

II

(Nem jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

A BIZOTTSÁG 390/2013/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE

(2013. május 3.)

a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének létrehozásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az 1070/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽¹⁾ módosított, az egységes európai égbolt létrehozására vonatkozó keret megállapításáról szóló, 2004. március 10-i 549/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre (keretrendelet)⁽²⁾ és különösen annak 11. cikkére,

mivel:

(1) Az 549/2004/EK rendelet rendelkezik a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének létrehozásáról. A Bizottságnak a teljesítményrendszer működését részletesen szabályozó végrehajtási szabályokat kell elfogadnia.

(2) A teljesítményrendszernek hozzá kell járulnia a légi közlekedési rendszer fenntartható fejlődéséhez azáltal, hogy – kellőképpen szem előtt tartva a legfőbb repülésbiztonsági célokat – az európai légiforgalmi szolgáltatási főterv (ATM-főterv) teljesítménykeretével összhangban növeli a léginavigációs szolgálatok általános hatékonyságát a repülésbiztonság, a környezet, a kapacitás és a költséghatékonyság fő teljesítményterületein.

(3) Az 1070/2009/EK rendelettel módosított, a léginavigációs szolgálatoknak az egységes európai égbolt keretében történő ellátásáról szóló, 2004. március 10-i 550/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (léginavigációs-szolgálati rendelet)⁽³⁾ díjszámítási rendszer létrehozásáról és az európai ATM-főterv végrehajtásáról szóló közös projektek kidolgozásáról rendelkezik. Mind a díjszámítási rendszer, mind pedig a közös projektek lényegi elemét képezik a teljesítményrendszer sikeres végrehajtásának.

(4) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikkének (1) bekezdése értelmében ezt a rendeletet a légiforgalmi szolgáltatási hálózat azon funkcióira kell alkalmazni, amelyeket az 1070/2009/EK rendelettel módosított, a légtérnek az egységes európai égbolt keretében történő szervezéséről és használatáról szóló 551/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (légtérrendelet)⁽⁴⁾ 6. cikke említ.

(5) A teljesítményrendszer végrehajtásában a Bizottság munkáját egy teljesítményfelügyeleti szerv segítheti. E szerv feladata, hogy független tanácsadással szolgáljon a Bizottság részére minden olyan területen, amely befolyással bír a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményére.

(6) Tekintettel arra a tényre, hogy a nemzeti felügyeleti hatóságok kulcsszerepet játszanak a teljesítményrendszer végrehajtásában, a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy e hatóságok képesek legyenek a felelősségi körükbe tartozó feladatok hatékony ellátására.

(7) Az európai ATM-főtervben megfogalmazott magas szintű társadalmi célok eléréséhez vezető, hosszú távú kedvező folyamatok garantálása érdekében a teljesítményrendszert egyetlen referencia-időszaknál hosszabb időtartamra kell alkalmazni.

(8) A hálózat általános teljesítményének javítását szem előtt tartva, a teljesítményrendszernek a léginavigációs szolgálatok vonatkozásában az útvonali és a közlekedési léginavigációs szolgálatokat is magában foglaló, „kaputól kapuig” megközelítést kell alkalmaznia.

(9) A teljesítményrendszernek minden fő teljesítményterületen olyan mutatókat és kötelező célokat kell rögzítenie, amelyek révén elérhető és fenntartható a repülésbiztonság elvárható szintje.

⁽¹⁾ HL L 300., 2009.11.14., 34. o.

⁽²⁾ HL L 96., 2004.3.31., 1. o.

⁽³⁾ HL L 96., 2004.3.31., 10. o.

⁽⁴⁾ HL L 96., 2004.3.31., 20. o.

- (10) Az egyes referencia-időszakokra vonatkozó, uniós szintű teljesítménycélok elfogadásakor a Bizottságnak kellőképpen figyelembe kell vennie az előző referencia-időszak(ok)ban elért teljesítményszintet.
- (11) Mivel a különböző fő teljesítményterületek szorosan összefüggenek egymással, a teljesítményrendszer kidolgozása és ellenőrzése során kellőképpen figyelembe kell venni a teljesítménycélok közötti kölcsönhatást, szem előtt tartva a legfőbb repülésbiztonsági célokat.
- (12) A teljesítményterveket a funkcionális légtérblokkok szintjén kell elkészíteni, így az átláthatóság érdekében egyértelmű lesz, hogy egy-egy funkcionális légtérblokkon belül mennyire járulnak hozzá az egyes léginavigációs szolgálatok a célok eléréséhez, majd e hozzájárulást a legmegfelelőbb szinten kell ellenőrizni.
- (13) A teljesítményterveknek tartalmazniuk kell azon intézkedések – például ösztönző rendszerek – leírását, amelyek az érdekeltek teljesítményének javítását célozzák valamennyi szinten. Kiemelt helyzetéből következően a repülésbiztonság kérdésének függetlennek kell lennie az ösztönzőktől.
- (14) Az érdekeltek álláspontjának meghallgatása érdekében nemzeti szinten, a funkcionális légtérblokkok szintjén és uniós szinten is egyeztetéseket kell folytatni.
- (15) Olyan körülmények között, amelyeket a teljesítményterv elfogadásakor nem lehetett előre látni, és amelyek egyfelől elháríthatatlanok, másfelől a tagállamok, valamint a teljesítménycélok által érintett szervezetek befolyásán kívül esnek, megfelelő riasztási mechanizmusok létrehozása révén lehetővé kell tenni a repülésbiztonsági követelmények betartására, valamint a szolgáltatások folyamatos biztosítására irányuló olyan megfelelő intézkedések végrehajtását, amelyek magukban foglalhatják az uniós szintű vagy helyi teljesítménycélok felülvizsgálatát is.
- (16) Rendkívül fontos a teljesítményrendszer céljainak eléréséhez a polgári–katonai együttműködés és koordináció, amely során kellő hangsúlyt kap a katonai megbízatás hatékonysága.
- (17) A teljesítményrendszer nem sértheti az 549/2004/EK rendelet alapvető légiközlekedés-védelmi, illetve védelmi politikai érdekek megővésére irányuló rendelkezéseit.
- (18) Olyan konkrét, mérhető fő teljesítménymutatókat kell kiválasztani, amelyek alapján ki lehet jelölni a teljesítménycélok eléréséhez kapcsolódó felelősségi köröket. A teljesítménymutatókhoz kapcsolódó teljesítménycéloknak teljesíthetőeknek, realizitkusaknak és határidőhöz kötötteknek kell lenniük, valamint a léginavigációs szolgálatok fenntartható teljesítményének hatékony irányítására kell irányulniuk.
- (19) A kötelező teljesítménycéloknak a pénzügyi természetű ösztönzőkkel támogatott végrehajtását megfelelő módon össze kell kapcsolni a díjszámításról szóló, 2013. május 3-i 391/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelettel ⁽¹⁾.
- (20) A fő teljesítménymutatókat és teljesítménycélokat a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben ⁽²⁾ meghatározott biztonsági célokkal és előírásokkal, valamint az említett rendelet végrehajtási szabályaival, továbbá az e célok elérésére és fenntartására irányuló uniós intézkedésekkel összhangban kell megállapítani és megvalósítani.
- (21) A Bizottságnak értékelnie kell a teljesítményterveket és -célokat, és meg kell bizonyosodnia arról, hogy azok összhangban vannak az uniós célokkal és az európai ATM-hálózati összteljesítményével, illetve megfelelően hozzájárulnak az említett célok és teljesítmény eléréséhez. Ha ez az összhang nem teremthető meg, és az említett hozzájárulás nem biztosítható, a Bizottságnak a teljesítményterv(ek) és -cél(ok) felülvizsgálatát és/vagy javító intézkedések megtételét kell kérnie.
- (22) A referencia-időszakokban hatékony teljesítmény-ellenőrző eljárást – többek között adatgyűjtést és -terjesztést – kell bevezetni annak érdekében, hogy a teljesítmények alakulása lehetővé tegye a teljesítménycélok elérését, szükség esetén pedig javító intézkedések meghozatalát.
- (23) Amennyiben az ellenőrzés eredményei alapján a Bizottság bizonyítva látja, hogy a kiindulási adatok, az eredeti célok kitzűzésének alapjául szolgáló feltételezések és okok már nem érvényesek, dönthet úgy, hogy felülvizsgálja az uniós szintű teljesítménycélokat, vagy egy tagállam kérése alapján engedélyezheti a helyi célok felülvizsgálatát.
- (24) A hálózati funkciók végrehajtásának teljesítménycélok szerint kell történnie. Ezért ez a rendelet alkalmazandó a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról és a 691/2010/EU rendelet módosításáról szóló, 2011. július 7-i 677/2011/EU bizottsági rendelettel ⁽³⁾ összhangban létrehozott hálózatkezelőre. A 677/2011/EU bizottsági rendeletet ennek megfelelően módosítani kell.
- (25) A léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének megállapításáról, valamint a léginavigációs szolgálatok ellátására vonatkozó közös követelmények megállapításáról szóló 2096/2005/EK rendelet módosításáról szóló, 2010. július 29-i 691/2010/EU bizottsági rendeletet ⁽⁴⁾, a 677/2011/EU bizottsági rendelet 26. cikkét és a léginavigációs szolgálatok és a hálózati funkciók teljesítményrendszerének megállapításáról szóló 691/2010/EU bizottsági rendeletet módosító 2011. november 24-i 1216/2011/EU bizottsági végrehajtási rendeletet ⁽⁵⁾ 2015. január 1-jei hatállyal hatályon kívül kell helyezni.
- (26) Az e rendeletben foglalt intézkedések összhangban vannak az egységes égbolttal foglalkozó bizottság véleményével,

⁽¹⁾ Lásd e Hivatalos Lap 31. oldalát.

⁽²⁾ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

⁽³⁾ HL L 185., 2011.7.15., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 201., 2010.8.3., 1. o.

⁽⁵⁾ HL L 310., 2011.11.25., 3. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) Ez a rendelet azon intézkedéseket határozza meg, amelyek az általános légi forgalom tekintetében a léginnavigációs szolgálatok általános teljesítményének, valamint hálózati funkcióinak javítására irányulnak a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) európai (EUR) és afrikai (AFI) körzetein belül, ahol a tagállamok felelősek a léginnavigációs szolgálatok biztosításáért minden légtérfelhasználó igényeinek kielégítése érdekében.

(2) A célok kitűzése és a teljesítmény ellenőrzése tekintetében e rendelet az alábbiak által biztosított léginnavigációs szolgálatokra alkalmazandó:

- a) az 550/2004/EK rendelet 8. cikkével összhangban kijelölt légiforgalmi szolgálatok;
- b) az 550/2004/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdésével összhangban kijelölt meteorológiai szolgálatok;
- c) a 677/2011/EU bizottsági rendelet 3. cikkével összhangban létrehozott hálózatkezelő.

A célok kitűzése és a költséghatékonysággal kapcsolatos teljesítmény ellenőrzése tekintetében ez a rendelet alkalmazandó az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdése b) pontjának és a 391/2013/EU végrehajtási rendelet 6. cikke (2) bekezdésének megfelelően a hatóságoknál vagy minősített szervezeteknél felmerülő, a légtérfelhasználók által fizetendő díjakból megtérítendő költségekre is.

(3) A (4) bekezdés sérelme nélkül, a tagállamok dönthetnek úgy, hogy nem alkalmazzák ezt a rendeletet azon repülőterei léginnavigációs szolgálatok esetében, amelyeket az évente 70 000-nél kevesebb műszeres repülési szabályok szerinti légi szállítási műveletet lebonyolító egyes repülőtereken vagy akár valamennyi ilyen repülőteren biztosítanak. A tagállamok döntésükről tájékoztatják a Bizottságot.

(4) Amennyiben egy tagállamban nincs olyan repülőtér, ahol a műszeres repülési szabályok szerinti légi szállítási műveletek száma elérné az évi 70 000-es küszöbértéket, e rendeletet alkalmazni kell legalább arra a repülőterre vonatkozóan, amelyen a legtöbb műszeres repülési szabályok szerinti légi szállítási műveletet bonyolítják.

(5) A költséghatékonysággal kapcsolatos célokat alkalmazni kell az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdésének a) és b) pontja szerinti megállapított költségekre.

(6) A tagállamok ezt a rendeletet alkalmazhatják továbbá:

- a) a tagállamoknak a nemzetközi polgári repülésről szóló 1944. évi Chicagói Egyezményben (a Chicagói Egyezmény)

foglalt jogainak és kötelezettségeinek sérelme nélkül, a más ICAO-körzetekben lévő, de a felelősségi körükbe tartozó légtér vonatkozásában azzal a feltétellel, hogy erről megfelelően tájékoztatják a Bizottságot és a többi tagállamot;

- b) azon léginnavigációs szolgáltatókra, amelyek az 550/2004/EK rendelet 7. cikkének (5) bekezdése alapján engedéllyel rendelkeznek léginnavigációs szolgálatok tanúsítvány nélküli végzésére.

(7) A 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ adatvédelmi rendelkezései, valamint az irányelv végrehajtására szolgáló 1321/2007/EK bizottsági rendelet⁽²⁾ és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet⁽³⁾ ellenére az V. fejezetben meghatározott adatvédelmi követelményeket alkalmazni kell a nemzeti hatóságokra, a léginnavigációs szolgáltatókra, a repülőtér-üzembentartókra, a repülőtéri koordinátorokra, valamint a légi fuvarozókra.

2. cikk

Fogalom meghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „repülőtér-üzembentartó”: a repülőteret irányító szerv, mely – adott esetben egyéb tevékenységekhez kapcsolatosan – nemzeti jogszabályok vagy rendelkezések alapján ellátja a repülőtéri létesítmények igazgatásának és kezelésének feladatát, és összehangolja, valamint ellenőrzi az érintett repülőterén vagy repülőtér-rendszeren belül a különféle üzemeltetők tevékenységeit;
2. „adat”: a Bizottság által vagy nevében a teljesítményrendszer végrehajtása érdekében a léginnavigációs teljesítmény-nyel kapcsolatban gyűjtött és rendszeresen feldolgozott minőségi, mennyiségi, illetve egyéb releváns információ;
3. „teljesítménymutatók”: a teljesítmény ellenőrzésére, értékelésére és felülvizsgálatára szolgáló mutatók;
4. „fő teljesítménymutatók”: a teljesítménycélok meghatározására szolgáló teljesítménymutatók;
5. „műszeres repülési szabályok szerinti szállítási műveletek”: a műszeres repülési szabályok szerinti felszállások és leszállások számának a teljesítménytervek benyújtását megelőző három naptári év éves átlagaként számolt összege;
6. „kötelező cél”: a tagállamok által a teljesítményterv részeként elfogadott teljesítménycél, amely egy ösztönző rendszertől és/vagy a korrekciós intézkedési tervektől függ;
7. „légi fuvarozó”: egy tagállam által az európai uniós joggal összhangban kibocsátott érvényes működési engedéllyel rendelkező légi közlekedési vállalkozás;
8. „megállapított költségek”: az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdésének a) és b) pontjában meghatározott költségek;

⁽¹⁾ HL L 167., 2003.7.4., 23. o.

⁽²⁾ HL L 294., 2007.11.13., 3. o.

⁽³⁾ HL L 295., 2007.11.14., 7. o.

