosti na celé referenční období s ročními hodnotami používanými pro účely sledování a pobídek;
- e) popis veřejné a vojenské dimenze plánu s popisem výkonnosti v oblasti uplatňování pružného užívání vzdušného prostoru (FUA – „flexible use of airspace“) za účelem zvýšení kapacity s náležitým zohledněním efektivnosti vojenských misí, a považuje-li se to za vhodné, odpovídající ukazatele výkonnosti a výkonnostní cíle odpovídající ukazatelům a cílům plánu výkonnosti;
- f) popis a zdůvodnění, jak jsou výkonnostní cíle podle bodu d) uvedeny v soulad s výkonnostními cíli celé Evropské unie a jak k nim přispívají;
- g) jasné určení různých subjektů odpovědných za plnění cílů a jejich konkrétního příspěvku;
- h) popis mechanismů pobídek používaných vůči různým odpovědným subjektům s cílem podpořit dosažení cílů během referenčního období;
- i) opatření přijímaná vnitrostátními dozorovými orgány za účelem sledování, jak se výkonnostní cíle dosahují;
- j) popis výsledku konzultace zúčastněných stran, včetně otázek vznesených účastníky a také dohodnutých opatření.
4. Plány výkonnosti jsou založeny na šabloně uvedené v příloze II a mohou obsahovat doplňující ukazatele se souvisejícími cíli, pokud se tak členské státy rozhodnou podle čl. 8 odst. 6.



Článek 11

Systémy pobídek

1. Systémy pobídek používané členskými státy jako součást jejich plánu výkonnosti musí splňovat tyto obecné zásady:

- a) musí být efektivní, úměrné, věrohodné a nesmí se během referenčního období měnit;
- b) uplatňují se nediskriminačně a transparentně s cílem podpořit zlepšení ve výkonnosti poskytování služeb;
- c) jsou součástí právního prostředí, které znají všechny zúčastněné strany předem (*ex ante*), a uplatňují se během celého referenčního období;
- d) podporují jednání subjektů v souladu s vytyčenými cíli s ohledem na dosažení vysoké úrovně výkonnosti a plnění souvisejících cílů.

2. Pobídky týkající se bezpečnostních cílů se zaměřují na podporu nezbytnou k tomu, aby tyto cíle byly v plném rozsahu dosaženy a udrženy a aby bylo možno zvyšovat výkonnost v jiných klíčových ukazatelích výkonnosti. Nemají finanční povahu a sestávají z akčních plánů s termíny a/nebo souvisejícími opatřeními podle nařízení Komise (ES) č. 2096/2005 ze dne 20. prosince 2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb⁽¹⁾ a/nebo prováděcích pravidel vyplývajících z nařízení (ES) č. 216/2008.

3. Pobídky týkající se cílů v oblasti efektivity nákladů jsou finanční povahy a řídí se ►**C1** příslušnými ustanoveními článku 11a nařízení (ES) č. 1794/2006 ◀. Skládají se z mechanismu sdílení rizik na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.

4. Pobídky týkající se cílů kapacity mohou mít finanční nebo jinou povahu, např. plány nápravných opatření s termíny a souvisejícími opatřeními, které mohou zahrnovat odměny a pokuty přijaté členskými státy. Jsou-li pobídky finanční povahy, řídí se ustanoveními článku 12 nařízení (ES) č. 1794/2006.

5. Pobídky týkající se cílů životního prostředí mají podpořit dosažení požadovaných úrovní vlivu na životní prostředí a umožnit zvýšení výkonnosti v jiných klíčových oblastech výkonnosti. Jsou finanční nebo nefinanční povahy a rozhodují o nich členské státy s přihlédnutím k místním okolnostem.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 335, 21.12.2005, s. 13.

▼B

6. Členské státy mohou kromě toho na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru stanovit nebo schválit systémy pobídek pro uživatele vzdušného prostoru podle ustanovení článku 12 nařízení (ES) č. 1794/2006.

KAPITOLA III

PŘIJETÍ PLÁNŮ VÝKONNOSTI

*Článek 12***Počáteční přijetí plánů výkonnosti**

Členské státy na návrh vnitrostátních dozorových orgánů přijmou na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru plány výkonnosti obsahující závazné výkonnostní cíle a nejpozději do šesti měsíců po přijetí cílů celé Evropské unie je oznámí Komisi.

*Článek 13***Posouzení plánů výkonnosti a revize cílů**

1. Komise posuzuje plány výkonnosti, jejich cíle a zejména jejich soulad s výkonnostními cíli celé Evropské unie a odpovídající příspěvek k nim na základě kritérií stanovených v příloze III s náležitým zohledněním vývoje souvislostí, k němuž mohlo dojít od data přijetí cílů celé Evropské unie do data posouzení plánu výkonnosti.

2. Pokud Komise zjistí, že výkonnostní cíle obsažené v plánu výkonnosti jsou v souladu s cíli celé Evropské unie a že k nim odpovídajícím způsobem přispívají, oznámí to ►**C1** dotčenému členskému státu (členským státům) ◀ nejpozději do čtyř měsíců po obdržení plánu.

3. Pokud Komise zjistí, že cíl(e) výkonnosti obsažený(é) v plánu výkonnosti není/nejsou v souladu s cíli celé Evropské unie a že k nim odpovídajícím způsobem nepřispívají, může nejpozději do čtyř měsíců po obdržení plánu a v souladu s postupem uvedeným v čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004 rozhodnout o vydání doporučení dotčenému členskému státu (dotčeným členským státům), aby přijal(y) revidovaný(é) výkonnostní cíl(e). Toto rozhodnutí se přijme po konzultaci s dotčeným členským státem (dotčenými členskými státy) a musí v něm být přesně určeno, který cíl (které cíle) musí být revidován(y), a musí obsahovat zdůvodnění posouzení Komise.

4. Dotčený členský stát (dotčené členské státy) v tomto případě nejpozději do dvou měsíců po vydání doporučení přijme (prijmou) revidované výkonnostní cíle s náležitým zohledněním názorů Komise spolu s příslušnými opatřeními k dosažení těchto cílů a oznámí je Komisi.

▼B*Článek 14***Posouzení revidovaných výkonnostních cílů a přijetí nápravných opatření**

1. Komise posoudí revidované výkonnostní cíle a zejména jejich soulad s výkonnostními cíli celé Evropské unie a příslušný příspěvek k nim ►**M4** do čtyř měsíců ◀ po jejich oznámení na základě kritérií stanovených v příloze III.

2. Pokud Komise zjistí, že revidované cíle uvedené v čl. 13 odst. 4 jsou v souladu s cíli celé Evropské unie a že k nim odpovídajícím způsobem přispívají, oznámí to ►**C1** dotčenému členskému státu (členským státům) ◀ nejpozději ►**M4** do čtyř měsíců ◀ po obdržení revidovaných cílů.

3. Zjistí-li Komise, že revidované výkonnostní cíle a příslušná opatření nadále nejsou v souladu s cíli celé Evropské unie a že k nim odpovídajícím způsobem nepřispívají, může nejpozději ►**M4** do čtyř měsíců ◀ po obdržení revidovaných cílů a v souladu s postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004 rozhodnout, že dotčený členský stát (dotčené členské státy) musí přijmout nápravná opatření.

4. V tomto rozhodnutí musí být přesně určeno, který cíl (které cíle) musí být revidován(y), a musí obsahovat zdůvodnění posouzení Komise. Může obsahovat úroveň výkonnosti očekávanou u těchto cílů, aby se dotčenému členskému státu (dotčeným členským státům) umožnilo přijmout příslušná nápravná opatření a/nebo může zahrnovat doporučení vhodných opatření.