9. „nemzeti hatóság”: nemzeti vagy funkcionális légtérblokk szintű szabályozó és/vagy felügyeleti hatóság, amelynek költségei a légtérhasználati díjakból kerülhetnek megtérülésre, amennyiben e költségek a 391/2013/EU végrehajtási rendelet 6. cikkének (2) bekezdése szerinti léginavigációs szolgálatok nyújtásával kapcsolatban merülnek fel;
10. „a méltányosság elve (just culture)”: olyan jogelv, amely bár a súlyos gondatlanságot, a szándékos szabálysértést, illetve károkozást nem tolerálja, de amelynek értelmében az operatív személyzettel és más dolgozókkal szemben nem alkalmaznak szankciót olyan intézkedéseik, döntéseik vagy mulasztásaik miatt, amelyeket a tapasztalataiknak és szakképesítésüknek megfelelően hoztak meg, illetve követtek el;
11. „repülőtéri koordinátor”: egy tagállam által a koordinált repülőtereken azon koordinátori feladatok elvégzésére kijelölt, megfelelő képzéssel rendelkező természetes vagy jogi személy, amelyeket a Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet ⁽¹⁾ 4. cikke határoz meg;
12. „teljesítmény-ellenőrzés”: az adatok folyamatos gyűjtésének és elemzésének folyamata, melynek célja, hogy az I. melléklet 9. cikke szerinti (fő) teljesítménymutatók segítségével megállapítsák egy rendszer tényleges eredményét a releváns (fő) teljesítménycélokhoz és teljesítménytervekhez képest;
13. „referencia-időszak”: az uniós szintű teljesítménycélok és a teljesítménytervek érvényességi és alkalmazási időszaka az 549/2004/EK rendelet 11. cikke (3) bekezdésének d) pontjában meghatározottaknak megfelelően;
14. „futópályasértés”: bármely olyan esemény egy repülőtéren, amely során egy légi jármű, gépjármű vagy személy jogszületlenül tartózkodik a légi járművek leszállására és felszállásra kijelölt védett területen;
15. „légiforgalmi szolgálati egység” (ATS egység): a légiforgalmi szolgálatok ellátásért felelős – polgári vagy katonai – egység;
16. „CNS, MET és AIS szolgálatok”: a kommunikációs, navigációs és légtérrelőrző szolgáltatások, a léginavigációhoz szükséges meteorológiai szolgáltatások és a légiforgalmi tájékoztatás;
17. „rendkívüli esemény”: olyan körülmények, amelyek között a légiforgalmi szolgáltatási kapacitás abnormális módon lecsökken, ezért a légiforgalmi áramlás-szervezéssel összefüggő késések szintje abnormálisan magas az alábbiak következtében: tervezett korlátozás operatív vagy műszaki változás miatt, igen kedvezőtlen időjárási feltételek, a légtér jelentős részének rendelkezésre nem állása természeti vagy politikai okok miatt, illetve ezen okok olyan kombinációja, amely indokoltá teszi a szervezett fellépést és az Európai Légiközlekedési Válságkoordinációs Egység hálózatkezelő általi mozgósítását;
18. „szerkezetátalakítási költségek”: az integrált szolgáltatásnyújtás ösztönzését célzó új technológiák és eljárások, valamint a hozzájuk kapcsolódó üzleti modellek bevezetése révén megvalósuló szerkezetátalakítási folyamat során a léginavigációs szolgáltatóknál felmerülő jelentős összegű,

egyszeri költségek, amelyeket a tagállamok egy vagy több referencia-időszak során kívánnak megtéríteni. Ezen költségek közé tartozhatnak egyebek mellett az alkalmazottak végkielégítései, a légiforgalom-irányító központok bezárása, a tevékenységek áthelyezése, valamint egyes eszközök értékének leírása és/vagy más léginavigációs szolgáltatókban való stratégiai részesedés szerzése kapcsán felmerülő költségek.

3. cikk

Teljesítmény-felülvizsgálati szerv

- (1) Amennyiben a Bizottság úgy határoz, hogy teljesítmény-felülvizsgálati szervet jelöl ki annak érdekében, hogy az segítse a teljesítményrendszer végrehajtásával kapcsolatos munkáját, e kijelölésnek a referencia-időszakoknak megfelelő határozott időtartamra kell vonatkoznia. A teljesítmény-felülvizsgálati szerv elnökét és tagjait a Bizottság nevezi ki.
- (2) A teljesítmény-felülvizsgálati szervnek a Bizottság által a számára kijelölt feladatok független ellátásához megfelelő hatáskörrel és pártatlansággal kell rendelkeznie, különösen a fő teljesítményterületek vonatkozásában.
- (3) A teljesítmény-felülvizsgálati szerv a Bizottságot a teljesítményrendszer végrehajtásakor különösen a következő feladatok ellátásában segíti:
 - a) a teljesítménnyel kapcsolatos adatok gyűjtése, vizsgálata, hitelesítése és terjesztése;
 - b) a fő teljesítményterületek meghatározása vagy kiigazítása a 9. cikk (1) bekezdésében említetteknek megfelelően az ATM-főterv teljesítménykeretében meghatározottakkal, illetve a kapcsolódó fő teljesítménymutatókkal összhangban;
 - c) az útvonali és közelkörzeti léginavigációs szolgáltatásoknak és a hálózati funkcióknak a teljesítményére vonatkozó megfelelő fő teljesítménymutatók meghatározása valamennyi fő teljesítményterületen;
 - d) az uniós szintű teljesítménycélok meghatározása és felülvizsgálata;
 - e) a 19. cikkben létrehozott riasztási mechanizmusok aktiválásához szükséges, a 10. cikk (4) bekezdésében említett riasztási küszöbérték(ek) meghatározása;
 - f) az elfogadott teljesítménytervek – ezen belül a teljesítménycélok –, illetve az uniós szintű célok összhangjának vizsgálata;
 - g) adott esetben a 19. cikk (3) bekezdésének alkalmazásában elfogadott küszöbértékek és a 10. cikk (4) bekezdésében említett európai uniós szintű riasztási küszöbértékek összhangjának vizsgálata;
 - h) adott esetben a felülvizsgált teljesítménycélok, illetve az érintett tagállamok által meghozott korrekciós intézkedések értékelése;
 - i) a léginavigációs szolgálatok teljesítményének ellenőrzése, értékelése és felülvizsgálata helyi és uniós szinten, ideértve a beruházási és tőkekiadásokat is;
 - j) a hálózati funkciók teljesítményének ellenőrzése, értékelése és felülvizsgálata;

⁽¹⁾ HL L 14., 1993.1.22., 1. o.

- k) az európai ATM-hálózat általános teljesítményének vizsgálata, ezen belül éves jelentések készítése az egységes égbolttal foglalkozó bizottság részére;
- l) a teljesítménycélok elérésének értékelése minden egyes referencia-időszak végén, a következő időszakra való előkészítés céljából;
- m) a hálózatkezelő teljesítménytervének – többek között az uniós szintű teljesítménycélokkal való összehangjának – értékelése;
- n) a teljesítménytervekkel kapcsolatos érdekelti egyeztetések ülésnapját és a 391/2013/EU végrehajtási rendelet 9. cikkének (1) bekezdése szerinti egyeztetési feladatokat érintő koordináció folyamatos végzése és támogatása.
- (4) A teljesítmény-felülvizsgáló szerv a Bizottság kérésére a teljesítmény-vonatkozású ügyekről eseti tájékoztatást ad, illetve jelentéseket készít.

(5) A teljesítmény-felülvizsgáló szerv a rendszer fejlesztése érdekében jelentést készíthet és ajánlásokat tehet a Bizottság részére.

(6) Kapcsolat a nemzeti felügyeleti hatóságokkal:

- a) a teljesítmény-felülvizsgáló szerv az európai ATM-hálózat általános teljesítményének ellenőrzése céljából a nemzeti felügyeleti hatóságoktól megkapja a szükséges információkat a teljesítménytervekkel kapcsolatban.
- b) a teljesítmény-felülvizsgáló szerv a nemzeti felügyeleti hatóságok kérésére független véleményt nyilvánít a teljesítménnyel összefüggő olyan kérdésekről, mint például a hasonló környezetben működő léginavigációs szolgáltatók tényszerű összehasonlítása (teljesítményértékelés), az előző öt év teljesítményében bekövetkezett változások elemzése vagy az előjelzések elemzése.
- c) a nemzeti felügyeleti hatóságok kérhetik a teljesítmény-felülvizsgáló szerv segítségét az uniós szintű célokat figyelembe vevő célmeghatározás indikatívérték-tartományának meghatározásához. Ezeket az értékeket a nemzeti felügyeleti hatóságok, a léginavigációs szolgáltatók, a repülőter-üzembentartók, illetve a légtérfelhasználók rendelkezésére kell bocsátani.

(7) A 216/2008/EK rendeletben megállapított és annak megfelelően végrehajtott célkitűzésekkel, illetve szabványokkal való összhang biztosítása érdekében a teljesítmény-felülvizsgáló szerv szükség szerint együttműködik az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel (EASA) a (3) bekezdésben említett feladatok teljesítésekor, amennyiben azok a repülésbiztonsággal kapcsolatosak.

(8) A teljesítmény-felülvizsgáló szerv az európai ATM-hálózat általános teljesítményének ellenőrzése érdekében megfelelő munkamegállapodásokat köt a léginavigációs szolgáltatókkal, a repülőter-üzembentartókkal, a repülőter-i koordinátorokkal, valamint a légi fuvarozókkal.

4. cikk

Nemzeti felügyeleti hatóságok

(1) A nemzeti felügyeleti hatóságok felelősek a teljesítménytervek kidolgozásáért, valamint a teljesítménytervek és -célok felügyeletéért és ellenőrzéséért. E feladataik ellátása során pártatlanul, függetlenül és átláthatóan járnak el.

(2) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a nemzeti felügyeleti hatóságok valamennyi fő teljesítményterületen rendelkezzenek az e rendeletben előírt feladataik ellátásához szükséges erőforrásokkal és képességekkel (vagy hozzáférjenek ezekhez), ideértve a 20. cikkben említett feladatok ellátásához szükséges vizsgálati jogköröket is.

(3) Amennyiben egy tagállamnak több nemzeti felügyeleti hatósága van, értesíti a Bizottságot arról, hogy melyik nemzeti felügyeleti hatóság felelős az e rendelet végrehajtásával összefüggő nemzeti koordinációért.

5. cikk

Funkcionális légtérblokkok

(1) A tagállamok a teljesítményterveket a funkcionális légtérblokkok szintjén dolgozzák ki.

(2) Az (1) bekezdés szerinti kötelezettségnek való megfelelés érdekében a tagállamok:

a) biztosítják, hogy a teljesítményterv megfeleljen a II. mellékletben meghatározott mintának;

b) bejelentik a Bizottságnak azt a nemzeti felügyeleti hatóságot vagy szervet, amelyik a teljesítményterv végrehajtása tekintetében a funkcionális légtérblokkon belüli koordinációért, valamint a Bizottsággal történő kapcsolattartásért felelős;

c) megteszik a megfelelő intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy:

i. az e) pont és az I. melléklet rendelkezéseire tekintettel, minden egyes fő teljesítménymutatóhoz egyetlen teljesítménycél tartozzon;

ii. az átláthatóság céljából a teljesítménytervben beazonosításra kerüljön a funkcionális légtérblokkon belüli valamennyi léginavigációs szolgálat hozzájárulása az adott funkcionális légtérblokk tekintetében meghatározott teljesítménycélok eléréséhez, és e hozzájárulásokat a legmegfelelőbb szinten nyomon kövessék;

iii. amennyiben a teljesítménycélok nem teljesülnek, meghatározásra és a referencia-időszak alatt alkalmazásra kerüljenek az 549/2004/EK rendelet 11. cikke (3) bekezdésének d) pontjában említett intézkedések. Ennek érdekében a teljesítménytervben szereplő éves értékeket kell alkalmazni;

d) felelősek a teljesítménycélok meghatározásáért és eléréséért a helyi szinteken, azaz a funkcionális légtérblokk, a nemzeti szint, a díjkörzet és a repülőter vonatkozásában;

e) ahol nem került meghatározásra a 391/2013/EU végrehajtási rendelet 4. cikkének értelmében vett közös útvonal-díjkörzet, és ahol ennek következtében a funkcionális légtérblokkon belül egynél több díjszámítási körzet tekintetében határozottak meg útvonali költséghatékonysági

célokat, egyetlen összesített értékben konszolidálják ezeket a célokat az útvonali léginavigációs szolgálatok részére, és tájékoztatás céljából egy általános számot határoznak meg, amely a funkcionális légtérblokk szintjén mutatja be a költséghatékonysági erőfeszítéseket;

- f) ahol az útvonal-díjkörzetet a referencia-időszak során módosítják, bemutatják, hogy ez a változás még lehetővé teszi a referencia-időszak tekintetében elfogadott teljesítménycélok elérését;
- g) biztosítják, hogy a teljesítményterv összhangban legyen e rendelet hatályával e rendelet 1. cikke (6) bekezdésének és az 549/2004/EK rendelet 7. cikkének megfelelően.

6. cikk

Hálózatkezelő

Az 551/2004/EK rendelet ⁽¹⁾ 6. cikkével és a 677/2011/EU bizottsági rendelet 3. cikkével létrehozott hálózatkezelő a teljesítményrendszerrel összefüggő következő feladatokat látja el:

- a) segíti a Bizottság munkáját azzal, hogy releváns információkat nyújt az uniós szintű teljesítménycélok referencia-időszakok előtti előkészítése, valamint a teljesítménycélok elérésének a referencia-időszak alatti ellenőrzése céljából. Ezen belül a hálózatkezelő felhívja a Bizottság figyelmét a működési teljesítmény jelentős és tartós eséseire;
- b) a 21. cikk (5) bekezdésével összhangban hozzáférést biztosít a Bizottság számára az V. mellékletben felsorolt valamennyi adathoz;
- c) a referencia-időszak során támogatja a funkcionális légtérblokkokat és azok léginavigációs szolgáltatóit teljesítménycéljaik elérésében azzal, hogy összhangot biztosít a teljesítménytervek, a hálózatstratégiai terv és a hálózatműködtetési terv között;
- d) a 677/2011/EU rendelet 5. cikkének (1) bekezdésével és 16. cikke (1) bekezdésének a) pontjával összhangban kidolgoz egy teljesítménytervet, a hálózati teljesítménytervet, melyet legkésőbb az egyes referencia-időszakok kezdete előtt hat hónappal megküld a Bizottságnak, a Bizottság pedig az egyes referencia-időszakok kezdete előtt elfogadja azt. Ez a teljesítményterv nyilvános és tartalmaz:
- i. valamennyi fő teljesítményterület és valamennyi mutató vonatkozásában egy olyan teljesítménycél, amely a referencia-időszak teljes időtartama alatt összhangban áll a vonatkozó európai uniós szintű teljesítménycélokkal, és ellenőrzési célból éves értékeket tartalmaz;
 - ii. egy leírást a célok elérésére irányuló lépésekről;
 - iii. adott esetben, vagy ha a Bizottság úgy határoz, további fő teljesítménymutatókat és célokat.

7. cikk

Koordináció az Európai Repülésbiztonsági Ügynökséggel (EASA)

Az 549/2004/EK rendelet 13a. cikkének alkalmazásában és a 216/2008/EK rendelettel összhangban a tagállamok és a Bizottság szükség szerint egyeztetést végeznek az EASA-val, hogy biztosítsák az alábbi szempontok megfelelő érvényesülését:

- a) a teljesítményrendszer biztonsági szempontjai, ideértve a fő repülésbiztonsági teljesítménymutatók, valamint az uniós szintű teljesítménycélok meghatározását, felülvizsgálatát és végrehajtását, továbbá a riasztási mechanizmus aktiválását követő szükség szerinti fellépésekre, illetve intézkedésekre vonatkozó javaslatát;
- b) a repülésbiztonságra vonatkozó fő teljesítménymutatóknak és teljesítménycéloknak az Európai Repülésbiztonsági Program végrehajtásával való összehangolása.

8. cikk

A referencia-időszakok időtartama

(1) A teljesítményrendszer első referencia-időszaka a 2012 és 2014 közötti naptári éveket foglalja magában. A második referencia-időszak a 2015 és 2019 közötti naptári éveket foglalja magában. Amennyiben e rendelet módosítása másként nem rendelkezik, a következő referencia-időszakok öt-öt naptári évig tartanak majd.

(2) Ugyanez a referencia-időszak alkalmazandó az uniós szintű teljesítménycélokra, valamint a teljesítménytervekre és -célokra is.

9. cikk

A fő teljesítményterületek és a fő teljesítménymutatók

(1) A célok meghatározása érdekében a Bizottság az 549/2004/EK rendelet 11. cikke (4) bekezdésének b) pontja alapján és a szóban forgó rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett eljárással összhangban további fő teljesítményterületek meghatározásáról és elfogadásáról határozhat.

(2) A célmeghatározás érdekében minden egyes fő teljesítményterülethez egy vagy korlátozott számú fő teljesítménymutatót kell rendelni. A léginavigációs szolgálatok teljesítményét az egyes fő teljesítménymutatókra vonatkozó kötelező célok alapján kell értékelni.

(3) Az I. melléklet 1. szakasza tartalmazza az egyes fő teljesítményterületekhez tartozó, célmeghatározásra vonatkozó fő teljesítménymutatókat és az európai uniós szintű teljesítménymutatókat.

(4) Az I. melléklet 2. szakasza tartalmazza a helyi célmeghatározásra szolgáló helyi fő teljesítménymutatókat és a teljesítménycélok meghatározására használt helyi szintű teljesítménymutatókat. Az I. melléklet 2. szakasza meghatározza a helyi szintet, azaz a funkcionális légtérblokkot, a nemzeti szintet, a díjkörzetet és a repülőteret.

⁽¹⁾ HL L 96., 2004.3.31., 20. o.

(5) A fő teljesítménymutatókat az egyes referencia-időszakok alatt nem lehet megváltoztatni. Változtatásokat legkésőbb az új uniós szintű teljesítménycélok elfogadása előtt hat hónappal, e rendelet módosításával lehet elfogadni.

(6) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az ebben a cikkben említett és az I. melléklet 2. szakaszában felsorolt fő teljesítményterületeken és fő teljesítménymutatókon kívül – saját teljesítmény-ellenőrzési célból és/vagy a teljesítményterv részeként – meghatároznak teljesítménymutatókat, illetve hozzájuk rendelt teljesítménycélokat. E további teljesítménymutatóknak és -céloknak elő kell segíteniük az uniós szintű célok és az azokból fakadó helyi célok elérését. Ezek magukban foglalhatják és kifejezhetik például a teljesítményterv polgári-katonai, illetve meteorológiai vonatkozásait, és kiegészülhetnek megfelelő ösztönző rendszerekkel.

(7) A repülésbiztonsági (fő) teljesítménymutatók végrehajtásának és mérésének megkönnyítése érdekében az EASA – a teljesítmény-felülvizsgáló szervvel konzultálva – az első referencia-időszak kezdete előtt meghatározza a megfelelés elfogadható módozatait és útmutató dokumentumokat fogad el a 216/2008/EK rendelet 52. cikke alapján elfogadott eljárásokkal összhangban.

II. FEJEZET

A TELJESÍTMÉNYTERVEK ELKÉSZÍTÉSE

10. cikk

Uniós szintű teljesítménycélok

(1) A Bizottság az 549/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében említett eljárással összhangban, valamint a hálózatkezelőtől és a nemzeti felügyeleti hatóságoktól kapott releváns adatok figyelembevételével, és az említett rendelet 10. cikkében foglaltaknak megfelelően az érdekeltekkel, más érintett szervezetekkel, illetve az EASA-val a teljesítmény repülésbiztonsági szempontjairól folytatott konzultáció után uniós szintű teljesítménycélokat fogad el.

(2) A 9. cikk (3) bekezdésére figyelemmel, az uniós szintű célokra legkésőbb a referencia-időszak kezdete előtt tizenöt hónappal a Bizottság tesz javaslatot, és azokat legkésőbb a referencia-időszak kezdete előtt tizenkét hónappal kell elfogadni.

(3) Az I. melléklet 1. szakaszának 4.1.b) pontja szerinti fő teljesítmény-mutatókra vonatkozó uniós szintű célmeghatározást a második referencia-időszak harmadik évétől kell elkezdeni a Bizottság döntése alapján és az (1) bekezdésben említett eljárást követve.

(4) A Bizottság az európai uniós szintű teljesítménycélok elfogadásával együtt riasztási küszöbérték(ek)et határoz meg, amely(ek)nek átlépése esetén a 19. cikkben említett riasztási mechanizmusok aktiválhatóak.

(5) A Bizottság minden uniós szintű teljesítménycélt alátámasztja a célok alapjául szolgáló feltételezések és okok leírásával, melyek között ott szerepelnek a hálózatkezelőtől és a nemzeti felügyeleti hatóságoktól kapott adatok és más tényszerű információk, forgalmi előrejelzések, a léginavigációs szolgáltatók csoportjainak összetételére, valamint a hasonló működési és gazdasági környezetben lévő funkcionális légtérblokkokra vonatkozó információk.

11. cikk

A teljesítménytervek kidolgozása

(1) A nemzeti felügyeleti hatóságok funkcionális légtérblokk szintű teljesítményterveket dolgoznak ki, amelyek az uniós szintű teljesítménycélokkal, valamint a IV. mellékletben foglalt értékelési kritériumokkal összhangban lévő célokat tartalmazzák.

A II. melléklet szerinti minta sérelme nélkül, a teljesítményterv különböző, a helyi szintre – tehát a funkcionális légtérblokkra, a nemzeti szintre, a díjszabási körzetre és a repülőterre – vonatkozó szakaszokat foglalhat magában.

(2) A nemzeti felügyeleti hatóságok a teljesítményterv elkészítésének elősegítése érdekében biztosítják, hogy:

- a) a léginavigációs szolgáltatók benyújtsák üzleti terveiket a nemzeti felügyeleti hatóságokhoz;
- b) a teljesítménytervek és teljesítménycélok vonatkozásában egyeztetésre kerüljön sor az érdekeltekkel, összhangban az 549/2004/EK rendelet 10. cikkében foglaltakkal. Legalább három héttel a konzultációs megbeszélés előtt az érdekeltek részére megfelelő tájékoztatást kell biztosítani.

(3) A teljesítménytervek tartalmazzák különösen:

- a) a szolgálati egységekre lebontott forgalom-előrejelzést és az azt alátámasztó felhasznált számadatokat a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan, a funkcionális légtérblokk szintjén és a funkcionális légtérblokkon belüli díjszámítási körzetekre nézve;
- b) az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdésének a) és b) pontjában foglalt rendelkezésekkel összhangban a léginavigációs szolgáltatók végzésére megállapított költségeket a referencia-időszak minden egyes évére és minden egyes díjszámítási körzetre vonatkozóan;
- c) a beruházások leírását, ideértve a teljesítménycélok eléréséhez szükséges beruházásokat is, részletesen ismertetve összefüggéseiket az európai ATM-főtervvel, a hálózatstratégiai tervvel, valamint az 550/2004/EK rendelet 15a. cikkének (3) bekezdésében említett közös projektekkel. Az említett leírásnak rá kell mutatnia a funkcionális légtérblokk szintjén mutatkozó előnyökre és szinergiákra;
- d) minden egyes releváns fő teljesítményterületen, a referencia-időszak teljes tartamára vonatkozóan az egyes fő teljesítménymutatókra való hivatkozással megállapított teljesítménycélokat, és az ellenőrzési, illetve ösztönzési célokra szolgáló éves értékeket;
- e) a fő teljesítményterületek közötti szoros összefüggés figyelembevételét, ideértve a teljesítményterv repülésbiztonságra gyakorolt hatásának értékelését, valamint a repülésbiztonság tartós biztosításához szükséges mérséklési intézkedéseket;
- f) a terv polgári-katonai vonatkozásainak ismertetését a kapacitás növelése érdekében alkalmazott rugalmas légtérfelhasználás polgári-katonai teljesítményének leírásával (amelyben kellő hangsúlyt kap a katonai megbízatás hatékonysága) és

– szükség esetén – a teljesítményterv mutatóival és céljaival összhangban lévő más releváns teljesítménymutatók és teljesítménycélok feltüntetésével;

- g) annak leírását és indokolását, hogy a d) pontban említett teljesítménycélok hogyan kerülnek összhangba az uniós szintű teljesítménycélokkal és az európai ATM-hálózat teljesítményével, illetve azokhoz hogyan járulnak hozzá;
- h) az átláthatóság érdekében valamennyi érintett léginavigációs szolgáltatásnak és – az 5. cikk (2) bekezdése c) pontja ii. alpontjának megfelelően – a célok eléréséhez való konkrét hozzájárulásuknak az azonosítását, melyet a legmegfelelőbb szinten nyomon követnek;
- i) a teljesítménycéloknak a referencia-időszak alatti elérését elősegítő, az érintett léginavigációs szolgálatok esetében alkalmazott ösztönző mechanizmusok leírását;
- j) a nemzeti felügyeleti hatóságok által a teljesítménycélok elérésének ellenőrzése céljából tett intézkedéseket;
- k) az érdekeltekkel folytatott konzultációk eredményének leírását, ideértve a résztvevők által felvetett kérdéseket, valamint a közösen elfogadott intézkedéseket.

(4) A teljesítményterveket a II. mellékletben foglalt minta alapján kell elkészíteni, és azok – amennyiben a tagállamok a 9. cikk (6) bekezdésének alkalmazásával úgy határoznak – további mutatókat is tartalmazhatnak a hozzájuk kapcsolódó célokkal együtt.

(5) A hálózatkezelő az uniós szintű teljesítménycélokkal és értelemszerűen a IV. mellékletben meghatározott értékelési kritériumokkal összhangban lévő célokat tartalmazó hálózati teljesítménytervet dolgoz ki.

(6) A hálózati teljesítményterv kidolgozása érdekében a hálózatkezelő:

- a) egyeztetést biztosít a 677/2011/EU bizottsági rendelet 14. cikke (1) bekezdésének megfelelően;
- b) a III. melléklet szerinti mintát használja.

12. cikk

Ösztönző rendszerek

(1) A tagállamok által a teljesítményterveik részeként alkalmazott ösztönző rendszereknek meg kell felelniük az alábbi általános alapelveknek:

- a) hatékonyaknak és arányosaknak kell lenniük, továbbá a referencia-időszak alatt nem lehet változtatni rajtuk;
- b) megkülönböztetésmentesen és átláthatóan kell végrehajtani őket annak érdekében, hogy hozzájáruljanak a szolgáltatásnyújtás teljesítményének javulásához;
- c) a referencia-időszak teljes tartamában kell alkalmazni őket az érdekeltek által előzetesen ismert szabályozási környezet részeként;
- d) a célmegállapításban érdekelt szervezeteket magas szintű teljesítmény elérésére és a kapcsolódó teljesítménycélok teljesítésére kell készítenniük.

(2) A költséghatékonysági célokra vonatkozó ösztönzőknek pénzügyi jellegűnek kell lenniük, és rájuk nézve a 391/2013/EU végrehajtási rendelet 13. és 14. cikkében foglalt megfelelő rendelkezések az irányadók. Ezen ösztönzőknek nemzeti vagy funkcionális légtérblokk szintű kockázatmegosztási mechanizmust kell tartalmazniuk.

(3) A kapacitási célokra vonatkozó ösztönzőknek pénzügyi jellegűnek kell lenniük, és rájuk nézve a 391/2013/EU végrehajtási rendelet 15. cikkében foglalt rendelkezések az irányadók. Ezeket kiegészíthetik olyan más jellegű ösztönzők – például határidőket és kapcsolódó intézkedéseket tartalmazó korrekciós intézkedési tervek –, amelyekről a nemzeti felügyeleti hatóságok a helyi körülmények figyelembevételével döntöttek.

(4) A környezeti célokra vonatkozó ösztönzőknek pénzügyi jellegűek lehetnek, és rájuk nézve a 391/2013/EU végrehajtási rendelet 15. cikkében foglalt rendelkezések az irányadók. Ezeket kiegészíthetik olyan más jellegű ösztönzők – például határidőket és kapcsolódó intézkedéseket tartalmazó korrekciós intézkedési tervek –, amelyekről a nemzeti felügyeleti hatóságok a helyi körülmények figyelembevételével döntöttek.

(5) Ezenkívül helyi szinten a tagállamok a léginavigációs díjszabásra a 391/2013/EU végrehajtási rendelet 15. cikkében foglalt rendelkezéseknek megfelelően modulációt alkalmazhatnak.

III. FEJEZET

A TELJESÍTMÉNYTERVEK ELFOGADÁSA

13. cikk

A teljesítménytervek előzetes elfogadása

A tagállamok a nemzeti felügyeleti hatóságok javaslatára legkésőbb a referencia-időszak kezdete előtt hat hónappal elfogadják és a Bizottságnak elküldik a kötelező teljesítménycélokat tartalmazó teljesítményterveiket.

14. cikk

A teljesítménytervek és -célok értékelése és felülvizsgálata

(1) A Bizottság, kellően figyelembe véve az uniós szintű teljesítménycélok elfogadása és a teljesítménytervek értékelése közötti időszakban esetlegesen bekövetkezett változásokat, értékeli a teljesítményterveket, azok célkitűzéseit és különösen az uniós szintű teljesítménycélokkal – valamint a IV. mellékletben meghatározott kritériumokkal – való összhangjukat, illetve az azokhoz való hozzájárulásuk megfelelőségét. Amennyiben célokat helyi szinten, az uniós szintű teljesítménycélokra való hivatkozás nélkül határozták meg, az értékelésnek a IV. melléklet szerinti kritériumokon kell alapulnia.

(2) Amennyiben a Bizottság úgy találja, hogy egy teljesítményterv vagy annak egy része és a benne szereplő teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű célkitűzésekkel, és azokhoz megfelelően hozzájárulnak, illetve összhangban vannak a IV. mellékletben meghatározott összes kritériummal –, erről a teljesítményterv beérkezésétől számított legfeljebb öt hónapon belül értesíti az érintett tagállam(ok)at.

(3) Amennyiben a Bizottság úgy találja, hogy egy teljesítményterv vagy annak egy része és a benne szereplő teljesítménycélok vagy azok egy része nincsenek összhangban az

uniós szintű célkitűzésekkel vagy azokhoz nem járulnak hozzá megfelelően és/vagy nincsenek összhangban a IV. mellékletben meghatározott valamely kritériummal vagy kritériumokkal, a teljesítményterv beérkezésétől számított öt hónapon belül, az 549/2004/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően ajánlást ad az érintett tagállam(ok)nak felülvizsgált teljesítményterv (vagy annak egy része) és/vagy teljesítménycél(ok) elfogadására. Ilyen ajánlásra az érintett tagállammal/tagállamokkal folytatott konzultáció után kerülhet sor, és a határozatban egyértelműen meg kell jelölni a felülvizsgálandó teljesítményterv-részeket és/vagy teljesítménycél(oka)t, valamint meg kell indokolni a Bizottság értékelésének alapját.

(4) Ebben az esetben az érintett tagállam(ok)nak, a Bizottság véleményét megfelelően figyelembe véve el kell fogadnia (fogadniuk) a felülvizsgált teljesítménytervet (vagy annak egy részét) és/vagy teljesítménycél(oka)t, valamint az azok elérését elősegítő intézkedéseket, és az ajánlásról szóló értesítéstől számított négy hónapon belül értesítenie (értesíteniük) kell erről a Bizottságot.

15. cikk

A felülvizsgált teljesítménytervek és -célok értékelése és a korrekciós intézkedések elfogadása

(1) A Bizottság a IV. mellékletben foglalt kritériumok alapján értékeli minden egyes felülvizsgált teljesítménytervet (vagy annak egy részét) és az abban foglalt teljesítménycélokat.

(2) Amennyiben a Bizottság úgy találja, hogy a felülvizsgált teljesítményterv (vagy annak egy része) és a benne szereplő teljesítménycélok összhangban vannak az uniós szintű célokkal, és azokhoz megfelelően hozzájárulnak, valamint összhangban vannak a IV. mellékletben meghatározott összes kritériummal, a felülvizsgált teljesítményterv beérkezésétől számított öt hónapon belül értesíti erről az érintett tagállam(ok)at.

(3) Amennyiben a Bizottság úgy találja, hogy egy felülvizsgált teljesítményterv (vagy annak egy része) és a benne szereplő teljesítménycélok valamelyike vagy összessége nincs összhangban az uniós szintű célkitűzésekkel vagy azokhoz nem járulnak hozzá megfelelően és/vagy nincsenek összhangban a IV. mellékletben meghatározott valamely kritériummal vagy kritériumokkal, a felülvizsgált teljesítményterv beérkezésétől számított öt hónapon belül és az 549/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam(ok)nak korrekciós intézkedéseket kell hozniuk.

(4) E döntésben a IV. mellékletben meghatározott kritériumok alapján egyértelműen meg kell jelölni a felülvizsgálandó teljesítményterv-részeket és/vagy teljesítménycél(oka)t, valamint meg kell indokolni a Bizottság értékelésének alapját. A döntésben rendelkezni kell továbbá a teljesítménycélokra vonatkozó elvárt teljesítményszintről annak érdekében, hogy az érintett tagállam(ok) megtehesse (megtehessék) a megfelelő korrekciós intézkedéseket, és/vagy a döntés tartalmazhat korrekciós intézkedésekre vonatkozó javaslatokat is.