5. Nápravná opatření přijatá dotčeným členským státem (dotčenými členskými státy) se nejpozději do dvou měsíců po rozhodnutí Komise oznámí Komisi spolu s informacemi uvádějícími, jak je zajištěn soulad s rozhodnutím Komise.

*Článek 15***▼C1****Plány výkonnosti nebo nápravná opatření přijatá po začátku referenčního období****▼B**

Plány výkonnosti nebo nápravná opatření přijatá po začátku referenčního období jako výsledek použití postupů stanovených v článcích 13 a 14 se plní se zpětnou platností počínaje prvním dnem referenčního období.

*Článek 16***Revize cílů celé Evropské unie**

1. Komise může v souladu s postupem uvedeným v čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004 rozhodnout o revizi cílů celé Evropské unie:

- a) před začátkem referenčního období, má-li přesvědčivé důkazy, že počáteční údaje, předpoklady a zdůvodnění použité pro stanovení cílů celé Evropské unie již neplatí;

▼B

b) během referenčního období jako výsledek použití varovného mechanismu uvedeného v článku 18.

2. Revize cílů celé Evropské unie může mít za následek změnu existujících plánů výkonnosti. V tomto případě může Komise rozhodnout o příslušné úpravě časového harmonogramu uvedeného v kapitole II a III tohoto nařízení.

KAPITOLA IV

SLEDOVÁNÍ DOSAŽENÍ VÝKONNOSTI

*Článek 17***Průběžné sledování a podávání zpráv**

1. Vnitrostátní dozorové orgány a Komise sledují na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru plnění plánů výkonnosti. Pokud se cíle během referenčního období neplní, vnitrostátní dozorové orgány učiní příslušná opatření stanovená v plánu výkonnosti v zájmu nápravy situace. Za tímto účelem se v plánu výkonnosti použijí roční hodnoty.

2. Potvrdí-li Komise značný a vytrvalý pokles výkonnosti v členském státě nebo funkčním bloku vzdušného prostoru, který se dotýká jiných států zúčastněných na jednotném evropském nebi a/nebo celém evropském vzdušném prostoru, může požádat dotčené členské státy a vnitrostátní dozorový orgán nebo dozorový orgán funkčního bloku vzdušného prostoru či dotčený subjekt, aby vymezily, přijaly a sdělily Komisi příslušná opatření k dosažení cílů stanovených ve svých plánech výkonnosti.

▼M1

2a. Komise sleduje provádění plánu výkonnosti manažera struktury vzdušného prostoru. Nejsou-li cíle během referenčního období plněny, Komise uplatní příslušná opatření stanovená v plánu výkonnosti s cílem situaci napravit. Za tímto účelem se použijí roční hodnoty uvedené v plánu výkonnosti.

▼B

3. Členské státy podávají Komisi zprávu o sledování plánů výkonnosti a výkonnostních cílů vnitrostátními dozorovými orgány nebo dozorovými orgány funkčních bloků vzdušného prostoru nejméně jednou ročně a v případě rizika, že výkonnostních cílů nebude dosaženo. Komise podá Výboru pro jednotné nebe nejméně jednou ročně zprávu o dosažení výkonnostních cílů.

*Článek 18***Varovné mechanismy**

1. V případě, že kvůli okolnostem, které nebylo možno na začátku období předvídat a které jsou nepřekonatelné a mimo kontrolu členských států, je na úrovni Evropské unie dosaženo varovných prahových hodnot uvedených v čl. 9 odst. 3, Komise v konzultaci s členskými státy prostřednictvím Výboru pro jednotné nebe přezkoumá situaci a do třech měsíců předloží návrhy na příslušná opatření, která mohou zahrnovat

▼B

revizi výkonnostních cílů celé Evropské unie a jako důsledek i revizi vnitrostátních výkonnostních cílů a výkonnostních cílů funkčních bloků vzdušného prostoru.

2. V případě, že kvůli okolnostem, které nebylo možno na začátku období předvídat a které jsou nepřekonatelné a mimo kontrolu členských států a subjektů, na které se výkonnostní cíle vztahují, je na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru dosaženo varovných prahových hodnot uvedených v čl. 9 odst. 3, vnitrostátní dozorový orgán nebo dotčený subjekt ve spolupráci s Komisí přezkoumá situaci a do třech měsíců může předložit návrhy na příslušná opatření, která mohou zahrnovat revizi vnitrostátních výkonnostních cílů a výkonnostních cílů funkčních bloků vzdušného prostoru.

3. Členské státy mohou na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru rozhodnout, že přijmou varovné prahové hodnoty odlišné od těch, které jsou uvedeny v čl. 9 odst. 3, aby byly zohledněny místní okolnosti a specifika. V takovém případě se tyto prahové hodnoty stanoví v plánech výkonnosti a v souladu s prahovými hodnotami přijatými podle čl. 9 odst. 3. Odchytky musí být podpořeny podrobným zdůvodněním. Jsou-li prahové hodnoty aktivovány, použije se postup uvedený v bodě 2.

4. Pokud použití varovného mechanismu zahrnuje revizi plánů výkonnosti a výkonnostních cílů, Komise takovou revizi usnadní příslušnou úpravou časového harmonogramu použitelného v souladu s postupem uvedeným v kapitole II a III tohoto nařízení.

Článek 19

Usnadnění kontroly dodržování požadavků

Poskytovatelé letových navigačních služeb usnadní inspekce a průzkumy prováděné Komisí a vnitrostátním dozorovým orgánem (vnitrostátními dozorovými orgány) odpovědným(i) za dohled, uznaným subjektem, který jedná jménem uvedených orgánů, případně agenturou EASA, včetně kontrol na místě. Aniž jsou dotčeny pravomoci dohledu udělené vnitrostátním dozorovým orgánům a agentuře EASA, oprávněné osoby jsou zmocněny:

- a) zkoumat v souvislosti se všemi klíčovými oblastmi výkonnosti příslušné dokumenty a jiný materiál týkající se stanovení plánů výkonnosti a výkonnostních cílů;
- b) zhotovovat kopie či výpisy z takových dokumentů;
- c) žádat na místě o ústní vysvětlení.

Tyto inspekce a šetření se provádějí v souladu s platnými postupy členského státu, ve kterém jsou prováděny.



KAPITOLA V

SHROMAŽĐOVÁNÍ, POTVRZENÍ PLATNOSTI, OVĚŘENÍ, HODNOCENÍ A ŠÍŘENÍ INFORMACÍ TÝKAJÍCÍCH SE VÝKONNOSTI LETECKÉ NAVIGACE PRO JEDNOTNÉ EVROPSKÉ NEBE*Článek 20***Sběr a potvrzení platnosti údajů pro přezkum výkonnosti**

1. Kromě údajů, které již shromáždila Komise prostřednictvím jiných nástrojů Evropské unie a které lze rovněž použít pro přezkum výkonnosti, vnitrostátní orgány, poskytovatelé letových navigačních služeb, provozovatelé letišť, koordinátoři letišť a letečtí dopravci zajistí, aby Komisi byly předloženy údaje uvedené v příloze IV v souladu s požadavky stanovenými v této příloze.

2. Vnitrostátní orgány mohou úplně či zčásti delegovat nebo upravit úkol poskytování údajů mezi vnitrostátními dozorovými orgány, poskytovateli letových navigačních služeb, provozovateli letišť a koordinátory letišť, aby se zohlednila místní specifika a existující kanály pro podávání zpráv.