(5) Az érintett tagállam(ok)nak a Bizottság döntését követően két hónapon belül értesítenie (értesíteniük) kell a Bizottságot az általa (általuk) elfogadott korrekciós intézkedésekről, illetve fel kell tüntetnie (tüntetniük) azokat a tényezőket, amelyek igazolják a Bizottság döntésével való összhang biztosítását.

16. cikk

A referencia-időszak kezdete után elfogadott teljesítménytervek vagy korrekciós intézkedések

A 14. és 15. cikkben foglalt eljárások végrehajtásából eredően a referencia-időszak kezdete után elfogadott teljesítménytervek, illetve korrekciós intézkedések a referencia-időszak első napjától kezdődően, visszamenőleges hatállyal érvényesek.

17. cikk

A célok felülvizsgálata

(1) Az 549/2004/EK rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerinti eljárásnak megfelelően a Bizottság dönthet úgy, hogy felülvizsgálja az uniós szintű célokat és/vagy a tagállam kérésére engedélyezheti egy vagy több helyi cél felülvizsgálatát:

a) amennyiben a 18. cikk (4) bekezdésében említett jelentés alapján elégséges bizonyítékkal rendelkezik azzal kapcsolatban, hogy az eredeti célok kitűzésének alapjául szolgáló kiindulási adatok, feltételezések és okok már nem érvényesek; vagy

b) a 19. cikkben említett riasztási mechanizmus alkalmazásának eredményeként; vagy

c) azt követően, hogy a 10. cikk (3) bekezdésével összhangban döntést hozott az I. melléklet 1. szakaszának 4.1.b) pontja szerinti fő teljesítménymutatók tekintetében.

(2) Az uniós szintű teljesítménycélok felülvizsgálata a meglévő teljesítménytervek módosítását eredményezheti. Ebben az esetben a Bizottság dönthet az e rendelet II. és III. fejezetében foglalt ütemterv megfelelő kiigazításáról.

IV. FEJEZET

A TELJESÍTMÉNYCÉLOK ELÉRÉSÉNEK ELLENŐRZÉSE

18. cikk

Folyamatos ellenőrzés és jelentéstétel

(1) A teljesítménytervek végrehajtását a Bizottság és a nemzeti felügyeleti hatóságok ellenőrzik. E célból a teljesítménytervben rögzített éves értékeket veszik alapul. Amennyiben a referencia-időszak alatt a teljesítménycélok nem teljesülnek, az érintett tagállam(ok) a helyzet orvoslása érdekében korrekciós intézkedéseket határoz(nak) meg és alkalmaz(nak), és ezekről tájékoztatja (tájékoztatják) a Bizottságot. Amennyiben a Bizottság úgy látja, hogy ezek a korrekciós intézkedések nem elégségesek a helyzet orvoslására, az intézkedésekről szóló tájékoztatás kézhezvételét követő öt hónapon belül és az 549/2004/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően értesíti erről az érintett tagállam(oka)t, és korrekciós intézkedésekre tesz javaslatokat.

(2) Amennyiben a Bizottság olyan jelentős és tartós teljesítménycsökkenést észlel helyi szinten vagy a funkcionális légtérbeli szintjén, amely érint más, az egységes európai égbolthoz tartozó tagállamokat és/vagy az egész európai légtérrel, kérheti az érintett tagállamo(ka)t, hogy határozzon (határozzanak)

meg és alkalmazzon (alkalmazzanak) korrekciós intézkedéseket a teljesítménytervekben foglalt célok elérésére, és ezekről tájékoztassa (tájékoztassák) a Bizottságot. Amennyiben a Bizottság úgy látja, hogy ezek az intézkedések nem elégségesek a helyzet orvoslására, az intézkedésekről szóló tájékoztatás kézhezvételét követő öt hónapon belül, az 549/2004/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően értesíti erről az érintett tagállam(oka)t, és korrekciós intézkedésekre tesz javaslatokat.

(3) A Bizottság ellenőrzi a hálózatkezelő hálózati teljesítménytervnek végrehajtását. E célból a teljesítménytervben rögzített éves értékeket veszi alapul. Amennyiben a referencia-időszak alatt a célok nem teljesülnek, a Bizottság felkéri a hálózatkezelőt, hogy határozzon meg és alkalmazzon korrekciós intézkedéseket a hálózati teljesítménytervben foglalt célok elérésére, és ezekről tájékoztassa a Bizottságot. A Bizottság tájékoztatja ezekről a korrekciós intézkedésekről az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerinti nemzeti felügyeleti hatóságokat vagy szerveket.

(4) Legkésőbb minden év június 1-jéig, valamint ha a teljesítménycélok elérése veszélybe kerül, az 5. cikk (2) bekezdésének b) pontja szerinti nemzeti felügyeleti hatóságok vagy szervek jelentést tesznek a Bizottságnak a teljesítménytervek és -célok ellenőrzéséről. A jelentéseknek azokon az ajánlásokon kell nyugodniuk, amelyeket a Bizottság fog kidolgozni a referencia-időszak kezdete előtt. A Bizottság a teljesítménycélok eléréséről legalább évente egy alkalommal jelentést küld az egységes égbolttal foglalkozó bizottságnak.

19. cikk

Riasztási mechanizmusok

(1) Amennyiben a teljesítménytervek elfogadása idején előre nem látható, ugyanakkor elháríthatatlan és a tagállamok, a léginavigációs szolgáltatók és a hálózatkezelő befolyásán kívül eső körülmények miatt egy naptári év folyamán uniós szinten eléri a 10. cikk (4) bekezdésében említett riasztási küszöbérték(ek)et, a Bizottság az egységes égbolttal foglalkozó bizottságon keresztül a tagállamokkal folytatott konzultáció keretében értékeli a helyzetet, és négy hónapon belül megfelelő intézkedésekre tesz javaslatokat. Ez magában foglalhatja az uniós szintű, és ebből következően a helyi szintű teljesítménycélok felülvizsgálatát.

(2) Amennyiben a teljesítménytervek elfogadása idején előre nem látható, ugyanakkor elháríthatatlan és a tagállamok, a léginavigációs szolgáltatók és a hálózatkezelő befolyásán kívül eső körülmények miatt a naptári év folyamán helyi szinten eléri a 10. cikk (4) bekezdésében említett riasztási küszöbérték(ek)et, az érintett nemzeti felügyeleti hatóságok a Bizottsággal együttműködve értékeli a helyzetet, és négy hónapon belül megfelelő intézkedésekre tesznek javaslatokat. Ez magában foglalhatja a helyi szintű teljesítménycélok felülvizsgálatát.

(3) A tagállamok a helyi körülmények és sajátosságok figyelembevételére érdekében a 10. cikk (4) bekezdésében említettektől eltérő riasztási küszöbértékeket fogadhatnak el. Ebben az esetben ezeket a küszöbértékeket fel kell tüntetni a teljesítménytervben, és összhangba kell hozni a 10. cikk (4) bekezdése alapján elfogadott küszöbértékekkel. Az eltéréseket részletes indoklással kell alátámasztani. Ezen küszöbértékek aktiválásakor az (1) bekezdésben foglalt eljárást kell alkalmazni.

(4) Amennyiben a riasztási mechanizmus végrehajtása a teljesítménytervek, illetve a teljesítménycélok felülvizsgálatát vonja maga után, a Bizottság a II. és III. fejezetében említett eljárással összhangban a vonatkozó határidők megfelelő módosítása révén segíti elő a felülvizsgálatot.

20. cikk

A megfelelés ellenőrzésének elősegítése

(1) A léginavigációs szolgáltatók és a hálózatkezelő segíti a Bizottság és az érintett nemzeti felügyeleti hatóság, vagy az utóbbi nevében eljáró minősített szervezet, vagy – amennyiben releváns – az EASA által végzett vizsgálatokat és felméréseket, ezen belül a helyszíni szemléket. A nemzeti felügyeleti hatóságokra, illetve az EASA-ra a ruházott felügyeleti hatáskörök sérelme nélkül, az engedéllyel rendelkező személyek a következőkre kapnak felhatalmazást:

- a teljesítménytervek, illetve a teljesítménycélok megállapításához kapcsolódó dokumentumok és egyéb anyagok vizsgálata minden fő teljesítményterületen;
- másolatok, illetve kivonatok készítése ezekből a dokumentumokból;
- szóbeli magyarázat kérése a helyszínen.

(2) Az (1) bekezdésben említett vizsgálatokat és felméréseket az érintett tagállamban érvényben lévő eljárásokkal összhangban kell lefolytatni.

(3) A nemzeti felügyeleti hatóságok az 1034/2011/EU bizottsági rendeletben ⁽¹⁾ meghatározott repülésbiztonsági felügyeleti eljárásokkal összhangban ellenőrzik e rendeletnek a repülésbiztonsági teljesítményterülettel kapcsolatos végrehajtását.

(4) A szabványosítási vizsgálatok keretében az EASA a 216/2008/EK rendelet ⁽²⁾ 24. cikkének (5) bekezdésében említett munkamódszerekkel összhangban ellenőrzi e rendeletnek a fő repülésbiztonsági teljesítményterülettel kapcsolatos végrehajtását a tagállamokban.

V. FEJEZET

AZ EGYSÉGES EURÓPAI ÉGBOLTRA VONATKOZÓ LÉGINAVIGÁCIÓ MŰKÖDÉSÉVEL KAPCSOLATOS INFORMÁCIÓK GYŰJTÉSE, HITELESÍTÉSE, VIZSGÁLATA, ÉRTÉKELÉSE ÉS TERJESZTÉSE

21. cikk

A teljesítmény felülvizsgálata érdekében történő adatgyűjtés és adathitelesítés

(1) A nemzeti hatóságok, a léginavigációs szolgáltatók, a repülőtér-üzembentartók, a repülőtéri koordinátorok és a légi fuvarozók a Bizottság által egyéb uniós eszközök révén már összegyűjtött és a teljesítmény felülvizsgálata céljára is felhasználható adatokon felül, az V. mellékletben foglalt követelményeknek megfelelően biztosítják a szóban forgó melléklet szerinti adatoknak a Bizottság részére történő rendelkezésre bocsátását.

⁽¹⁾ HL L 271., 2011.10.18., 15. o.

⁽²⁾ HL L 79., 2008.3.19., 1. o.

(2) A nemzeti hatóságok a helyi sajátosságokat és a meglévő jelentéstételi csatornákat figyelembe véve megoszthatják, illetve részben vagy egészben átszervezhetik az adatszolgáltatási feladatokat nemzeti felügyeleti hatóságaik, léginnavigációs szolgáltatóik, repülőtér-üzembentartóik, valamint repülőtéri koordinátoraik között.

(3) Az adatszolgáltatók megteszik a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy biztosítsák az adatok minőségét, hitelesítését és időben történő továbbítását, és ezen belül rendelkezésre bocsátják a minőség-ellenőrzések és a hitelesítési folyamatok bizonyítékait, a Bizottságnak az adatok minőségével kapcsolatosan felmerült különleges kéréseire válaszként adott magyarázatokat és szükség esetén az adatok minőségének javítására irányuló cselekvési terveket. Az adatszolgáltatás díjtalanul, adott esetben elektronikus úton történik, a Bizottság által megadott formátumban.

(4) A Bizottság az (1) bekezdésben foglaltaknak megfelelően értékeli az adatok minőségét, és hitelesíti a továbbított adatokat. Amennyiben az adatok nem alkalmasak a teljesítmény felülvizsgálatára, a Bizottság a tagállamokkal és különösen azok nemzeti felügyeleti hatóságaival együttműködve megteheti a megfelelő intézkedéseket az adatok minőségének értékelésére és javítására.

(5) E rendelet alkalmazásában az (1) bekezdésben említett azon adatokat, amelyeket már korábban az Eurocontrol rendelkezésére bocsátottak, a Bizottság rendelkezésére bocsátottnak kell tekinteni. Amennyiben az adatokat még nem bocsátották az Eurocontrol rendelkezésére, a Bizottság és az Eurocontrol megteszi a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a szóban forgó adatokat a (3) bekezdésben meghatározott követelményekkel összhangban a Bizottság megkapja.

(6) Amennyiben lényegesen új adatszolgáltatási követelményeket határoznak meg, illetve az adatok minősége várhatóan nem lesz megfelelő, a Bizottság kísérleti tanulmányokat végezhet a tagállamok vagy az érdekeltek önkéntes részvételével, mielőtt e rendelet módosításával új adatszolgáltatási követelményeket vezetnének be. E kísérleti tanulmányok célja, hogy felmérjék a vonatkozó adatok gyűjtésének megvalósíthatóságát, illetve összevessék egymással egyfelől az adatok rendelkezésre állásából fakadó előnyöket, másfelől az adatgyűjtés költségét és az adatszolgáltatókra rótt terhet.

22. cikk

Az információk terjesztése

(1) Az 549/2004/EK rendelet 11. cikkében foglalt célkitűzések elérése érdekében a Bizottság hozzáférhetővé teszi az általános információkat az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaihoz való nyilvános hozzáférésről szóló, 2001. május 30-i 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽¹⁾ és különösen annak 4. cikkével, illetve az 550/2004/EK rendelet 18. cikkével összhangban.

(2) A 3. cikk (3) bekezdésének a) pontjában foglalt információkat az érdekeltek számára nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni, mindenekelőtt elektronikus úton. Ennek érdekében a Bizottság dönt a 21. cikk értelmében, teljesítményvonatkozású

célből gyűjtött adatok kezelésével, védelmével, bizalmas kezelésével és terjesztésével, valamint a kapcsolódó szellemi tulajdonjogokkal kapcsolatos politikáról.

(3) A 18. cikk (4) bekezdésében említett bizottsági jelentéseket nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni, és a rájuk való hivatkozásokat közzé kell tenni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A Bizottság határozhat úgy, hogy rendszeresen az érdekeltek rendelkezésére bocsát további általános információkat is, mindenekelőtt elektronikus úton.

(4) A 10. cikkben említett uniós szintű teljesítménycélakat, valamint a III. fejezetben említett elfogadott teljesítménytervekre való hivatkozásokat nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni, és közzé kell tenni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*.

(5) A különleges információkhoz, például a hitelesített adatokhoz és statisztikákhoz való egyedi hozzáférést biztosítani kell azon adatszolgáltatók részére, akiket az információk és tevékenységek közvetlenül érintenek.

VI. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

23. cikk

Mentességek

Abban az esetben, ha a 391/2013/EU végrehajtási rendelet 3. cikkében meghatározott eljárásokkal összhangban megállapításra került, hogy a repülőtéri léginnavigációs szolgáltatások és/vagy a kommunikációs, navigációs és légtérelőző szolgáltatások (CNS), a meteorológiai szolgáltatások (MET) és a légiforgalmi tájékoztató szolgálatok (AIS) valamelyikére vagy mind-egyikére piaci feltételek vonatkoznak, és a tagállamok a szóban forgó rendelet értelmében úgy döntöttek, hogy az említett szolgáltatások tekintetében nem számítanak ki megállapított költségeket, nem számítanak ki és nem határoznak meg repülőtéri díjakat, illetve nem alkalmaznak pénzügyi ösztönzőket, a költséghatékonysági célok e szolgáltatásokra nem alkalmazandók.

24. cikk

Fellebbezés

A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az e rendelet alapján meghozott határozatok megfelelően indokoltak legyenek, és hatékony felülvizsgálati és/vagy fellebbezési eljárás vonatkozzon rájuk.

25. cikk

A rendszer felülvizsgálata

Az egyes referencia-időszakok végéig a Bizottság felülvizsgálja a teljesítményrendszert és különösen elemzi a rendszer hatását, hatékonyságát és hatókörét az ICAO által ezen a területen végzett munka figyelembevételével.

26. cikk

A 677/2011/EU rendelet módosításai

A 677/2011/EU rendelet a következőképpen módosul:

1. A (28) preambulumbekendést el kell hagyni.

⁽¹⁾ HL L 145., 2001.5.31., 43. o.

2. Az 5. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A hosszú távú perspektívára vonatkozó iránymutatások biztosítása érdekében a hálózatkezelő hálózatstratégiai tervet dolgoz ki, tart fenn és hajt végre, és ezt összehangolja a 390/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet (*) 8. cikkének (1) bekezdése szerinti referencia-időszakkal.

(*) HL L 128., 2013.5.9., 1. o.”

3. Az 5. cikk (4) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(4) A hálózatstratégiai tervet rendszeresen, az egyes referencia-időszakok kezdete előtt legalább 12 hónappal frissíteni kell.”