3. Poskytovatelé údajů učiní nezbytná opatření k zajištění kvality, potvrzení platnosti a včasného předání údajů, včetně důkazů o kontrole kvality a postupu potvrzení platnosti, vysvětlení na konkrétní žádost Evropské komise týkající se kvality údajů, případně plánů opatření ke zvýšení kvality údajů. Údaje se předkládají bezplatně, případně v elektronické podobě, s použitím formátu stanoveného Komisí.

4. Komise posoudí kvalitu a potvrdí platnost údajů předaných podle odstavce 1. Pokud údaje nelze náležitě použít k přezkumu výkonnosti, může Komise přijmout příslušná opatření k posouzení a zvýšení kvality údajů ve spolupráci s členskými státy a zejména s jejich vnitrostátními dozorovými orgány.

5. Pro účely tohoto nařízení se údaje o výkonnosti uvedené v odstavci 1, které již byly předloženy organizaci Eurocontrol, považují za údaje předložené Komisi. Není-li tomu tak, Komise a Eurocontrol učiní nezbytná opatření k zajištění, aby údaje byly Komisi poskytnuty podle stejných požadavků jako v odstavci 3.

6. Když budou stanoveny nové požadavky na údaje nebo když se očekává jejich nedostatečná kvalita, Komise může provést pilotní studie, které by měly členské státy dobrovolně dokončit dříve, než budou změnou tohoto nařízení zavedeny nové požadavky na údaje. Tyto pilotní studie se uskuteční za účelem posouzení proveditelnosti sběru příslušných údajů, přičemž se zvažují přínosy dostupnosti údajů v porovnání s náklady na jejich sběr a zatížením respondentů.



Článek 21

Šíření informací

1. Komise šíří obecné informace pro účely cílů stanovených v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ze dne 30. května 2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise ⁽¹⁾, zejména s článkem 4 uvedeného nařízení, a v souladu s článkem 18 nařízení (ES) č. 550/2004.
2. Informace uvedené v čl. 3 odst. 3 písm. a) jsou veřejně přístupné dotčeným zúčastněným stranám zejména elektronickými prostředky.
3. Výroční zprávy uvedené v čl. 3 odst. 3 písm. k) jsou přístupné veřejnosti. Odkaz na tyto zprávy bude zveřejněn v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise může rozhodnout o pravidelném předkládání dalších obecných informací dotčeným zúčastněným stranám zejména elektronickými prostředky.
4. Cíle celé Evropské unie uvedené v článku 9 a odkaz na přijaté plány výkonnosti uvedené v kapitole III budou přístupné veřejnosti a zveřejněny v *Úředním věstníku Evropské unie*.
5. Jednotlivý přístup ke konkrétním informacím, jako jsou validované údaje a statistiky, bude umožněn poskytovateli údajů, kterého se informace a činnosti přímo týkají.

KAPITOLA VI

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 22

Řízení o odvolání

Členské státy zajistí, aby rozhodnutí učiněná v souladu s tímto nařízením byla řádně odůvodněná a aby byla předmětem účinného přezkumu a/nebo řízení o odvolání.

Článek 23

Přechodná opatření

Rozhodnou-li se členské státy přijmout během prvního referenčního období plán výkonnosti s cíli na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, zajistí,

- a) aby plán od 1. ledna jednoho z let referenčního období nahradil vnitrostátní plány;
- b) aby trvání plánu nepřekročilo zbývající délku referenčního období;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 145, 31.5.2001, s. 43.

▼B

- c) aby plán prokázal, že výkonnostní cíle jsou nejméně tak náročné jako všechny dřívější vnitrostátní cíle dohromady.

*Článek 24***Přezkum systému**

Komise do 1. července 2013 přezkoumá efektivnost postupu. Komise bude do konce roku 2014 a i poté pravidelně přezkoumávat systém sledování výkonnosti a zejména analyzovat dopad, účinnost a rozsah tohoto systému s náležitým zohledněním práce, kterou v této oblasti vykonává ICAO.

▼M3**▼B***Článek 26***Vstup v platnost**

1. Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Kapitola V se použije od 1. ledna 2011. První referenční období bude zahájeno od 1. ledna 2012.

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



PŘÍLOHA I

KLÍČOVÉ UKAZATELE VÝKONNOSTI (KPI)

Oddíl 1: Stanovení cílů pro celou Evropskou unii

1. KLÍČOVÉ UKAZATELE VÝKONNOSTI V OBLASTI BEZPEČNOSTI

- a) Prvním klíčovým ukazatelem výkonnosti (KPI – „Key Performance Indicator“) celé Evropské unie v oblasti bezpečnosti je minimální úroveň prvního klíčového ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti vymezená níže v oddíle 2 bodě 1 písm. a) pro poskytovatele letových navigačních služeb a pro vnitrostátní dozorové orgány.
- b) Druhým klíčovým ukazatelem výkonnosti celé Evropské unie v oblasti bezpečnosti je podíl používání klasifikace závažnosti nástroje analýzy rizika definované níže v oddíle 2 bodě 1 písm. b) ve státech, na které se vztahuje toto nařízení, aby se umožnilo jednotné podávání zpráv o posouzení závažnosti porušení minim rozstupů, nepovolených vjezdech na plochu a specifických technických událostech uspořádání letového provozu (ATM).
- c) Třetím klíčovým ukazatelem výkonnosti celé Evropské unie v oblasti bezpečnosti je minimální úroveň měření spravedlivého posuzování na konci referenčního období definovaného níže v oddíle 2 bodě 1 písm. c).

V prvním referenčním období nejsou stanoveny žádné cíle celé EU pro uvedené klíčové ukazatele výkonnosti. Během prvního referenčního období použije Komise údaje shromážděné pro potvrzení platnosti těchto klíčových ukazatelů výkonnosti a jejich posouzení, aby se zajistilo adekvátní určení, zmírnění a zvládnutí rizika. Na základě toho Komise v případě potřeby přijme nové klíčové ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti na základě revize této přílohy.

2. ENVIRONMENTÁLNÍ UKAZATEL

2.1 Pro první referenční období:

Prvním environmentálním klíčovým ukazatelem výkonnosti celé Evropské unie je průměrná horizontální efektivita traťových letů definovaná takto:

- Ukazatel průměrné horizontální efektivity traťových letů je rozdíl mezi délkou traťové části skutečné dráhy letu a optimální dráhou letu, která je v průměru velkým kruhem.
- „Traťová vzdálenost“ se definuje jako vzdálenost proletěná mimo okruh 40 námořních mil kolem letiště.
- Lety vzaté v úvahu pro účely tohoto ukazatele jsou:
 - a) všechny obchodní lety podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR – „Instrumental Flight Rules“) v rámci evropského vzdušného prostoru;
 - b) v případě, že odlety nebo přiletý leteckých linek jsou mimo evropský vzdušný prostor, bere se v úvahu pouze část uvnitř evropského vzdušného prostoru.
- Okružní lety a lety se vzdušnou vzdáleností kratší než 80 námořních mil mezi koncovými oblastmi jsou vyloučeny.

▼B

Druhým environmentálním klíčovým ukazatelem výkonnosti celé Evropské unie je efektivní používání veřejných/vojenských struktur vzdušného prostoru, např. CDR („Conditional Routes“ – podmíněné tratě). Pro první referenční období bude tento ukazatel sledovat Komise. Stanovení cílů bude zahájeno počínaje druhým referenčním obdobím.