„IV. MELLÉKLET

MINTA A HÁLÓZATSTRATÉGIAI TERVHEZ

A hálózatstratégiai tervet az alábbi tagolás szerint kell elkészíteni:

1. BEVEZETÉS

1.1. A hálózatstratégiai terv hatálya (területi és időbeli)

1.2. A terv elkészítése és a jóváhagyási folyamat

2. ÁLTALÁNOS HÁTTÉR ÉS KÖVETELMÉNYEK

2.1. A hálózat aktuális és tervezett helyzetének leírása, beleértve az európai útvonalhálózat-kialakítási funkciót, a légiforgalmiáramlás-szervezést, a repülőtereket és a szűkös erőforrásokat

2.2. A tervidőszakhoz kapcsolódó kihívások és lehetőségek (beleértve a forgalmi igények előrejelzését és világszintű alakulását)

2.3. A különféle érdekelt felek által kifejezésre juttatott teljesítménycélok és üzleti követelmények, valamint az uniós szintű teljesítménycélok

3. STRATÉGIAI JÖVŐKÉP

3.1. A hálózatfejlesztési stratégia leírása, amely révén teljesíthetők a kitűzött teljesítménycélok és üzleti követelmények

3.2. A teljesítményrendszernek való megfelelés

3.3. Az európai ATM-főtervnek való megfelelés

4. STRATÉGIAI CÉLKITŰZÉSEK

4.1. A hálózatstratégiai célkitűzések leírása:

- a) a részt vevő operatív érdekelt felek együttműködési szempontjai a szerepek és felelősségi körök tekintetében,
- b) annak bemutatása, hogy a stratégiai célkitűzések hogyan segítik elő a követelmények teljesülését,
- c) az e célkitűzések megvalósítása felé tett előrehaladás mérési módszerének meghatározása,
- d) annak bemutatása, hogy a stratégiai célkitűzések hogyan hatnak az iparágra és más érintett területekre.

5. STRATÉGIAI TERVEZÉS

5.1. A rövid/középtávú tervezés ismertetése:

- a) az egyes stratégiai célkitűzések prioritásai,

4. A 20. cikk (3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A hálózatkezelő évente jelentést nyújt be a Bizottsághoz és az Ügynökséghez a feladatai teljesítése során meghozott intézkedésekről. A jelentésben ki kell térni az egyes hálózati funkciókra és a teljes hálózat helyzetére, valamint a jelentés tartalmának közvetlenül kapcsolódnia kell a hálózatstratégiai terv, a hálózatműködtetési terv és a 390/2013/EU bizottsági végrehajtási rendelet 6. cikkének d) pontja szerinti hálózati teljesítményterv tartalmához. A Bizottság tájékoztatja az egységes égbolttal foglalkozó bizottságot.”

5. A IV. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

- b) az egyes stratégiai célkitűzések végrehajtása a következők tekintetében: a technológia előírt alkalmazása, az architektúrát érintő hatás, az emberi tényezők, a felmerülő költségek, az előnyök, valamint a szükséges irányítás, az erőforrások és a szabályozás,
- c) a szükséges operatív érdekelt felek részvétele a terv egyes elemeiben, beleértve szerepeiket és felelősségi köreiket,
- d) a hálózatkezelő részvételének közösen elfogadott szintje az egyes egyedi funkciókat érintő terv egyes elemei végrehajtásának támogatásához.

5.2. A hosszú távú tervezés ismertetése:

- a) szándék minden egyes stratégiai célkitűzés teljesítésére a következők tekintetében: a szükséges technológia és a megfelelő K + F szempontok, az architektúrát érintő hatás, az emberi tényezők, a gazdaságossági tanulmány, a szükséges irányítás és szabályozás, valamint e beruházások kapcsolódó biztonsági és gazdasági indoklásai,
- b) az operatív érdekelt felek megkívánt részvétele a terv egyes elemeiben, ideértve szerepeiket és felelősségi köreiket.

6. KOCKÁZATÉRTÉKELÉS

6.1. A terv megvalósításához kapcsolódó kockázatok ismertetése

6.2. Az ellenőrzési folyamat ismertetése (ideértve a kiindulási célkitűzésektől való lehetséges eltérést)

7. AJÁNLÁSOK

7.1. Az Unió és a tagállamok által a terv megvalósításának elősegítése érdekében meghozandó intézkedések meghatározása.”

27. cikk

Hatálybalépés

(1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

(2) Ez a rendelet a 8. cikkben meghatározott második referencia-időszakban, annak kezdetétől alkalmazandó. A teljesítményrendszer alkalmazásával összefüggésben és annak érdekében, hogy a 10. cikk (2) bekezdése szerinti uniós szintű célok a második referencia-időszak kezdete előtt elfogadásra kerülhessenek, valamint a teljesítményterveknek az e rendelet rendelkezéseinek megfelelő kidolgozása és elfogadása céljából, az 1. cikk (3) bekezdését, az 1. cikk (4) bekezdését, a 3. cikk (3) bekezdésének i) pontját, a 3. cikk (3) bekezdésének n) pontját, az

5. cikket, a 6. cikket, a 9. cikk (3) bekezdését, a 9. cikk (4) bekezdését, a 26. cikket, a II. fejezetet, a III. fejezetet, valamint az I., II., III., IV. és V. mellékletet e rendelet hatálybalépésének időpontjától kell alkalmazni.

28. cikk

Hatályon kívül helyezés

A teljesítményrendszernek a 8. cikkben foglaltaknak megfelelően az első referencia-időszakban történő végrehajtásával kapcsolatos tagállami kötelezettségek sérelme nélkül, a 691/2010/EU bizottsági rendeletet, a 677/2011/EU bizottsági rendeletet 26. cikkét és az 1216/2011/EU bizottsági végrehajtási rendeletet 2015. január 1-jei hatállyal hatályon kívül kell helyezni.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2013. május 3-án.

a Bizottság részéről
az elnök

José Manuel BARROSO

I. MELLÉKLET

FŐ TELJESÍTMÉNYMUTATÓK ÉS TELJESÍTMÉNYMUTATÓK

1. SZAKASZ

Az uniós szintű célmeghatározás és uniós szintű teljesítményellenőrzés területe

1. REPÜLSÉSBIZTONSÁG

1.1. Fő teljesítménymutatók

- a) A repülésbiztonság menedzsment 2. szakasz 1.1.a) pontjában meghatározott hatékonyságának minimális szintje.
- b) A kockázatelemzési eszköz módszerén alapuló súlyosságosztályozási rendszer alkalmazásának százalékos aránya legalább a repülésbiztonsági események következő három kategóriájának jelentése tekintetében: minimális elküldött távolság megsértése, futópályasértés, valamint ATM-specifikus repülésbiztonsági események valamennyi légitforgalmi szolgálati egység vonatkozásában, a 2. szakasz 1.1.b) pontjában meghatározottaknak megfelelően.

2. KÖRNYEZET

2.1. Fő teljesítménymutatók

- a) Az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a tényleges röppályán, az alábbiak szerint:
 - i. a mutató a tényleges röppálya útvonali része légtér-ellenőrzési adatokon alapuló hosszának és a földrajzi főkörön mért távolság megfelelő szakaszának az egymással való összehasonlítása az európai légtéren belüli vagy azon áthaladó valamennyi IFR repülés összesített számának figyelembevételével;
 - ii. útvonalinak minősül a repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívüli repülés;
 - iii. amennyiben egy járat az európai légtéren kívüli helyről indul, illetve ilyen helyre érkezik, a repülésnek csak az európai légtérben megtett szakaszát kell figyelembe venni.
- b) Az átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppályán, az alábbiak szerint:
 - i. a mutató a legutolsó benyújtott repülési terv szerinti röppálya útvonali része hosszának és a földrajzi főkörön mért távolság megfelelő szakaszának különbsége az európai légtéren belüli vagy azon áthaladó valamennyi IFR repülés összesített számának figyelembevételével;
 - ii. útvonalinak minősül a repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívüli repülés;
 - iii. amennyiben egy járat az európai légtéren kívüli helyről indul, illetve ilyen helyre érkezik, a repülésnek csak az európai légtérben megtett szakaszát kell figyelembe venni.

2.2. Teljesítménymutatók

- a) A kapacitáslekötési eljárások hatékonysága a rugalmas légtérfelhasználás érdekében, az alábbiak szerint:
 - i. a mutató a foglalás céljából vagy az általános légiforgalomtól való elkülönítés céljából történő légtérkiosztás időtartamának és annak a légtérhasználati időtartamnak a hányadosa, amelyre az ilyen foglalást vagy elkülönítést igénylő tevékenység végzéséhez szükség volt;
 - ii. a mutatót külön számolják ki a taktikai és előtaktikai légtérkiosztásra, valamint a hálózatkezelőnek jelentett valamennyi kiosztásra vonatkozóan.
- b) A feltételes útvonalak tervezési aránya, mely a következőképpen határozható meg: a feltételes útvonalakon át vezető repülési tervet benyújtó légi járművek számának és azon légi járművek számának aránya, amelyeknek ilyen útvonalak tervezésére lehetőségük lett volna.
- c) A feltételes útvonalak tényleges használata, amely a következőképpen határozható meg: a feltételes útvonalakat használó légi járművek számának és azon légi járművek számának hányadosa, amelyeknek ilyen útvonalak tervezésére lehetőségük lett volna.

3. KAPACITÁS

3.1. Fő teljesítménymutatók

Az útvonali ATFM-mel (légiforgalomáramlás-szervezéssel) kapcsolatos, a léginavigációs szolgálatoknak tulajdonítható késés járatonkénti átlaga percben kifejezve, az alábbiak szerint:

- i. az útvonali ATFM-mel kapcsolatos késés a légiforgalomáramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 255/2010/EU bizottsági rendelet⁽¹⁾ meghatározása szerinti, a központi ATFM-egység által kiszámolt késés, amely a légi jármű üzemben tartója által benyújtott legutolsó repülési tervben igényelt becsült felszállási idő, valamint a központi ATFM-egység által kiszámolt és ütemezett felszállási idő különbsége;

(1) HL L 80., 2010.3.26., 10. o.

- ii. a mutató az európai légtérben lebonyolított valamennyi IFR repülésre és az ATFM-mel kapcsolatos késések minden okára vonatkozik, kivéve a rendkívüli eseményeket;
- iii. a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki.

3.2. Teljesítménymutató

Az ATFM-mel kapcsolatos, a közlekedési és repülőtéri léginavigációs szolgálatoknak tulajdonítható, az érkezési repülőtéren a leszállási korlátozások miatti érkezési késés járatonkénti átlaga percben kifejezve, az alábbiak szerint:

- i. a mutató az ATFM-mel kapcsolatos generált érkezési késés beérkező IFR repülésenkénti átlaga;
- ii. a mutató minden olyan IFR repülésre vonatkozik, amely magában foglalja az érkezési repülőtérre érkezést, illetve vonatkozik az ATFM-mel kapcsolatos késések minden okára is, a rendkívüli események kivételével;
- iii. a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan számolják ki.

4. KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG

4.1. Fő teljesítménymutatók

- a) Az útvonali léginavigációs szolgálatokra megállapított uniós szintű átlagos egységköltség, az alábbiak szerint:
 - i. a mutató az útvonali megállapított költségek, valamint európai uniós szinten az időszakra várható, útvonali szolgálati egységekben kifejezett azon útvonali forgalom-előrejelzések aránya, amelyek a 10. cikk (5) bekezdésének alkalmazásában az európai uniós szintű célok megállapításával kapcsolatos bizottsági feltételezésekben is szerepelnek;
 - ii. a mutatót euróban és reálértéken kell kifejezni;
 - iii. a mutatót a referencia-időszak minden egyes évére meg kell állapítani.
- b) A közlekedési léginavigációs szolgálatokra megállapított uniós szintű átlagos egységköltség, az alábbiak szerint:
 - i. a mutató a megállapított költségek, valamint a közlekedési szolgálati egységekben kifejezett azon forgalom-előrejelzések aránya, amelyek a 10. cikk (5) bekezdésének alkalmazásában az európai uniós szintű célok megállapításával kapcsolatos bizottsági feltételezésekben is szerepelnek;
 - ii. a mutatót euróban és reálértéken kell kifejezni;
 - iii. a mutatót a referencia-időszak minden egyes évére meg kell állapítani;
 - iv. a mutató a második referencia-időszak harmadik évének kezdetétől alkalmazandó a 10. cikk (3) bekezdésében említett döntés alapján.

4.2. Teljesítménymutató

Az Eurocontrol költségei és különösen azok alakulása, összehasonlításban a 4.1.a) pontban meghatározott fő teljesítménymutatók alakulásával. Ebből a célból a tagállamok biztosítják, hogy az Eurocontrol tájékoztassa a Bizottságot a referencia-időszakra nézve elfogadott költségvetéséről, a költségvetés tényadatairól, valamint költségalapjáról, továbbá az egységköltségnek az elfogadott költségalap és a forgalom előrelátható alakulásának arányából fakadó alakulásáról az egyes összetevők alakulását szemléltető lebontásban, külön-külön feltüntetve a különböző szolgáltatási tevékenységeket.

2. SZAKASZ

A helyi szintű célmeghatározás és helyi szintű teljesítményellenőrzés területe

1. REPÜLÉSBIZTONSÁG

1.1. Fő teljesítménymutatók

- a) A repülésbiztonság menedzsment hatékonysága a tagállamok, nemzeti felügyelő hatóságok és légiforgalmi szolgálatok vagy kommunikációs, navigációs és légtérrelőrzési szolgáltatások nyújtására tanúsítvánnyal rendelkező léginavigációs szolgáltatók tekintetében. Ezt a fő teljesítménymutatót az alábbi irányítási célok megvalósítási szintje alapján kell mérni:
 - i. Repülésbiztonsági politika és kapcsolódó célkitűzések;
 - ii. Repülésbiztonsági kockázatok kezelése;
 - iii. Repülésbiztonság biztosítása;
 - iv. Repülésbiztonság előmozdítása;

- v. Repülésbiztonsági kultúra.
- b) A kockázatelemzési eszköz módszerén alapuló súlyosságosztályozási rendszer alkalmazása legalább a következők jelentése tekintetében: minimális elkülönítési távolság megsértése, futópályasértések, valamint ATM-specifikus repülésbiztonsági események valamennyi légiforgalmi szolgálati egység vonatkozásában. A fenti repülésbiztonsági események jelentése során a tagállamok és a léginavigációs szolgáltatók az alábbi súlyossági osztályokat alkalmazták:
- i. Súlyos esemény
 - ii. Komoly esemény
 - iii. Jelentős esemény
 - iv. Repülésbiztonsági következmény nélküli esemény
 - v. Meghatározatlan súlyosságú esemény; például nem áll rendelkezésre elegendő adat vagy a bizonyítékok nem meggyőzőek, illetve ellentmondásosak, így nem teszik lehetővé az esemény súlyosságának meghatározását.
- A módszer alkalmazásáról szóló jelentést az egyes eseményekre vonatkozóan kell megtenni.
- c) A tagállamok és léginavigációs szolgálataik jelentése a méltányosság elvének (just culture) alkalmazásáról vagy annak hiányáról.

E mutatók alkalmazásában helyi szint alatt a funkcionális légtérblokk szintje értendő, ellenőrzési célból pedig megadásra kerül a nemzeti szintű közreműködés mértéke.

1.2. Teljesítménymutatók

- a) automatikus biztonságiadat-rögzítő rendszerek léginavigációs szolgálatok általi alkalmazása, amennyiben ilyen rendszerek rendelkezésre állnak, amely magában foglalja legalább a minimális elkülönítési távolság megsértéseinek és a futópályasértéseknek az ellenőrzését.
- b) a tagállamok és léginavigációs szolgálataik éves jelentése az eseményekkel kapcsolatos jelentéstételi szintjéről, amelynek célja a jelentéstételi szint mérése és a jelentéstételi kultúra javítása;
- c) legalább a következők száma: minimális elkülönítési távolság megsértése, futópályasértés, légtér megsértése, valamint ATM-specifikus repülésbiztonsági események valamennyi légiforgalmi szolgálati egység vonatkozásában.

E mutatók alkalmazásában helyinek minősül a funkcionális légtérblokk szintje, ellenőrzési célból pedig megadásra kerül a nemzeti szintű közreműködés mértéke.