- 2.2 Od druhého referenčního období bude vypracován třetí environmentální klíčový ukazatel výkonnosti celé Evropské unie pro řešení environmentálních otázek týkajících se letových navigačních služeb (ANS – „air navigation services“) konkrétních letišť.

3. UKAZATEL KAPACITY

3.1 Pro první referenční období:

Klíčovým ukazatelem výkonnosti celé Evropské unie v oblasti kapacity jsou minuty zdržení na trati z důvodů ATFM („Air Traffic Flow Management“ – uspořádání toku letového provozu) na let definované takto:

- a) zdržení na trati z důvodů ATFM je zdržení vypočítané centrálním stanovištěm ATFM definovaným v nařízení Komise (EU) č. 255/2010 ze dne 25. března 2010, kterým se stanoví společná pravidla uspořádání toku letového provozu ⁽¹⁾, a vyjádřené jako rozdíl mezi časem vzletu požadovaným provozovatelem letadel v posledním předloženém letovém plánu a vypočítaným časem vzletu přiděleným centrálním stanovištěm ATFM;
- b) ukazatel zahrnuje všechny lety IFR v rámci evropského vzdušného prostoru a pokrývá příčiny zpoždění ATFM;
- c) ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok.

Komise za účelem přípravy vývoje druhého klíčového ukazatele výkonnosti celé Evropské unie v oblasti kapacity počínaje prvním referenčním obdobím shromažďuje, shrnuje a sleduje

- a) celková zpoždění ATFM, která lze přičíst přibližovacím a letištním službám;
 - b) další čas ve fázi vyjždění ze vzletové a přistávací dráhy;
 - c) u letišť s více než 100 000 obchodními pohyby za rok další čas pro ASMA („Arrival Sequencing and Metering Area“ – oblast řazení příletajících letadel a regulování toku letového provozu).
- 3.2 Od druhého referenčního období bude vypracován druhý ukazatel celé Evropské unie v oblasti kapacity na základě sledování popsaného v bodě 3.1 za účelem řešení otázek kapacity týkajících se letových navigačních služeb (ANS) konkrétních letišť.

4. UKAZATEL EFEKTIVITY NÁKLADŮ

4.1 Pro první referenční období:

Klíčovým ukazatelem výkonnosti celé Evropské unie v oblasti efektivity nákladů je průměrná jednotková sazba stanovená pro celou Evropskou unii za traťové navigační služby, která je definována takto:

- a) ukazatel je výsledek poměru mezi stanovenými náklady a prognózou dopravy vyjádřený ve výkonových jednotkách, který se očekává pro dané období na úrovni Evropské unie a je obsažen v předpokladech Komise pro stanovení cílů celé Evropské unie podle čl. 9 odst. 4;
- b) ukazatel je vyjádřen v eurech a v reálných hodnotách;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 80, 26.3.2010, s. 10.

▼ B

c) ukazatel se zajišťuje pro každý rok referenčního období.

Komise pro první referenční období shromažďuje, shrnuje a sleduje náklady na přibližovací a letištní služby a jednotkové sazby v souladu s nařízením (ES) č. 1794/2006.

4.2 Od druhého referenčního období je druhým klíčovým ukazatelem výkonnosti celé Evropské unie v oblasti efektivit nákladů průměr jednotkové sazby stanovené Evropskou unií za přibližovací a letištní služby.

Oddíl 2: Stanovení vnitrostátních cílů nebo cílů pro funkční blok vzdušného prostoru (FAB – „Functional Airspace Block“):

▼ M4

1. KLÍČOVÉ UKAZATELE VÝKONNOSTI V OBLASTI BEZPEČNOSTI

a) Pro první referenční období je prvním vnitrostátním klíčovým ukazatelem výkonnosti/klíčovým ukazatelem výkonnosti pro FAB v oblasti bezpečnosti efektivnost řízení bezpečnosti měřená na základě metodiky vycházející z rámce průzkumu vspělosti systémů řízení bezpečnosti ATM.

Pokud jde o členské státy, jejich vnitrostátní dozorové orgány a poskytovatele letových navigačních služeb certifikované pro poskytování letových provozních služeb nebo komunikačních, navigačních a přehledových služeb, měří se tento klíčový ukazatel výkonnosti úrovní provádění těchto cílů řízení:

- bezpečnostní politiky a cílů bezpečnosti;
- řízení bezpečnostních rizik;
- zajištění bezpečnosti;
- prosazování bezpečnosti;
- kultury bezpečnosti.

b) Pro první referenční období je druhým vnitrostátním klíčovým ukazatelem výkonnosti/klíčovým ukazatelem výkonnosti pro FAB v oblasti bezpečnosti používání níže uvedené klasifikace závažnosti podle metodiky nástroje analýzy rizika pro podávání zpráv minimálně o třech kategoriích událostí: porušení minim rozstupů, nepovolených vjezdech na plochu a událostí týkajících se uspořádání letového provozu (ATM) ve všech střediscích letového provozu a na všech letištích. Členské státy mohou rozhodnout, že metodu nepoužijí na letištích s méně než 50 000 pohyby obchodní letecké dopravy ročně.

Při podávání zpráv o výše uvedených událostech členské státy a poskytovatelé letových navigačních služeb použijí následující kategorie závažnosti:

- vážný incident
- velký incident
- významný incident
- bez vlivu na bezpečnost
- není určeno; nejsou například k dispozici dostatečné informace, nebo neprůkazné nebo protichůdné důkazy neumožňují stanovit závažnost.

U jednotlivých událostí se podá zpráva o použití metody.

c) Pro první referenční období je třetím vnitrostátním klíčovým ukazatelem výkonnosti/klíčovým ukazatelem výkonnosti pro FAB v oblasti bezpečnosti podávání zpráv členskými státy a jejich poskytovateli letových navigačních služeb prostřednictvím dotazníku vypracovaného v souladu s písmenem e), kterým se měří míra přítomnosti a odpovídající míra absence spravedlivého posuzování.

▼ **M4**

- d) Během prvního referenčního období nebudou stanoveny výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti pro celou EU. Členské státy však mohou stanovit cíle odpovídající těmto klíčovým ukazatelům výkonnosti v oblasti bezpečnosti.
- e) S cílem usnadnit provádění a měření klíčových ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti přijme EASA za konzultace s orgánem pro kontrolu výkonnosti před začátkem prvního referenčního období v souladu s postupem podle článku 52 nařízení (ES) č. 216/2008 přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál.
- f) Eurocontrol včas poskytne informace potřebné pro vytvoření dokumentů uvedených v písmenu e), zahrnující alespoň specifikaci metodiky nástroje analýzy rizika a její další rozvoj a podrobnosti metodiky rámce průzkumu vspělosti systémů řízení bezpečnosti a jeho váhové faktory.
- g) Vnitrostátní dozorové orgány podají agentuře EASA před 1. únorem každého roku zprávu o ročním měření klíčových ukazatelů výkonnosti uvedených v písmenech a) a c) za předchozí rok (dotazníky o efektivnosti řízení bezpečnosti a spravedlivém posuzování), prováděném vnitrostátními dozorovými orgány a poskytovateli letových navigačních služeb. Tato roční měření se použijí jako podklad pro kontrolní funkce popsané v písmenech h) a i). Dojde-li ke změnám v ročním měření klíčových ukazatelů výkonnosti, vnitrostátní dozorové orgány tyto změny předloží před datem pro odevzdání příští výroční zprávy.
- h) Vnitrostátní dozorové orgány sledují provádění a měření klíčových ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti ze strany poskytovatelů letových navigačních služeb v souladu s postupy pro dohled nad provozní bezpečností stanovenými v prováděcím nařízení Komise (EU) č. 1034/2011 ⁽¹⁾.
- i) EASA v rámci svých standardizačních kontrol sleduje provádění a měření klíčových ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti ze strany vnitrostátních dozorových orgánů v souladu s pracovními metodami uvedenými v článku 24 nařízení (ES) č. 216/2008. EASA o výsledku těchto kontrol informuje orgán pro kontrolu výkonnosti.