2. KÖRNYEZET

2.1. Fő teljesítménymutatók

Az átlagos vízszintes útvonalon repülési hatékonyság a tényleges röppályán, az alábbiak szerint:

- i. ez a mutató a tényleges röppálya útvonalon részén légtér-ellenőrzési adatokon alapuló hosszának és a megtett távolságnak az egymással való összehasonlítása a helyi légtéren belüli vagy azon áthaladó valamennyi IFR repülés összesített számának figyelembevételével;
- ii. útvonalinak minősül a repülőtér körüli 40 NM sugarú körön kívüli repülés,
- iii. amennyiben egy járat a helyi légtéren kívüli helyről indul, illetve ilyen helyre érkezik, a repülésnek csak a helyi légtérben megtett szakaszát kell figyelembe venni;
- iv. a „megtett távolság” a helyi légtérben értelmezett belépési és kilépési pontok helyzetének függvénye. Az uniós szintű mutató esetében alkalmazott távolság az e pontok által kijelölt szakaszokból tevődik össze. A helyi légtéren való áthaladáskor megtett távolságok összege megegyezik az uniós szintű mutató esetében alkalmazott távolsággal.

E mutató alkalmazásában helyi szint alatt a funkcionális légtérblokk szintje értendő.

2.2. Teljesítménymutatók

- a) A kigurulási szakaszban eltöltött többletidő, az alábbiak szerint:
- i. a mutató a tényleges gurulási idő és a légi jármű akadálytalan kigurulásának kisforgalmú időszakban mérhető ideje közötti különbség;
 - ii. a mutatót percben, indulásonként és az egész naptári évre vonatkozóan kell kifejezni.
- b) A közelségi légtérben eltöltött többletidő, az alábbiak szerint:
- i. a mutató az ASMA-n (érkezési, besorolási és mérési területen) való áthaladási idő és a légi jármű ASMA-n való akadálytalan áthaladásának kisforgalmú időszakokban mérhető közötti különbség;
 - ii. a mutatót percben, érkezésenként és az egész naptári évre vonatkozóan kell kifejezni;
 - iii. Az ASMA a következőképpen határozható meg: az érkezési repülőtér körüli, 40 NM sugarú virtuális henger.

c) Az 1. szakasz 2.2. pontja szerint meghatározott mutatók.

Az a) és b) mutatók értelmezésében helyi szint alatt a nemzeti szint értendő, lebontva a repülőterek szintjére. A c) mutató alkalmazásában helyi szint alatt a nemzeti szint értendő.

3. KAPACITÁS

3.1. Fő teljesítménymutatók

a) Az útvonali ATFM-mel kapcsolatos késés járatonkénti átlaga percben kifejezve, az alábbiak szerint:

- i. az útvonali ATFM-mel kapcsolatos késés a légiforgalomáramlás-szervezésre vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 255/2010/EK bizottsági rendelet meghatározása szerinti, a központi ATFM-egység által kiszámolt késés, amely a légi jármű üzemben tartója által benyújtott legutolsó repülési tervben igényelt becsült felszállási idő, valamint a központi ATFM-egység által kiszámolt és ütemezett felszállási idő különbsége;
- ii. a mutató vonatkozik a helyi légtéren áthaladó valamennyi IFR repülésre és az ATFM-mel kapcsolatos késések minden okára, kivéve a rendkívüli eseményeket;
- iii. a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden évére vonatkozóan számolják ki.

E mutató alkalmazásában helyi szint alatt a funkcionális légtérblokk szintje értendő, ellenőrzési célból az átláthatóság érdekében a legmegfelelőbb szintre lebontva.

b) Az útvonali ATFM-mel kapcsolatos, a közlekedési és repülőterei léginavigációs szolgálatoknak tulajdonítható, az érkezési repülőterén a leszállási korlátozások miatti késés járatonkénti átlaga percben kifejezve, az alábbiak szerint:

- i. a mutató ATFM-mel kapcsolatos generált érkezési késés beérkező IFR repülésenkénti átlaga;
- ii. a mutató az érkezési repülőterre érkező valamennyi IFR repülésre és az ATFM-mel kapcsolatos késések minden okára vonatkozik, kivéve a rendkívüli eseményeket;
- iii. a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden évére vonatkozóan számolják ki.

E mutató értelmezésében helyi szint alatt a nemzeti szint értendő, ellenőrzési célból lebontva a repülőterek szintjére.

3.2. Teljesítménymutatók

a) ATFM-résidők betartása a 255/2010/EU rendelet 11. cikkében előírtak szerint.

b) A légiforgalom-irányítással kapcsolatos, az indulási repülőterén a felszállási korlátozások miatti, indulás előtti késés járatonkénti átlaga percben kifejezve, az alábbiak szerint:

- i. a mutató a légiforgalom-irányítással kapcsolatos indulás előtti késés induló IFR repülésenkénti átlaga;
- ii. a mutató minden olyan IFR repülésre vonatkozik, amely magában foglalja az indulási repülőterén való felszállást, illetve azokat a légiforgalom-irányítási korlátozásból fakadó indulási késéseket is, amikor a légi jármű egyébként felkészült arra, hogy elhagyja indulási állóhelyét;
- iii. a mutatót a teljes naptári évre és a referencia-időszak minden évére vonatkozóan számolják ki.

E mutatók értelmezésében helyi szint alatt a nemzeti szint értendő, ellenőrzési célból lebontva a repülőterek szintjére.

4. KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG

4.1. Fő teljesítménymutatók

a) Az útvonali léginavigációs szolgálatokra megállapított egységköltségek, az alábbiak szerint:

- i. a mutató az útvonali megállapított költségek, valamint helyi szinten az időszakra várható, útvonali szolgálati egységekre lebontott, díjszámítási körzeten belüli azon forgalom-előrejelzések aránya, amelyek a 11. cikk (3) bekezdésének a) és b) pontjával összhangban elkészített teljesítménytervekben szerepelnek;
- ii. a mutatót nemzeti pénznemben és reálértéken kell kifejezni;
- iii. a mutatót a referencia-időszak minden évére meg kell állapítani.

b) A közlekedési léginavigációs szolgálatokra megállapított egységköltség(ek), az alábbiak szerint:

- i. a mutató a megállapított költségek és a 11. cikk (3) bekezdésének a) és b) pontjával összhangban elkészített teljesítménytervekben szereplő, közlekedési szolgálati egységekre lebontott forgalom-előrejelzések arányának eredménye;

- ii. a mutatót nemzeti pénznemben és reálértéken kell kifejezni;
 - iii. a mutatót a referencia-időszak minden egyes évére meg kell állapítani.
- E két mutató alkalmazásában helyi szint alatt a díjszámítási körzet szintje értendő.
-

II. MELLÉKLET

MINTA A TELJESÍTMÉNYTERVEKHEZ

A teljesítményterveket az alábbi tagolás szerint kell elkészíteni:

1. BEVEZETÉS

- 1.1. A helyzet leírása (a terv alkalmazási köre, az érintett léginavigációs szolgáltatók listája stb.).
- 1.2. A referencia-időszakra vonatkozó makrogazdasági forgatókönyv ismertetése, ideértve az általános feltételezéseket (forgalom-előrejelzések stb.)
- 1.3. Az érdekeltekkel a teljesítményterv kidolgozása érdekében folytatott egyeztetés eredményének, a megkötött egyezségeknél, valamint a vitatott kérdéseknek és a nézeteltérések okainak ismertetése.
- 1.4. A léginavigációs szolgáltatók hálózatstratégiai terv végrehajtását célzó, funkcionális légtérblokk-szintű intézkedéseinek ismertetése, valamint a funkcionális légtérblokkok hosszú távú üzemeltetésének egyéb vezérelvei.
- 1.5. Azon repülőterek listája, amelyekre a rendelet 1. cikkének megfelelően a teljesítményrendszert alkalmazzák, és az e repülőtereken végzett, műszeres repülési szabályok szerinti légi szállítási műveletek átlagos száma.
- 1.6. A 391/2013/EU végrehajtási rendelet 1. cikke (5) bekezdésének alkalmazásában mentességet élvező repülőterek listája, és az e repülőtereken végzett, műszeres repülési szabályok szerinti szállítási műveletek átlagos száma.

2. BERUHÁZÁSOK

- 2.1. Az új ATM-rendszerekbe történő beruházásokkal és a meglévő ATM-rendszerek nagyobb átalakításaival kapcsolatos költségeknek, valamint e beruházások jellegének és teljesítménycélokhoz való hozzájárulásának leírása és indoklása, ideértve relevanciájukat és összhangjukat az európai ATM-főtervvel, az 550/2004/EK rendelet 15a. cikke szerinti közös projektekkel és – megfelelő esetben – a hálózatstratégiai tervvel.
- 2.2. A 2.1. pontban említett leírás és indoklásban ki kell térni az alábbiakra:
 - i. a 2.1. pontban leírt és indokolt beruházások összegének a beruházások teljes összegéhez való viszonya;
 - ii. az új rendszerekbe való beruházások, a meglévő rendszerek átalakításai és a pótló beruházások közötti különbségtétel;
 - iii. az új ATM-rendszerekbe való minden egyes beruházásnak és a meglévő ATM-rendszerek nagyobb átalakításának az európai ATM-főtervhez, az 550/2004/EK rendelet 15a. cikke szerinti közös projektekhez és – megfelelő esetben – a hálózatstratégiai tervhez való viszonya;
 - iv. a funkcionális légtérblokk szintjén megvalósuló vagy – megfelelő esetben – a más tagállamokkal vagy funkcionális légtérblokkokkal kialakított szinergiák részletes ismertetése, mindenekelőtt a közös infrastruktúra és a közös közbeszerzés tekintetében;
 - v. az ezekből a beruházásokból fakadó várható előnyök részletes ismertetése a négy fő teljesítményterületen elért teljesítmények tekintetében, lebontva azokat az útvonali és közelkörzeti/repülőtéri szakaszokra és repülésekre, valamint az előnyök megjelenési időpontjának ismertetése;
 - vi. tájékoztatás a beruházás alapjául szolgáló döntéshozatali folyamatról, például a dokumentált költséghatékonysági elemzés meglétéről, a felhasználói egyeztetések megtartásáról, azok eredményeiről és az esetleges eltérő véleményekről.

3. HELYI SZINTŰ TELJESÍTMÉNYCÉLOK

- 3.1. A referencia-időszak teljes tartamára vonatkozóan a 2. szakasz I. melléklete szerinti egyes fő teljesítménymutatókra tett hivatkozással megállapított teljesítménycélok minden egyes kulcsfontosságú teljesítményterületen, ellenőrzési és ösztönzési célból használt éves értékekkel:
 - a) Repülésbiztonság
 - i. a repülésbiztonság menedzsment hatékonyságának szintje: helyi szintű célok a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan;
 - ii. a kockázatelemzési eszköz módszerén alapuló súlyosságosztályozási rendszer alkalmazása: helyi szintű célok a referencia-időszak minden évére vonatkozóan (százalékos arány);
 - iii. a méltányosság elve (just culture): helyi szintű célok a referencia-időszak utolsó évére vonatkozóan;

b) Környezet

- i. az útvonaltervezés javítására irányuló folyamat leírása;
- ii. átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a tényleges röppályán.

c) Kapacitás

- i. az útvonali légitforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, járatonkénti átlagos késés percben kifejezve;
- ii. a repülőtéri légitforgalmiáramlás-szervezéssel összefüggő, járatonkénti átlagos érkezési késés percben kifejezve;
- iii. a léginnavigációs szolgáltató(k) által létrehozott kapacitásterv.

d) Költséghatékonyság

- i. az 550/2004/EK rendelet 15. cikke (2) bekezdésének a) és b) pontjában foglalt rendelkezésekkel összhangban, továbbá a 391/2013/EU végrehajtási rendelet rendelkezéseinek alkalmazásában a referencia-időszak minden egyes évére vonatkozóan az útvonali és repülőtéri léginnavigációs szolgáltatókra megállapított költségek;
- ii. az útvonali és repülőtéri szolgálati egységekre vonatkozó előrejelzések a referencia-időszak egyes éveire;
- iii. ennek eredményeként a referencia-időszakra megállapított egységköltségek;
- iv. az érintett léginnavigációs szolgáltatók sajáttőke-arányos nyereségének ismertetése és indoklása, a tőkeáttételi mutató, valamint a megállapított költségekben foglalt tőkeköltség kiszámításához használt eszközalap szintje/összetétele;
- v. a referencia-időszakot megelőző évekből való átvitt összegek ismertetése és magyarázata.
- vi. gazdasági feltételezések ismertetése, ideértve a következőket:
 - a tervben alkalmazott inflációs feltételezések, olyan nemzetközi forrásokkal összevetve, mint az IMF (Nemzetközi Valutaalap) fogyasztói árindexe az előrejelzések és az Eurostat harmonizált fogyasztói árindexe a tényleges adatok vonatkozásában; Az említett forrásoktól való esetleges eltérések indoklása,
 - a megállapított költségekben foglalt nyugdíjköltségek kiszámításának alapjául szolgáló feltételezések, ideértve a hatályban lévő releváns nemzeti nyugdíj- és nyugdíjszámítási rendelkezések, valamint azon rendelkezések leírását, amelyek a nyugdíjjal kapcsolatos feltételezések alapulnak, továbbá arra vonatkozó információ, hogy várható-e az említett rendelkezések módosítása,
 - a léginnavigációs szolgáltatók ellátásának finanszírozására szolgáló kölcsönökre vonatkozó kamatláb-feltételezések, ideértve a kölcsönökkel kapcsolatos fontos információkat (összeg, futamidő stb.), valamint az adózás előtti tőkeköltség és a megállapított költségekben foglalt tőkeköltség kiszámításához használt, a tartozások átlagos (súlyozott) kamatára vonatkozó magyarázat,
 - a nemzetközi számviteli standardokon túlmenő, lehetséges kiigazítások;
- vii. adott esetben, a megelőző referencia-időszakra vonatkozóan a 391/2013/EU végrehajtási rendelet 14. cikke (2) bekezdésének a) pontjában említett releváns események vagy körülmények bemutatása a 391/2013/EU végrehajtási rendelet 14. cikke (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott kritériumok alkalmazásával, ideértve a 391/2013/EU végrehajtási rendelet 14. cikke (1) bekezdése a) és b) pontjának alkalmazása alól mentesülő költségek szintjének, összetételének és indoklásának értékelését;
- viii. adott esetben, az referencia-időszak idején tervezett esetleges jelentős szerkezetátalakítás ismertetése, ideértve a szerkezetátalakítási költségek szintjét és e költségek indoklását az adott időn belül a légtérfelhasználóknál keletkezett nettó haszon fényében;
- ix. adott esetben, a megelőző referencia-időszakban jóváhagyott, megtérítendő szerkezetátalakítási költségek.

3.2. A teljesítménycélok és a releváns uniós szintű teljesítménycélok összhangjának ismertetése és magyarázata. Uniós szintű teljesítménycélok hiányában a terv szerinti célok ismertetése és magyarázata, ideértve annak bemutatását, hogy e célok hogyan járulnak hozzá az európai ATM-hálózat teljesítményének javításához.

3.3. A teljesítményterületek közötti kölcsönhatások és kompromisszumok ismertetése és magyarázata, ideértve a kompromisszumok értékeléséhez alkalmazott feltételezéseket.

3.4. Az egyes léginnavigációs szolgáltatók hozzájárulása a funkcionális légtérblokkra nézve az 5. cikk (2) bekezdése c) pontjának ii. alpontjában meghatározott teljesítménycélok eléréséhez.

4. ÖSZTÖNZŐ RENDSZEREK

4.1. A légnavigációs szolgáltatók tekintetében alkalmazandó ösztönző rendszerek leírása és magyarázata.

5. A TERV KATONAI VONATKOZÁSAI

A terv polgári–katonai vonatkozásainak ismertetése: a kapacitás növelése érdekében alkalmazott rugalmas légtér-felhasználás teljesítményének leírása a katonai missziók hatékonyságának megfelelő szem előtt tartásával, és – szükség esetén – a teljesítményterv mutatóival és céljaival összhangban álló fontosabb teljesítménymutatók és teljesítménycélok feltüntetése.

6. AZ ÉRZÉKENYSÉG ELEMZÉSE ÉS ÖSSZEVETÉS AZ ELŐZŐ TELJESÍTMÉNYTERVVEL

6.1. Érzékenység a külső feltételezések tekintetében.