▼ **B**

2. ENVIRONMENTÁLNÍ UKAZATEL

- 2.1 Pro první referenční období není povinný vnitrostátní environmentální klíčový ukazatel výkonnosti/environmentální klíčový ukazatel výkonnosti pro FAB.

Aniž jsou dotčeny místní předpisy o životním prostředí, členské státy rovněž spolupracují s Komisí s cílem stanovit environmentální klíčový ukazatel výkonnosti za účelem řešení environmentálních otázek týkajících se ANS konkrétních letišť, který se bude používat od druhého referenčního období.

- 2.2 Vnitrostátním environmentálním klíčovým ukazatelem výkonnosti/environmentálním klíčovým ukazatelem výkonnosti pro FAB pro druhé referenční období je vypracování vnitrostátního postupu zlepšení navrhování tratí/postupu zlepšení navrhování tratí FAB před koncem referenčního období, včetně efektivního využívání veřejných/vojenských struktur vzdušného prostoru (např. CDR).

3. UKAZATEL KAPACITY

- 3.1 Pro první referenční období:

Vnitrostátním klíčovým ukazatelem výkonnosti/klíčovým ukazatelem výkonnosti pro FAB v oblasti kapacity jsou minuty zdržení na trati z důvodů ATFM na let. Definuje se takto:

- a) ukazatel je definován tak jako v oddíle 1 bodě 3.1;
- b) ukazatel se uvádí pro každý rok referenčního období.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 271, 18.10.2011, s. 15.

▼B

Členské státy za účelem přípravy druhého vnitrostátního klíčového ukazatele výkonnosti/klíčového ukazatele výkonnosti pro FAB v oblasti kapacity podávají zprávy počínaje prvním referenčním obdobím o:

- a) celkových zpožděních ATFM, které lze přičíst přibližovacím a letištním službám;
 - b) dalším čase ve fázi poježdění na dráhu;
 - c) u letišť s více než 100 000 obchodními pohyby za rok o dalším čase pro ASMA („Arrival Sequencing and Metering Area“ – oblast řazení přilétajících letadel a regulování toku letového provozu).
- 3.2 Od druhého referenčního období se bude používat druhý vnitrostátní klíčový ukazatel výkonnosti/klíčový ukazatel výkonnosti pro FAB v oblasti kapacity pro řešení otázek kapacity týkajících se konkrétních leteckých terminálů a letišť.

4. UKAZATEL EFEKTIVITY NÁKLADŮ

4.1 Vnitrostátním klíčovým ukazatelem výkonnosti/klíčovým ukazatelem výkonnosti pro FAB v oblasti efektivity nákladů pro první referenční období je vnitrostátní jednotková sazba/jednotková sazba FAB stanovená za traťové navigační služby a je definován takto:

- a) ukazatel je výsledek poměru mezi stanovenými náklady a prognózou dopravy obsažený v plánech výkonnosti v souladu s čl. 10 odst. 3 písm. a) a b);
- b) ukazatel je vyjádřen v národní měně a v reálných hodnotách;
- c) ukazatel se uvádí pro každý rok referenčního období.

Státy kromě toho podávají zprávy o svých nákladech na přibližovací a letištní služby a jednotkových sazbách v souladu s nařízením (ES) č. 1794/2006 a zdůvodní Komisi každou odchylku od prognóz.

4.2 Od druhého referenčního období se bude používat ►**C1** druhý vnitrostátní klíčový ukazatel výkonnosti/klíčový ukazatel výkonnosti pro FAB v oblasti efektivity nákladů ◄: vnitrostátní stanovená jednotková sazba (vnitrostátní stanovené jednotkové sazby)/stanovená jednotková sazba (stanovené jednotkové sazby) FAB za přibližovací a letištní služby.

▼B*PŘÍLOHA II***ŠABLONA PRO PLÁNY VÝKONNOSTI**

Vnitrostátní plány výkonnosti/plány výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru jsou založeny na této struktuře:

1. ÚVOD

- 1.1 Popis situace (oblast působnosti plánu, zahrnuté subjekty, vnitrostátní plán nebo plán FAB apod.).
- 1.2 Popis makroekonomického scénáře pro referenční období, včetně celkových předpokladů ► **CI** (prognóza dopravy atd.) ◀.
- 1.3 Popis výsledku konzultace zúčastněných stran za účelem přípravy plánu výkonnosti (hlavní otázky vznesené účastníky a podle možnosti dohodnuté kompromisy).

2. VÝKONNOSTNÍ CÍLE NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI A/NEBO NA ÚROVNI FUNKČNÍCH BLOKŮ VZDUŠNÉHO PROSTORU

- 2.1 Výkonnostní cíle v každé klíčové oblasti výkonnosti stanovené pro každý klíčový ukazatel výkonnosti na celé referenční období s ročními hodnotami používanými pro účely sledování a pobídek:

a) Bezpečnost

- Efektivnost řízení bezpečnosti: vnitrostátní cíle / cíle FAB stanovené v souladu s přílohou I oddílem 2 bodem 1 písm. a) pro každý rok referenčního období (volitelné v prvním referenčním období).
- Používání klasifikace závažnosti nástroje analýzy rizika: vnitrostátní cíle / cíle FAB stanovené v souladu s přílohou I oddílem 2 bodem 1 písm. b) pro každý rok referenčního období (hodnoty ano/ne).
- Spravedlivé posuzování: vnitrostátní cíle / cíle FAB stanovené v souladu s přílohou I oddílem 2 bodem 1 písm. c) pro každý rok referenčního období (volitelné v prvním referenčním období).

b) Kapacita

- Minuty zdržení na trati z důvodů ATFM na let.

c) Životní prostředí

- Popis vnitrostátního postupu zlepšení navrhování tratí / postupu zlepšení navrhování tratí FAB (volitelné v prvním referenčním období).

d) Efektivita nákladů

- stanovené náklady na traťové služby a přibližovací a letištní služby určené v souladu s ustanovením čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) nařízení (ES) č. 550/2004 a podle ustanovení nařízení (ES) č. 1794/2006 pro každý rok referenčního období,
- prognóza traťových výkonových jednotek pro každý rok referenčního období,

▼B

- v důsledku toho stanovené jednotkové sazby pro referenční období,
- popis a zdůvodnění návratnosti kapitálu poskytovatelů letových navigačních služeb ve vztahu ke skutečnému vzniklému riziku,
- popis investic nezbytných pro dosažení výkonnostních cílů a popis jejich důležitosti ve vztahu k evropskému hlavnímu plánu ATM a jejich souladu s hlavními oblastmi a zaměřením pokroku a změny podle ustanovení uvedeného nařízení.

2.2 Popis a vysvětlení souladu výkonnostních cílů s výkonnostními cíli celé Evropské unie.

2.3 Popis a vysvětlení převedených zůstatků z let před referenčním obdobím.

2.4 Popis parametrů používaných členskými státy při určování sdílení rizika a pobídek.

3. PŘÍSPĚVEK KAŽDÉHO ODPOVĚDNÉHO SUBJEKTU

3.1 Jednotlivé výkonnostní cíle pro každý odpovědný subjekt.

3.2 Popis mechanismů pobídek, které se použijí vůči každému subjektu s cílem podpořit plnění cílů během referenčního období.