6.2. Összevetés az előző teljesítménytervvel.

7. A TELJESÍTMÉNYTERV VÉGREHAJTÁSA

A nemzeti felügyeleti hatóságok által a teljesítménycélok elérése érdekében bevezetett intézkedések ismertetése; ezek a következők:

- i. a légnavigációs szolgáltatók repülésbiztonsági programjai és üzleti tervek végrehajtásának biztosítása érdekében bevezetett ellenőrző mechanizmusok;
 - ii. a teljesítménytervek végrehajtásával kapcsolatos ellenőrző és jelentéstételi intézkedések, ideértve a teljesítménycélok referencia-időszak alatti nem teljesülése esetén a helyzet kezelésére irányuló intézkedéseket.
-

III. MELLÉKLET

MINTA A HÁLÓZATI TELJESÍTMÉNYTERVHEZ

A hálózatkezelő teljesítménytervét az alábbi tagolás szerint kell elkészíteni:

1. BEVEZETÉS

- 1.1. A helyzet leírása (a terv alkalmazási köre, az érintett funkciók stb.)
- 1.2. A referencia-időszakra vonatkozó makrogazdasági foratókönyv ismertetése, ideértve az általános feltételezéseket (forgalom-előrejelzések stb.)
- 1.3. A hálózatstratégiai tervnek való megfelelés ismertetése
- 1.4. Az érdekeltekkel a teljesítményterv elkészítése kapcsán folytatott konzultációk eredményének ismertetése (a résztvevők által felvetett főbb kérdések és lehetőség szerint a megkötött egyezségek)

2. TELJESÍTMÉNYCÉLOK

- 2.1. Az egyes fő teljesítményterületekre vonatkozó fő teljesítménymutatók ismertetése
- 2.2. A referencia-időszak teljes tartamára vonatkozóan az egyes érintett fő teljesítménymutatókra tett hivatkozással megállapított teljesítménycélok minden egyes érintett kulcsfontosságú teljesítményterületen, ellenőrzési és ösztönzési célból használt éves értékekkel
- 2.3. A teljesítménycélok európai uniós szintű teljesítménycélokra gyakorolt hatásának és elérésükkel kapcsolatos hozzájárulásának leírása és magyarázata
- 2.4. A teljesítménycélok funkcionális légtérblokkokra gyakorolt hatásának és működésükkel kapcsolatos hozzájárulásának leírása

3. AZ EGYES FUNKCIÓK HOZZÁJÁRULÁSA A CÉLOK TELJESÜLÉSÉHEZ

- 3.1. Egyedi teljesítménycélok az egyes funkciók vonatkozásában (légiforgalmiáramlás-szervezés, európai útvonalhálózat-kialakítási funkció, SSR válaszeladó-kódok, frekvenciák)

4. KATONAI VONATKOZÁS

- 4.1. A terv polgári-katonai vonatkozásainak ismertetése: a kapacitás növelése érdekében alkalmazott rugalmas légtér-felhasználás teljesítményének leírása a katonai műveletek hatékonyságának megfelelő szem előtt tartásával, és – szükség esetén – a teljesítményterv mutatóival és céljaival összhangban álló fontosabb teljesítménymutatók és teljesítménycélok feltüntetése

5. AZ ÉRZÉKENYSÉG ELEMZÉSE ÉS ÖSSZEVETÉS AZ ELŐZŐ TELJESÍTMÉNYTERVVEL

- 5.1. Érzékenység a külső feltételezések tekintetében
- 5.2. Összevetés az előző teljesítménytervvel

6. A TELJESÍTMÉNYTERV VÉGREHAJTÁSA

- 6.1. A teljesítménycélok elérése érdekében bevezetett intézkedések ismertetése; ezek a következők:
 - a repülésbiztonsági tevékenységek és üzleti tervek végrehajtásának biztosítása érdekében bevezetett ellenőrző mechanizmusok,
 - a teljesítménytervek végrehajtásával kapcsolatos ellenőrző és jelentéstételi intézkedések, ideértve a teljesítménycélok referencia-időszak alatti nem teljesülése esetén a helyzet kezelésére irányuló intézkedéseket.

IV. MELLÉKLET

A TELJESÍTMÉNYTERVEKRE ÉS -CÉLOKRA VONATKOZÓ ÉRTÉKELÉSI ELVEK

A Bizottság a következő értékelési kritériumokat alkalmazza:

1. ÁLTALÁNOS KRITÉRIUMOK

- a) A teljesítményterv elkészítésével és elfogadásával kapcsolatos követelmények betartása, különös tekintettel a teljesítménytervben szereplő indoklások értékelésére;
- b) Tényszerű elemzés az egyes államok egyedi helyzetének figyelembevételével, ideértve a legfrissebb gazdasági fejleményeket és forgalmi előrejelzéseket;
- c) Teljesítményszint a referencia-időszak kezdetekor és a további fejlődés lehetőségei.
- d) Az előző referencia-időszakban elért teljesítményszint;
- e) A beruházási és tőkekiadások relevanciája az európai ATM-főtervet, az 550/2004/EK rendelet 15a. cikke szerinti közös projekteket, és – megfelelő esetben – a hálózatstratégiai tervet illetően, valamint a funkcionális légtérblokk szintjén vagy regionális szinten megvalósuló sinergiák;
- f) Az érdekeltekkel a javasolt célokról folytatott konzultáció eredményei.

2. REPÜLÉSBIZTONSÁG

- a) A helyi szintű repülésbiztonság menedzsment hatékonysági szintjének összevetése az uniós szintű célokkal;
- b) A kockázatelemzési eszköz módszerén alapuló súlyosságosztályozási rendszer alkalmazásával kapott eredmények összevetése az uniós szintű célokkal;
- c) A méltányosság elvének (just culture) figyelembevétele helyi szinten.

3. KÖRNYEZET

Átlagos vízszintes útvonali repülési hatékonyság a tényleges röppályán:

- a) összevetés az előző években elért teljesítménnyel;
- b) összevetés a hálózatkezelő által szolgáltatott információkon alapuló referenciaértékkel;
- c) összhang a hálózatkezelő által kidolgozott európai útvonalhálózat-javítási tervvel.

4. KAPACITÁS

Az útvonali késés szintje. A teljesítménytervekben alkalmazott útvonali ATFM-mel kapcsolatos késés várható szintjének összevetése:

- a) a hálózatkezelő hálózatműködtetési tervének információin alapuló referenciaértékkel;
- b) az útvonali léginavigációs szolgáltató(k) által létrehozott, és a hálózatkezelő hálózatműködtetési tervében tükröződő kapacitástervvel.

Az érkezési AFTM-mel kapcsolatos késés átlaga nemzeti szinten. A teljesítménytervben szereplő indoklások értékelése és különösen:

- a) összevetés az előző öt évben elért teljesítménnyel;
- b) az egyes repülőterek hozzájárulása a helyi célokhoz és teljesítményeik összevetése más hasonló repülőterekkel;
- c) a tervezett kezdeményezésekkel várhatóan járó operatív előnyök.

5. KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG

- a) A megállapított egységköltség alakulása: annak kiértékelése, hogy a benyújtott megállapított egységköltségek várhatóan az uniós szintű költséghatékonysági célokkal összhangban alakulnak és megfelelő módon hozzájárulnak-e a szóban forgó célok eléréséhez az egész referencia-időszak során, valamint az egyes években, figyelembe véve – megfelelő esetben – a szerkezetátalakítási költségeket is;

- b) A közlekedési egységköltség alakulása: annak kiértékelése, hogy a benyújtott megállapított egységköltségek várhatóan az uniós szintű költséghatékonysági célokkal összhangban alakulnak-e és megfelelő módon hozzájárulnak-e a szóban forgó célok eléréséhez az egész referencia-időszak során, valamint az egyes években. Az értékeléskor emellett a következő kritériumokat is figyelembe kell venni:
- összhang az útvonali szolgálatok megállapított egységköltségeinek alakulásával, tekintettel e költségek közös jellemzőire;
 - összhang az útvonali költséghatékonysági célok meghatározásához használt feltételezésekkel (pl. infláció, gazdasági feltételezések, forgalmi trendek);
 - a tervezett erőfeszítések, összevetve a közlekedési léginavigációs szolgálatok költségeinek múltbeli alakulásával;
 - a kaputól kapuig tartó, átfogó léginavigációs szolgálat megállapított költségeinek alakulása;
 - az útvonali és a közlekedési léginavigációs szolgálatok közötti költséelosztásban bekövetkező bármely változás leírása és indoklása, összevetésben az előző referencia-időszakkal és a jelenlegi referencia-időszakkal; valamint
 - esetleges különleges helyi körülmények;
- c) A megállapított egységköltség szintje: a benyújtott helyi egységköltségek összevetése a hasonló működési és gazdasági környezetben lévő tagállamok vagy funkcionális légtérblokkok átlagos egységköltségeivel, a Bizottság által a 10. cikk (5) bekezdésében meghatározottaknak megfelelően.
- d) Tőkeköltség:
- a tőkeköltség kiszámításához használt eszközalap szintje/összetétele;
 - a tartozások kamatát és a sajáttőke-arányos nyereséget magában foglaló, adózás előtti tőkeköltség; valamint
 - a léginavigációs szolgáltatók tőkearányos jövedelme;
- e) a 391/2013/EU végrehajtási rendelet 6. cikke (2) bekezdésének a) és b) pontja alapján felmerülő és a megállapított költségekben foglalt költségek szintje/összetétele;
- f) Forgalmi előrejelzési becslések: a teljesítménytervben szereplő helyi szolgálati egységek előrejelzéseinek összevetése az Eurocontrol Statisztikai és Előrejelzési Szolgálat (STATFOR) által a teljesítményterv benyújtása előtt három hónappal rendelkezésre bocsátott forgalom-előrejelzésekkel;
- g) Gazdasági feltételezések:
- Annak megvizsgálása, hogy a teljesítménytervekben szereplő inflációs feltételezések összhangban vannak-e az IMF (Nemzetközi Valutaalap) fogyasztóiár-inflációra vonatkozó referencia előrejelzésével, valamint az esetleges eltérésekhez adott indoklások vizsgálata;
 - A megállapított költségekben foglalt nyugdíjköltségek kiszámításának alapjául szolgáló feltételezések leírásának és indoklásának megvizsgálása;
 - a hatályban lévő releváns nemzeti nyugdíj- és nyugdíjszámítási rendelkezések, valamint azon rendelkezések leírásának megvizsgálása, amelyeken a nyugdíjjal kapcsolatos feltételezések alapulnak;
 - A léginavigációs szolgálatok ellátásának finanszírozására szolgáló kölcsönökre vonatkozó kamatláb-feltételezések leírásának és indoklásának megvizsgálása, ideértve a kölcsönökkel kapcsolatos fontos információkat (összeg, futamidő stb.), valamint a tartozások átlagos (súlyozott) kamatával való összeegyeztetést – e kamatot használják az adózás előtti tőkeköltség és a megállapított költségekben foglalt tőkeköltség kiszámításához.
 - A nemzetközi számviteli standardokon túlmenő, lehetséges kiigazítások leírásának és indoklásának vizsgálata.
- h) A 391/2013/EU végrehajtási rendelet 14. cikke (1) bekezdése a) és b) pontjának alkalmazása alól mentesülő költségek szintje, összetétele és indoklása;
- i) Adott esetben a szerkezetátalakítás lezárultát követően a légtérfelhasználóknál idővel keletkezett nettó haszon, összevetésben a megtérített szerkezetátalakítási költségekkel.

V. MELLÉKLET

E RENDELET ALKALMAZÁSÁBAN SZOLGÁLTATANDÓ ADATOK JEGYZÉKE

A teljesítmény felülvizsgálata céljából a következő adatokat kell rendelkezésre bocsátani vagy elérhetővé tenni:

1. A NEMZETI FELÜGYELETI HATÓSÁGOK RÉSZÉRŐL**1.1. Adatkészlet-specifikáció**

A nemzeti felügyeleti hatóságok az alábbi adatokat bocsátják rendelkezésre:

- a) az I. mellékletben említett fő repülésbiztonsági teljesítménymutatóknak való megfeleléshez szükséges információk;

Ezen kívül a nemzeti felügyeleti hatóságok az alábbi adatokat teszik elérhetővé:

- b) az ATFM-ről szóló 255/2010/EU rendelet meghatározása alapján a központi ATFM-egység által használt és kiszámított adatok, mint például az IFR-szabályok szerinti általános légi forgalomra vonatkozó repülési tervek, a tényleges útvonalválasztás, a 30 másodpercenkénti jelentéseken alapuló légtér-ellenőrzési adatok, az útvonali és repülőtéri ATFM-késések, az ATFM-intézkedések alóli mentesség, az ATFM-résidők betartása, a feltételes útvonalak használatának gyakorisága;

- c) ATM-specifikus repülésbiztonsági események;

- d) a balesetek kivizsgálásáról szóló 996/2010/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽¹⁾, valamint a polgári légi közlekedésben előforduló események jelentéséről szóló 2003/42/EK irányelvvel ⁽²⁾ összhangban az ATM-specifikus balesetek elemzése/kivizsgálása alapján tett biztonsági ajánlásokkal és korrekciós intézkedésekkel kapcsolatos információk;

- e) a méltányosság elvének (just culture) alkalmazását elősegítő tényezőkkel kapcsolatos információk;

- f) a rugalmas légtérfelhasználásra vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló 2150/2005/EK bizottsági rendelet ⁽³⁾ 4. cikke (1) bekezdésének m) és n) pontjában említett feladatok végrehajtását segítő adatok;

- g) a légiforgalmi szolgáltatási (ATM) hálózati funkciók végrehajtására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 677/2011/EU bizottsági rendelet V. mellékletének 8. pontja szerinti feladatokat támogató adatok.

A nemzeti felügyeleti hatóságok gondoskodnak arról, hogy az események elemzése során kötelező legyen a kiváltó/erősítő tényezőkkel kapcsolatos közös lista alkalmazása.

A nemzeti felügyeleti hatóságok összegyűjtik és rendelkezésre bocsátják a következőket:

- h) a léginavigációs szolgálatok által automatikus biztonságiadat-rögzítő rendszerek segítségével gyűjtött információk, amennyiben ilyen rendszerek rendelkezésre állnak;

- i) legalább a következőkkel kapcsolatos tendenciák: minimális elkülönítési távolság megsértése, futópályasértés, légtér megsértése, valamint ATM-specifikus repülésbiztonsági események valamennyi légiforgalmi szolgálati egység vonatkozásában;

- j) információk arról, miként alkalmazzák a rugalmas légtérfelhasználás koncepcióját a nemzeti, illetve a funkcionális légtérblokkért felelős hatóságok a polgári és katonai légtérfelhasználók optimális előnyökhöz juttatása érdekében.

1.2. Az adatszolgáltatás rendszeressége és határidői

Az 1.1.a), c), d), e), f), h) és i) pontban szereplő adatokat évente rendelkezésre kell bocsátani. Minden év február 1-jét megelőzően a nemzeti felügyeleti hatóságok a megelőző évről vonatkozóan benyújtják jelentésüket az EASA-nak a repülésbiztonság menedzsmenre (1.1.a) pont) és a méltányosság elvére (just culture) (1.1.e) pont) vonatkozó kérdőíven alapuló éves felméréséről. Amennyiben a repülésbiztonsági teljesítménymutatók éves mérése tekintetében változások történnek, azokról a nemzeti felügyelő hatóságok a soron következő éves jelentés esedékességét megelőzően tájékoztatást adnak.

Az 1.1.b) és g) pontban szereplő adatokat havonta kell szolgáltatni.

Minden év február 1-jét megelőzően a nemzeti felügyelő hatóságok benyújtják éves felmérésüket az előző évről vonatkozóan az 1.1.j) pontban említett rugalmas légtérfelhasználás koncepciójának alkalmazásáról.

⁽¹⁾ HL L 319., 1994.12.12., 14. o.

⁽²⁾ HL L 167., 2005.7.4., 23. o.

⁽³⁾ HL L 342., 2005.12.24., 20. o.

2. A LÉGINAVIGÁCIÓS SZOLGÁLTATÓK RÉSZÉRŐL

Ez a szakasz az 1. cikk (2) bekezdésében említett szolgáltatásokat nyújtó léginavigációs szolgáltatókra vonatkozik. Egyedi esetekben a nemzeti hatóságok ezt a rendelkezést az 1. cikk (3) bekezdésében foglalt határérték alatti léginavigációs szolgáltatókra is alkalmazhatják. A tagállamok döntésükről tájékoztatják a Bizottságot.