4. VOJENSKÁ DIMENZE PLÁNU

Popis veřejné a vojenské dimenze plánu s popisem výkonnosti v oblasti uplatňování pružného užívání vzdušného prostoru (FUA – flexible use of airspace) za účelem zvýšení kapacity s náležitým zohledněním efektivnosti vojenských misí a případně odpovídajících ukazatelů výkonnosti a výkonnostních cílů v souladu s ukazateli a cíli plánu výkonnosti.

5. ANALÝZA CITLIVOSTI A SROVNÁNÍ S PŘEDCHÁZEJÍCÍM PLÁNEM VÝKONNOSTI

5.1 Citlivost vůči vnějším předpokladům.

5.2 Srovnání s předcházejícím plánem výkonnosti (nevztahuje se na první referenční období).

6. PROVÁDĚNÍ PLÁNU VÝKONNOSTI

Popis opatření učiněných vnitrostátními dozorovými orgány k dosažení výkonnostních cílů jako:

- mechanismy sledování s cílem zajistit, aby se programy bezpečnosti ANS a obchodní plány plnily,
- opatření ke sledování provádění plánů výkonnosti a podávání zpráv o něm, včetně způsobů řešení situace, kdy cíle nejsou během referenčního období splněny.

▼B*PŘÍLOHA III***ZÁSADY POSUZOVÁNÍ SOULADU MEZI VÝKONNOSTNÍMI CÍLY CELÉ EVROPSKÉ UNIE A VNITROSTÁTNÍMI VÝKONNOSTNÍMI CÍLI NEBO VÝKONNOSTNÍMI CÍLI FUNKČNÍCH BLOKŮ VZDUŠNÉHO PROSTORU**

Komise použije tato kritéria posuzování:

1. Obecná kritéria

- a) dodržování požadavků týkajících se přípravy a přijetí plánu výkonnosti a zejména posouzení zdůvodnění poskytnutého v plánu výkonnosti;
- b) věcná analýza s přihlédnutím k celkové situaci každého jednotlivého státu;
- c) vzájemné vztahy mezi všemi výkonnostními cíli;
- d) normy výkonnosti na začátku referenčního období a z toho plynoucí prostor pro další zlepšení.

2. Bezpečnost

- a) Efektivnost řízení bezpečnosti: doplňková marže jak pro poskytovatele letových navigačních služeb, tak pro vnitrostátní dozorové orgány použitá v plánu výkonnosti a posuzovaná Komisí se rovná hodnotám odpovídajícího ukazatele pro celou Evropskou unii na konci referenčního období nebo je vyšší než tyto hodnoty (volitelné v prvním referenčním období).
- b) Používání klasifikace závažnosti nástroje analýzy rizika: soulad místního klíčového ukazatele výkonnosti definovaného v příloze I oddíle 2 bodě 1 písm. b) s ukazatelem celé EU pro každý rok referenčního období.
- c) Spravedlivé posuzování: úroveň vnitrostátního výkonnostního cíle/výkonnostního cíle FAB na konci referenčního období s použitím klíčového ukazatele výkonnosti definovaného v příloze I oddíle 2 bodě 1 písm. c) se rovná cíli celé EU definovanému v souladu s přílohou I oddílem 1 bodem 1 písm. c) nebo je vyšší než tento cíl (volitelné v prvním referenčním období).

▼M1**3. Životní prostředí**

Navrhování tratě: Nepoužije se během prvního referenčního období. Během druhého referenčního období posouzení postupu navrhování tratě použitého v plánu výkonnosti a jeho soulad s postupem zpracování plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS sestaveného manažerem struktury vzdušného prostoru.

4. Kapacita

Úroveň zpoždění: Porovnání očekávaného zdržení na trati z důvodů ATFM použitého v plánech výkonnosti s referenční hodnotou poskytnutou postupem plánování kapacity organizací Eurocontrol a v operačním plánu sítě manažera struktury vzdušného prostoru.

▼B**5. Efektivita nákladů**

- a) Vývoj jednotkových sazeb: posouzení, zda se předpokládá, že předložené stanovené jednotkové sazby se budou vyvíjet v souladu s cíli efektivity nákladů celé Evropské unie a zda odpovídajícím způsobem přispívají k dosažení výše uvedeného cíle během celého referenčního období a také v každém jednotlivém roce.

▼B

- b) Úroveň stanovených jednotkových sazeb: porovnání předložených místních jednotkových sazeb s průměrnou jednotkovou sazbou členských států nebo FAB s podobným provozním a ekonomickým prostředím, které vymezuje Komise.
- c) Návrh kapitálu: posouzení návratnosti kapitálu poskytovatelů letových navigačních služeb ve vztahu ke skutečnému vzniklému riziku.
- d) Předpoklady prognózy dopravy: porovnání prognóz místních výkonových jednotek použitých v plánu výkonnosti s referenční prognózou, jako jsou dopravní prognózy služeb statistiky a stanovování prognóz (STATFOR – „Statistics and Forecast Service“) organizace Eurocontrol.
- e) Ekonomické předpoklady: Ověření, že předpoklady inflace použité v plánu výkonnosti jsou v souladu s referenční prognózou, např. prognózami MMF (Mezinárodního měnového fondu)/Eurostat.

▼B*PŘÍLOHA IV***SEZNAM ÚDAJŮ PŘEDKLÁDANÝCH PRO ÚČELY TOHOTO
NAŘÍZENÍ****1. VNITROSTÁTNÍMI ORGÁNY:****1.1 Specifikace souborů údajů**

Vnitrostátní orgány předkládají tyto údaje za účelem přezkumu výkonnosti:

- a) informace potřebné k dodržení klíčového ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedeného v příloze I oddíle 2 bodě 1 písm. a);
- b) státní program bezpečnosti, který je vyžadován standardem 2.27.1 přílohy 11 organizace ICAO, změna 47-B ze dne 20. července 2009.

Vnitrostátní orgány kromě toho zajistí, aby za účelem přezkumu výkonnosti byly k dispozici tyto údaje:

- c) údaje používané a vypočítané centrálním stanovištěm ATFM podle ustanovení nařízení (EU) č. 255/2010 o ATFM, jako jsou letové plány pro obecný letový provoz podle pravidel pro let podle přístrojů (IFR), skutečné směrování, údaje dohledu, zdržení na trati a zdržení z důvodů uspořádání toku letového provozu letiště, výjimky z opatření k uspořádání toku letového provozu, dodržování letištních časů uspořádání letového provozu, četnost používání vyhrazených tratí;
- d) bezpečnostní události související s ATM definované v bezpečnostních regulačních požadavcích organizace Eurocontrol – ESARR 2, vydání 3.0 – pod názvem „Hlášení a posuzování bezpečnostních událostí v ATM“;

▼M2

- e) zprávy o bezpečnosti Národní bezpečnostní asociace (NSA – „National Safety Association“) uvedené v článku 7, 8 a 14 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1034/2011 ⁽¹⁾ a také zprávy NSA o řešení zjištěných bezpečnostních nedostatků, které jsou předmětem plánů nápravných opatření;

▼B

- f) informace o doporučeních v oblasti bezpečnosti a přijatých nápravných opatřeních na základě analýzy/vyšetřování leteckých událostí souvisejících s ATM v souladu se směrnicí Rady 94/56/ES ⁽²⁾ o vyšetřování nehod a směrnicí 2003/42/ES o hlášení událostí v civilním letectví;
- g) informace o zavedených prvcích na podporu uplatňování spravedlivého posuzování;
- h) údaje na podporu úkolů uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. m) a n) nařízení Komise (ES) č. 2150/2005 ze dne 23. prosince 2005, kterým se stanoví společná pravidla pro pružné užívání vzdušného prostoru (FUA – flexible use of airspace) ⁽³⁾.

1.2 Periodicita a lhůty předkládání údajů

Údaje uvedené v bodě 1.1 písm. a), b), d), e), g) a h) se předkládají každý rok.

Údaje uvedené v bodě 1.1 písm. c) a f) se poskytují každý měsíc.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 271, 18.10.2011, s. 15.

⁽²⁾ Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 14.

⁽³⁾ Úř. věst. L 342, 24.12.2005, s. 20.

▼B**2. ÚDAJE POSKYTOVANÉ POSKYTOVATELI LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB**

Tento oddíl se vztahuje na poskytovatele letových navigačních služeb poskytujících služby uvedené v čl. 1 odst. 2. Vnitrostátní orgány mohou v jednotlivých případech zařadit poskytovatele letových navigačních služeb ►**CI** pod mezní hodnotu čl. 1 odst. 3 ◀. Informují o tom Komisi.

2.1 Specifikace souborů údajů

Poskyvatelé letových navigačních služeb předkládají tyto údaje za účelem přezkumu výkonnosti:

- a) údaje uvedené ve specifikaci organizace Eurocontrol pod názvem „Specifikace Eurocontrol pro uveřejňování ekonomických informací“, vydání 2.6 ze dne 31. prosince 2008 s odkazem na Eurocontrol-SPEC-0117;
- b) výroční zprávy a část obchodních plánů týkající se výkonnosti a roční plán stanovený poskytovatelem letových navigačních služeb podle přílohy I oddílu 2.2 a 9 ►**CI** nařízení (ES) č. 2096/2005 ◀;
- c) informace potřebné k dodržení klíčového ukazatele výkonnosti (KPI) v oblasti bezpečnosti uvedeného v příloze I oddíle 2 bodě 1 písm. a);
- g) informace o zavedených prvcích na podporu uplatňování spravedlivého posuzování.

2.2 Periodicita a lhůty předkládání údajů

Údaje pro rok (n) uvedené v čl. 2 písm. a) se předkládají každý rok do 15. července roku (n + 1) kromě výhledových údajů, které se předkládají do 1. listopadu roku (n + 1). Prvním referenčním rokem (n) je rok 2010.

Údaje uvedené v čl. 2 písm. b) a c) se předkládají každý rok.

3. ÚDAJE POSKYTOVANÉ PROVOZOVATELI LETIŠŤ

Tento oddíl se vztahuje na provozovatele letišť, kteří poskytují služby na letištích Společenství, kde obchodní letecká doprava dosahuje více než 150 000 pohybů za rok, a na všechna koordinovaná letiště a letiště s plánovaným provozem, kde obchodní letecká doprava dosahuje více než 50 000 pohybů za rok. V jednotlivých případech mohou členské státy zařadit letiště pod tuto prahovou hodnotu. Informují o tom Komisi.

3.1 Definice:

Pro účely této konkrétní přílohy se použijí tyto definice:

- a) „identifikaci letiště“ se rozumí popis letiště s použitím standardního kódu ICAO o čtyřech písmenech uvedeného v dokumentu ICAO 7910 (120. vydání – červen 2006);
- b) „koordinačními parametry“ se rozumí koordinační parametry definované v nařízení (EHS) č. 95/93;
- c) „deklarovanou kapacitou letiště“ se rozumí koordinační parametry poskytované ve formě, která popisuje maximální počet letištních časů na časovou jednotku (vyhrazená doba), jenž může koordinátor přidělit. Délka vyhrazených dob se může měnit; kromě toho se může překrývat několik vyhrazených dob s různou délkou za účelem řízení koncentrace letů v určitém časovém intervalu. Používáním hodnot deklarované kapacity pro celou sezónu se rozumí stanovení sezónní kapacity infrastruktury letiště v počátečním stadiu;
- d) „poznávací značkou letadla“ se rozumí alfanumerické znaky odpovídající skutečnému zápisu letadla do leteckého rejstříku;

▼ B

- e) „typem letadla“ se rozumí kód typu letadla (až 4 znaky) uvedený v pokynech ICAO;
- f) „identifikátorem letu“ se rozumí skupina alfanumerických znaků používaných k identifikaci letu;
- g) „kódovaným letištěm odletu“ a „kódovaným letištěm příletu“ se rozumí kód letiště používající kód letiště ICAO o 4 písmenech nebo kód letiště IATA o 3 písmenech;
- h) „časovými údaji odletu, zahájení pojiždění, příletu a ukončení pojiždění“ se rozumí tyto údaje s přesností na minutu:
- plánovaný čas příletu (zahájení pojiždění),
 - skutečný čas zahájení pojiždění,
 - skutečný čas vzletu,
 - skutečný čas přistání,
 - plánovaný čas příletu (ukončení pojiždění),
 - skutečná doba ukončení pojiždění;
- i) „plánovaným časem odletu (zahájení pojiždění“ se rozumí datum a čas, kdy je plánován odlet letecké linky ze stanoviště pro odlet;
- j) „skutečným časem zahájení pojiždění“ se rozumí skutečné datum a čas, kdy letadlo uvolnilo parkovací stanoviště (vytlačení nebo na vlastní pohon);
- k) „skutečným časem vzletu“ se rozumí datum a čas, kdy letadlo vzlétlo ze vzletové dráhy (kdy byl zasunut podvozek);
- l) „skutečným časem přistání“ se rozumí skutečné datum a čas, kdy letadlo přistálo (kdy se dotklo země);
- m) „plánovaným časem příletu (ukončení pojiždění“ se rozumí datum a čas, kdy je plánován příjezd letecké linky na stanoviště příletu;
- n) „skutečnou dobou ukončení pojiždění“ se rozumí skutečné datum a čas, kdy byly na stanovišti příletu použity parkovací brzdy;
- o) „letovými předpisy“ se rozumí předpisy používané k řízení letu. „IFR („instrument flight rules“ – pravidla pro let podle přístrojů)“ se vztahují na letadlo, které letí podle pravidel pro let podle přístrojů podle ustanovení přílohy 2 Chicagské úmluvy, a „VFR („visual flight rules“ – pravidla pro let za viditelnosti)“ se vztahují na letadlo, které letí podle pravidel pro let za viditelnosti podle ustanovení stejné přílohy. Letový provoz mimo pravidla ICAO (OAT – „operational air traffic“) se vztahuje na letadlo, které nedodrhuje pravidla stanovená v příloze 2 Chicagské úmluvy;