2.1. Az adatok körének meghatározása

Az léginavigációs szolgálatok elérhetővé teszik az alábbi adatokat:

- a) az „EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure” (Gazdasági információk közzétételére vonatkozó Eurocontrol szabvány) című Eurocontrol szabvány (hivatkozás: EUROCONTROL-SPEC-0117) 2008. december 31-i 2.6. kiadása szerinti adatok a 2013-as évvel bezárólag, illetve 2012. december 4-i 3.0. kiadása szerinti adatok a 2014-es évtől;
- b) az éves jelentések és az üzleti tervek teljesítménnyel kapcsolatos része, valamint a léginavigációs szolgáltató által az 1035/2011/EU rendelet I. mellékletének 2.2. és 9. pontjában foglaltaknak megfelelően összeállított éves terv;
- c) a referencia-időszakra vonatkozó beruházási tervük;
- d) az I. melléklet 2. szakasza 1.1.a) pontjában említett fő repülésbiztonsági teljesítménymutatónak való megfeleléshez szükséges információk;
- e) a méltányosság elvének (just culture) alkalmazását elősegítő tényezőkkel kapcsolatos információk;

Az léginavigációs szolgálatok összegyűjtik és rendelkezésre bocsátják az alábbi adatokat:

- f) automatikus biztonságiadat-rögzítő rendszerek által gyűjtött információk, amennyiben ilyen rendszerek rendelkezésre állnak;
- g) legalább a következőkkel kapcsolatos tendenciák: minimális elkülönítési távolság megsértése, futópályasértés, légtér megsértése, valamint ATM-specifikus repülésbiztonsági események valamennyi légiforgalmi szolgálati egység vonatkozásában.

2.2. Az adatszolgáltatás rendszeressége és határidői

A 2.1.a) pontban említett [n.] év adatait évente kell szolgáltatni az [n + 1]. év július 15-e előtt, az előre kitékintő adatok kivételével, amelyeket az [n + 1]. év november 1-jéig kell szolgáltatni.

A 2.1.b), c) d), e) és f) pontban szereplő adatokat évente kell szolgáltatni.

Minden év február 1-jét megelőzően a léginavigációs szolgáltatók a megelőző évre vonatkozóan jelentést nyújtanak be az EASA-nak a repülésbiztonság menedzsmetre (1.1.d) pont) és a méltányosság elvére (just culture) (1.1.e) pont) vonatkozó kérdőíven alapuló éves felmérésről. Amennyiben a repülésbiztonsági teljesítménymutatók éves mérése tekintetében változás történik, arról a nemzeti felügyelő hatóságok a soron következő éves jelentés esedékességét megelőzően tájékoztatást adnak.

A 2.1.g) pontban szereplő adatokat évente kell szolgáltatni.

3. A REPÜLŐTÉR-ÜZEMBENTARTÓK RÉSZÉRŐL

Ez a szakasz az e rendelet 1. cikkének hatálya alá tartozó repülőtér-üzembentartókra vonatkozik.

3.1. Fogalom meghatározások

E melléklet alkalmazásában:

- a) „repülőtér azonosító jele”: a repülőtér leírása az ICAO négybetűs szabványkódjának használatával az ICAO Doc. 7910 meghatározása szerint;
- b) „koordinációs paraméterek”: a 95/93/EGK rendeletben meghatározott koordinációs paraméterek;
- c) „a repülőtér közzétett kapacitása”: a koordinátor által szétosztható, időegységre jutó résidők maximális számaként (blokkidő-periódus) kifejezett koordinációs paraméterek;
- d) „légi jármű lajstromjele”: a légi jármű tényleges lajstromjelével megegyező alfanumerikus karakterek;
- e) „légi jármű típusa”: az ICAO-iránymutatások szerinti légijárműtípus-kód (négy karakterig) az ICAO Doc. 8643 meghatározása szerint;
- f) „járat azonosító szám”: a légi járat azonosítására szolgáló alfanumerikus karaktercsoport; Az ICAO repülési terv 7. rovata;

- g) „kóddal azonosított indulási repülőtér” és „kóddal azonosított érkezési repülőtér”: a repülőtér kódja az ICAO négybetűs vagy az IATA hárombetűs repülőtérkódjának használatával;
- h) „fékoldási/felszállási/landolási/befékezési időbélyegzők”: a következő adatok:
- i. a fékoldás tényleges időpontja;
 - ii. a felszállás tényleges időpontja;
 - iii. a leszállás tényleges időpontja;
 - iv. a befékezés tényleges időpontja;
- i) „indulás menetrend szerinti időpontja (fékoldás)”: az a dátum és időpont, amikor egy légi járat menetrend szerint elindul az indulási állóhelyről;
- j) „fékoldás tényleges időpontja” az a dátum és időpont, amikor a légi jármű elhagyja az állóhelyet (tolják vagy önerőből elmozdul);
- k) „felszállás tényleges időpontja”: az a dátum és időpont, amikor a légi jármű felszáll a futópályáról (a futómű emelkedik a talajról);
- l) „leszállás tényleges időpontja”: az a dátum és időpont, amikor a légi jármű leszáll (a futóműve földet ér);
- m) „érkezés menetrend szerinti időpontja (befékezés)”: az a dátum és időpont, amikor a légi jármű menetrend szerint az érkezési állóhelyre érkezik;
- n) „befékezés tényleges időpontja”: az a dátum és időpont, amikor a rögzítőfékeket az érkezési állóhelyen behúzzák;
- o) „repülési szabályok”: a repülés végrehajtására használt szabályok. „IFR”, ha a légi jármű a Chicagói Egyezmény 2. mellékletében meghatározott műszeres repülési szabályok szerint repül, vagy „VFR”, ha a légi jármű az említett mellékletében meghatározott látva repülési szabályok szerint repül. „műveleti légi forgalom” (OAT): a Chicagói Egyezmény 2. mellékletében foglalt szabályokat nem követő állami légi járművekre vonatkozó műveleti légi forgalom. (Az ICAO repülési terv 8. rovata);
- p) „a repülés típusa”: az ICAO Doc. 4444 (15. kiadás – 2007. június) 2. függelékében meghatározott repüléstípus;
- q) „repülőtéri érkezési résidő” és „repülőtéri indulási résidő”: a 95/93/EGK rendeletben meghatározottak szerint egy érkező vagy induló járatra kiosztott repülőtéri résidő;
- r) „érkezési futópálya kódja” és „indulási futópálya kódja”: a leszállásra és felszállásra használt futópálya ICAO-kódja (pl. 10L);
- s) „érkezési állóhely” azon első légi jármű-állóhely azonosítása, ahol a légi jármű érkezéskor parkol;
- t) „indulási állóhely”: azon utolsó légi jármű-állóhely azonosítása, ahol a légi jármű a repülőtérrel való indulás előtt parkol;
- u) „késési okok”: a CODA Digest Annual 2011 Delays to Air Transport in Europe (CODA-hírlevél – 2008-as évkönyv: Késések az európai légiközlekedésben) ⁽¹⁾ F. szakaszában meghatározott IATA szabvány szerinti késési kódok a késés időtartamával együtt. Amennyiben a járat késése több okra vezethető vissza, úgy fel kell sorolni a késés okait;
- v) „jégtelenítéssel vagy a jegesedés megelőzésével kapcsolatos információ”: arra vonatkozó információ, hogy végeztek-e jégtelenítési vagy jegesedést megelőző műveleteket, és ha igen, hol (az indulási állóhely elhagyása előtt vagy az állóhely elhagyása után egy távolabbi helyen, pl. fékoldás után);
- w) „operatív okokból történő járatörülés”: menetrend szerint érkező vagy induló járat, amelyre a következő feltételek érvényesek:
- i. a járatra repülőtéri résidőt osztottak ki; és

⁽¹⁾ <http://www.eurocontrol.int/documents/coda-digest-annual-2011>

- ii. a légi fuvarozó a művelet napja előtt visszaigazolta a járatot és/vagy a járat szerepelt a repülőtér-üzembentartója által a művelet előtti napon elkészített menetrend napi listáján; de
 - iii. nem került sor tényleges leszállásra vagy felszállásra.
- x) „járatörlesztés tényleges időpontja”: az a tényleges dátum és időpont, amikor egy menetrend szerint érkező vagy induló járatot törölnek.

3.2. Adatkészlet-specifikáció

3.2.1. A repülőtér-üzemben tartók az alábbi adatokat bocsátják rendelkezésre:

- a) a repülőtér azonosító jele;
- b) a repülőtér közzétett kapacitása;
- c) a léginavigációs szolgálatokhoz kapcsolódó valamennyi koordinációs paraméter;
- d) a repülőtér kapacitásának közzétételével összefüggésben a szolgálatok tervezett színvonala (késés, pontosság stb.), amennyiben azt meghatározták;
- e) a szolgálatok tervezett szintjének megállapítására szolgáló mutatók részletes leírása, amennyiben azokat meghatározták.

3.2.2. A repülőtér-üzemben tartók minden egyes le- és felszálló járatval kapcsolatban az alábbi operatív adatokat szolgáltatják:

- a) a légi jármű lajstromjele;
- b) a légi jármű típusa;
- c) járatazonosító szám;
- d) kóddal azonosított indulási és érkezési repülőtér;
- e) a menetrend szerinti indulás időpontja (fékoldás);
- f) a menetrend szerinti érkezés időpontja (befékezés);
- g) fékoldási/felszállási/landolási/befékezési időbélyegzők;
- h) repülési szabályok és a repülés típusa;
- i) repülőtéri érkezési és indulási résidő, amennyiben rendelkezésre áll;
- j) érkezési és indulási futópálya kódja;
- k) érkezési és indulási állóhely;
- l) késési okok, amennyiben rendelkezésre állnak (csak induló járatok esetében);
- m) jégtelenítéssel vagy a jegesedés megelőzésével kapcsolatos információk, amennyiben rendelkezésre állnak.

3.2.3. A repülőtér-üzemben tartók minden egyes, operatív okokból történő járatörlesztéssel kapcsolatban az alábbi operatív adatokat szolgáltatják:

- a) járatazonosító szám;
- b) a légi jármű típusa;
- c) a menetrend szerinti indulás időpontja (fékoldás);
- d) a menetrend szerinti érkezés időpontja (befékezés);
- e) a menetrend szerinti indulási és érkezési repülőtér;
- f) repülőtéri érkezési és indulási résidő, amennyiben rendelkezésre áll;
- g) a járatörlesztés oka;
- h) a járatörlesztés tényleges időpontja.

3.2.4. A repülőtér-üzembentartók rendelkezésre bocsáthatják az alábbiakat:

- a) önkéntes beszámolók a repülőtéri léginavigációs szolgálatok minőségének csökkenéséről, illetve a szolgálat megszakadásáról;
- b) önkéntes beszámolók a léginavigációs szolgálatokkal kapcsolatos repülésbiztonsági eseményekről;
- c) önkéntes beszámolók a repülőtéri kapacitáshiányokról;

- d) önkéntes beszámolók a léginavigációs szolgáltatókkal, valamint az államokkal folytatott konzultációs ülésekről.
- 3.2.5. A repülőtér-üzembentartók legalább a futópályasértések tekintetében összegyűjtik és rendelkezésre bocsátják az automatikus biztonságiadat-rögzítő rendszerek által gyűjtött információkat, amennyiben ilyen rendszerek rendelkezésre állnak.
- 3.3. **Az adatszolgáltatás rendszeressége és határidői**
- A 3.2.1. pontban szereplő adatokat a 95/93/EGK rendelet 6. cikkében meghatározott ütemterv szerint évente két alkalommal kell szolgáltatni.
- A 3.2.2. és 3.2.3. pontban szereplő adatokat havonta egyszer, a repülési hónap végét követő egy hónapon belül kell szolgáltatni.
- A 3.2.4. pontban szereplő adatokat évente kell szolgáltatni.
- Az 3.2.4. pontban szereplő beszámolókat bármikor be lehet nyújtani.
4. A REPÜLŐTÉRI KOORDINÁTOROK RÉSZÉRŐL
- 4.1. **Adatkészlet-specifikáció**
- A repülőtéri koordinátorok a 95/93/EGK rendelet 4. cikkének (8) pontjában említett adatokat szolgáltatják.
- 4.2. **Az adatszolgáltatás rendszeressége és határidői**
- Az adatokat a 95/93/EGK rendelet 6. cikkében foglalt ütemterv szerint évente két alkalommal kell szolgáltatni.
5. A LÉGI FUVARÓZÓK RÉSZÉRŐL
- Ez a szakasz azokra a légi fuvarozókra alkalmazandó, amelyek az előző három év átlaga alapján számítva az európai légtérben évente több mint 35 000 repülést hajtanak végre.
- 5.1. **Fogalommeghatározások**
- 5.1.1. E melléklet alkalmazásában a IV. melléklet 3.1. pontjával megegyező fogalommeghatározásokat kell alkalmazni, amelyek az alábbiakkal egészülnek ki:
- a) „üzemanyag-fogyasztás”: a repülés során ténylegesen felhasznált üzemanyag mennyisége („kaputól kapuig”);
- b) „a forgalmi előtérben mért tényleges súly”: a légi jármű tonnában mért tényleges súlya motorindítás előtt.
- 5.2. **Adatkészlet-specifikáció**
- 5.2.1. A légi fuvarozók az általuk e rendelet területi hatályán belül végzett minden egyes repülés tekintetében a következő adatokat szolgáltatják:
- a) a légi jármű lajstromjele;
- b) a légi jármű típusa;
- c) járatazonosító szám;
- d) repülési szabályok és a repülés típusa;
- e) kóddal azonosított indulási és érkezési repülőtér;
- f) érkezési és indulási futópálya kódja, amennyiben rendelkezésre áll;
- g) érkezési és indulási állóhely, amennyiben rendelkezésre áll;
- h) a menetrend szerinti indulás időpontja (fékoldás);
- i) a menetrend szerinti érkezés időpontja (befékezés);
- j) a menetrend szerinti és a tényleges fékoldási/felszállási/landolási/befékezési időbélyegzők;
- k) késési okok;
- l) jégtelenítéssel vagy a jegesedés megelőzésével kapcsolatos információk, amennyiben rendelkezésre állnak.
- 5.2.2. A légi fuvarozók rendelkezésre bocsátják az adatokat az általuk e rendelet területi hatályán belül történő, 3.2.3. pont szerinti operatív járatörlések tekintetében.

5.2.3. Az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2003. október 13-i 2003/87/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ IV. mellékletének B. része alapján előírt adatokon felül a légi fuvarozók az általuk e rendelet területi hatályán belül üzemeltetett minden egyes légi járáttal kapcsolatban az alábbi adatokat szolgáltatják a Bizottságnak:

- m) üzemanyag-fogyasztás;
- n) a forgalmi előtérben mért tényleges súly.

5.2.4. A légi fuvarozók megadhatják az alábbiakat:

- a) önkéntes beszámolók a légtérhez való hozzáférésről;
- b) önkéntes beszámolók a repülőtéri léginnavigációs szolgálatok minőségének csökkenéséről, illetve a szolgálat megszakadásáról;
- c) önkéntes beszámolók a léginnavigációs szolgálatokkal kapcsolatos repülésbiztonsági eseményekről;
- d) önkéntes beszámolók a útvonali kapacitáshiányokról, a repülési szintkorlátozásokról, illetve az átirányításokról;
- e) önkéntes beszámolók a léginnavigációs szolgáltatókkal, valamint a tagállamokkal folytatott konzultációs ülésekről.

5.2.5. A repülőtér-üzembentartók rendelkezésre bocsátják az automatikus biztonságiadat-rögzítő rendszerek által gyűjtött információkat, amennyiben ilyen rendszerek rendelkezésre állnak, legalább a minimális elkülönítési távolság megsértéseiről és a futópályasértésekről.

5.3. Az adatszolgáltatás rendszeressége

Az 5.2.1., 5.2.2. és 5.2.3. pontjában szereplő adatokat havonta kell szolgáltatni.

Az 5.2.4. pontban szereplő beszámolókat bármikor be lehet nyújtani.

Az 5.2.5. pontban szereplő adatokat évente rendelkezésre kell bocsátani.

⁽¹⁾ HL L 275., 2003.10.25., 32. o.