▼ B

- p) ► **CI** „typem letu“ se rozumí typ letu podle definice v dodatku 2 k dokumentu 4444 předpisů ICAO (15. vydání – červen 2007); ◀
- q) „letištním časem příletu“ a „letištním časem odletu“ se rozumí letištní čas určený buď pro přílet, nebo pro odlet letadla podle ustanovení nařízení (EHS) č. 95/93;
- r) „kódem přistávací dráhy“ a „kódem vzletové dráhy“ se rozumí ► **CI** kód ICAO dráhy používaný pro vzlet a přistání ◀ (např. 10L);
- s) „stanovištěm pro přílet“ se rozumí kód prvního parkovacího stanoviště, na němž letadlo po příletu parkovalo;
- t) „stanovištěm pro odlet“ se rozumí kód posledního parkovacího stanoviště, na němž parkovalo letadlo před odletem z letiště;
- u) „důvody zpoždění“ se rozumí standardní kódy zpoždění IATA definované v příloze 2 ročního přehledu – zpoždění letecké dopravy v Evropě v roce 2008 (ECODA) ⁽¹⁾ s délkou zpoždění. Pokud lze letu přisoudit několik příčin zpoždění, je nutné předložit seznam důvodů zpoždění;
- v) „informacemi o odmrazování nebo opatřeních proti námraze“ se rozumí údaj, zda bylo provedeno odmrazování či učiněno opatření proti námraze, a pokud ano, kdy (před opuštěním stanoviště pro odlet nebo ve vzdálené poloze po opuštění stanoviště tj. po zahájení pojiždění);
- w) „provozním zrušením“ se rozumí let s plánovaným příletem nebo odletem, na který se vztahují tyto podmínky:
- let obdržel letištní čas a
 - let byl potvrzen leteckým dopravcem den před uskutečněním letu a/nebo byl obsažen v denním seznamu letových řádů, který zpracoval provozovatel letiště den před uskutečněním letu, ale
 - ke skutečnému přistání nebo vzletu nikdy nedošlo.

3.2 Specifikace souborů údajů

3.2.1 Provozovatelé koordinovaných letišť a letišť s plánovaným provozem předloží tyto údaje:

- identifikace letiště,
- deklarovaná kapacita letiště,
- všechny koordinační parametry související s letovými navigačními službami,
- plánovaná úroveň kvality služeb (zpoždění, přesnost atd.) související s prohlášením o kapacitě letiště, je-li stanovena,
- podrobný popis ukazatelů používaných k určení plánované úrovně kvality služeb, je-li stanovena.

⁽¹⁾ https://extranet.eurocontrol.int/http://prisme-web.hq.corp.eurocontrol.int/ecoda/coda/public/standard_page/codarep/2008/2008DIGEST.pdf

▼B

3.2.2 Provozovatelé letiště předkládají za účelem přezkumu výkonnosti tyto provozní údaje pro každý let, který přistává nebo vzlétá:

- poznávací značka letadla,
- typ letadla,
- identifikátor letu,
- kódované letiště odletu nebo místa určením
- časové údaje odletu, zahájení pojiždění, příletu a ukončení pojiždění,
- letové předpisy a typ letu,
- letištní čas příletu a odletu, je-li k dispozici,
- kód vzletové a přistávací dráhy pro přílet a odlet,
- stanoviště pro přílet a odlet,
- příčiny zpoždění, jsou-li k dispozici (pouze pro odlétající lety),
- informace o odmrazování nebo opatřeních proti námraze, jsou-li k dispozici.

3.2.3 Provozovatelé letiště předkládají za účelem přezkumu výkonnosti tyto provozní údaje pro každé provozní zrušení:

- identifikátor letu,
- typ letadla,
- plánované letiště odletu a místa určení,
- letištní časy příletu a odletu, jsou-li k dispozici,
- důvody zrušení.

3.2.4 Provozovatelé letiště mohou za účelem přezkumu výkonnosti předložit:

- dobrovolné zprávy týkající se zhoršení nebo poruch letových navigačních služeb na letištích,
- dobrovolné zprávy týkající se bezpečnostních událostí letových navigačních služeb,
- dobrovolné zprávy o nedostatku kapacity na letišti,
- dobrovolné zprávy o konzultačních poradách s poskytovateli letových navigačních služeb a se státy.

3.3 Periodicita a lhůty předkládání údajů

Údaje uvedené v bodě 3.2.1 se předkládají dvakrát ročně podle časového plánu stanoveného v článku 6 nařízení (EHS) č. 95/93.

Údaje uvedené v bodě 3.2.2 a 3.2.3 se předkládají každý měsíc do jednoho měsíce od skončení letového měsíce.

Zprávy uvedené v bodě 3.2.4 lze předložit kdykoli.

4. ÚDAJE POSKYTOVANÉ KOORDINÁTORY LETIŠŤ

4.1 Specifikace souborů údajů

Letištní koordinátoři předkládají tyto údaje za účelem přezkumu výkonnosti:

údaje uvedené v čl. 4 odst. 8 nařízení (ES) č. 95/93.

▼B**4.2 Periodicita a lhůty předkládání údajů**

Údaje se poskytují dvakrát ročně podle časového plánu stanoveného v článku 6 nařízení (EHS) č. 95/93.

5. ÚDAJE POSKYTOVANÉ LETECKÝMI DOPRAVCI

Tento oddíl se vztahuje na letecké dopravce, kteří v evropském vzdušném prostoru uskutečňují více než 35 000 letů za rok vypočítaných jako průměr za předchozí tři roky.

5.1 Definice

5.1.1 Pro účely této konkrétní přílohy se použijí stejné definice jako v příloze IV bodě 3.1 a kromě toho:

- a) „spotřebou paliva“ se rozumí skutečné množství paliva spotřebovaného během letu (od zahájení pojiždění pro vzlet až do ukončení pojiždění po přistání – „gate-to-gate“);
- b) „skutečnou váhou odbavovací plochy“ se rozumí skutečné metrické tuny letadla před spuštěním motoru.

5.2 Specifikace souborů údajů

5.2.1 Letečtí dopravci předkládají za účelem přezkumu výkonnosti tyto údaje pro každý let, který uskutečňují v územní působnosti tohoto nařízení:

- poznávací značka letadla,
- identifikátor letu,
- letové předpisy a typ letu,
- kódované letiště odletu a místa určení,
- kód vzletové a přistávací dráhy pro přilet a odlet, je-li k dispozici,
- stanoviště pro přilet a odlet, je-li k dispozici,
- časové údaje odletu, zahájení pojiždění, přiletu a ukončení pojiždění, a to jak plánované, tak skutečné,
- příčiny zpoždění,
- informace o odmrazování nebo opatřeních proti námraze, jsou-li k dispozici.

5.2.2 Letečtí dopravci za účelem přezkumu výkonnosti předkládají údaje uvedené v příloze IV bodě 3.2.3 pro každé provozní zrušení v územní působnosti tohoto nařízení.

5.2.3 Kromě údajů poskytovaných podle požadavků přílohy IV části B směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES ⁽¹⁾ mohou letečtí dopravci předložit Komisi tyto údaje pro každý let, který uskutečňují v územní působnosti tohoto nařízení:

- spotřeba paliva,
- skutečná váha odbavovací plochy.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32.

▼B

5.2.4 Letečtí dopravci mohou za účelem přezkumu výkonnosti předložit:

- dobrovolné zprávy týkající se přístupu do vzdušného prostoru,
- dobrovolné zprávy týkající se zhoršení nebo poruch letových navigačních služeb na letištích,
- dobrovolné zprávy týkající se bezpečnostních událostí letových navigačních služeb,
- dobrovolné zprávy o nedostacích traťové kapacity, omezení letové hladiny nebo přesměrování,
- dobrovolné zprávy o konzultačních poradách s poskytovateli letových navigačních služeb a se státy.

5.3 **Periodicita předkládání údajů**

Údaje uvedené v bodě 5.2.1, 5.2.2 a 5.2.3 přílohy IV se předkládají každý měsíc.

Zprávy uvedené v bodě 5.2.4 lze předložit kdykoli.