

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 691/2010

z dnia 29 lipca 2010 r.

ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 201 z 3.8.2010, str. 1)

zmienione przez:

Dziennik Urzędowy

| | nr | strona | data |
|---|-------|--------|-----------|
| ► <u>M1</u> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. | L 185 | 1 | 15.7.2011 |

sprostowane przez:

► **C1** Sprostowanie, Dz.U. L 229 z 6.9.2011, str. 18 (691/2010)

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 691/2010**

z dnia 29 lipca 2010 r.

ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 11,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 stanowi, że system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych ma zostać ustanowiony w drodze przepisów wykonawczych.
- (2) System skuteczności działania powinien sprzyjać zrównoważonemu rozwojowi systemu transportu lotniczego dzięki ogólnej poprawie skuteczności służb żeglugi powietrznej we wszystkich kluczowych obszarach działalności, dotyczących bezpieczeństwa, ochrony środowiska, przepustowości i efektywności pod względem kosztów, odpowiadających obszarom określonym ramami skuteczności centralnego planu ATM, uwzględniając w pełni nadrzędne cele w zakresie bezpieczeństwa.
- (3) System skuteczności działania powinien określać wskaźniki i wiążące cele dla kluczowych obszarów działania, zgodnie z którymi w pełni przestrzegane i utrzymywane będą wymagane poziomy bezpieczeństwa, równocześnie umożliwiając ustalenie celów w zakresie skuteczności dla innych kluczowych obszarów działania.
- (4) System skuteczności działania powinien być ustanowiony i realizowany w perspektywie długoterminowej w oparciu o wysoko postawione cele społeczne.
- (5) System skuteczności działania powinien dotyczyć służb żeglugi powietrznej w ramach podejścia „od drzwi do drzwi” (*gate-to-gate*), obejmującego także porty lotnicze, w celu podniesienia ogólnej skuteczności działania sieci.
- (6) Na etapie przygotowania i monitorowania systemu skuteczności działania należy odpowiednio uwzględnić współzależności pomiędzy poziomem krajowym i poziomem funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej oraz poziomem sieci, a także współzależności pomiędzy celami w zakresie skuteczności działania, uwzględniając w pełni nadrzędne cele w zakresie bezpieczeństwa.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

▼B

- (7) Plany skuteczności działania powinny zawierać zobowiązanie państw członkowskich, na czas trwania okresu odniesienia, co do realizacji celów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz uzyskania równowagi pomiędzy potrzebami wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej oraz obsługą ze strony instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.
- (8) Krajowe organy nadzoru odgrywają kluczową rolę w zakresie realizacji systemu skuteczności działania. Państwa członkowskie powinny zatem zapewnić sobie możliwości skutecznego wykonywania tych dodatkowych obowiązków.
- (9) Plany skuteczności działania powinny określać środki, takie jak systemy zachęt, mające na celu ukierunkowanie zachowań zainteresowanych stron na poprawę skuteczności działania na poziomie krajowym, poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej i poziomie europejskim.
- (10) Zważywszy na okoliczności, niemożliwe do przewidzenia w momencie przyjmowania planów skuteczności działania i które są nie do przewyższenia oraz pozostają poza kontrolą państw członkowskich i podmiotów objętych celami w zakresie skuteczności działania, ustanowienie odpowiednich mechanizmów ostrzegawczych powinno umożliwić wdrożenie właściwych środków służących utrzymaniu wymogów w zakresie bezpieczeństwa, a także ciągłości obsługi.
- (11) Należy przeprowadzić skuteczne konsultacje z zainteresowanymi stronami na poziomie krajowym lub poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, a także na poziomie Unii Europejskiej.
- (12) Biorąc pod uwagę skuteczność misji wojskowych, ogromne znaczenie dla realizacji celów w zakresie skuteczności działania ma współpraca i koordynacja cywilno-wojskowa.
- (13) System skuteczności działania nie powinien naruszać przepisów art. 13 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 mających na celu ochronę ważnych interesów w zakresie ochrony lotnictwa lub polityki obronnej.
- (14) Należy wybrać takie kluczowe wskaźniki skuteczności działania, aby miały one charakter szczegółowy i wymierny, a także aby pozwalały ustalić odpowiedzialność za realizację celów w zakresie skuteczności działania. Stosowne cele powinny być osiągalne, realistyczne i określone w czasie, a także zapewniać skuteczne sterowanie zrównoważoną działalnością służb żeglugi powietrznej.
- (15) Wdrożenie wiążących celów w zakresie skuteczności działania, wspomagane zachętami, które mogą mieć charakter finansowy, wymaga odpowiedniego powiązania z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającym wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 341 z 7.12.2006, s. 3.

▼B

- (16) Ustanowienie i wdrożenie kluczowych wskaźników skuteczności działania oraz celów w zakresie skuteczności działania wymaga odpowiedniej zgodności z celami w zakresie bezpieczeństwa oraz normami bezpieczeństwa określonymi w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE ⁽¹⁾ oraz w przepisach wykonawczych do dyrektywy wraz ze środkami podjętymi przez Unię Europejską na rzecz osiągnięcia i utrzymania tych celów.
- (17) Należy uruchomić proces monitorowania skuteczności działania w okresach odniesienia, aby zapewnić, w zależności od rozwoju skuteczności działania, możliwość realizacji celów oraz, w razie konieczności, wprowadzenia odpowiednich środków.
- (18) Przyjmując ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania dla pierwszego okresu odniesienia, Komisja powinna wziąć pod uwagę faktyczną sytuację finansową instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, wynikającą zwłaszcza z podjętych już działań ograniczających koszty, szczególnie od 2009 r., a także ewentualne saldo wynikające z niepełnego lub nadmiernego pokrycia kosztów z tytułu opłat trasowych przeniesione z poprzednich lat. Należy także wziąć pod uwagę postęp uzyskany dzięki istniejącym funkcjonalnym blokom przestrzeni powietrznej.
- (19) Zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do funkcji sieci zarządzania ruchem lotniczym, o których mowa w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾, poprzez odpowiednią zmianę tego rozporządzenia.
- (20) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia niezbędne środki dla poprawy ogólnej skuteczności działania służb żeglugi powietrznej oraz funkcji sieci dla ogólnego ruchu lotniczego w regionach ICAO, EUR i AFI, gdzie państwa członkowskie odpowiadają za zapewnienie służb żeglugi powietrznej w celu realizacji potrzeb wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

▼B

2. Na potrzeby ustalenia celów niniejsze rozporządzenie stosuje się do służb żeglugi powietrznej zapewnianych przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego wyznaczone zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ oraz przez instytucje zapewniające służby meteorologiczne, jeśli zostały wyznaczone zgodnie z art. 9 ust. 1 tego rozporządzenia.

3. Państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do terminalowych służb żeglugi powietrznej zapewnianych w portach lotniczych obsługujących poniżej 50 000 handlowych operacji lotniczych rocznie. W takim przypadku powiadamiają o tym Komisję. Jeśli żaden port lotniczy w państwie członkowskim nie przekroczy progu 50 000 handlowych operacji lotniczych rocznie, cele w zakresie skuteczności działania stosuje się przynajmniej w odniesieniu do portu lotniczego o największej liczbie handlowych operacji lotniczych.

4. Jeśli państwo członkowskie uzna, że niektóre lub wszystkie jego terminalowe służby żeglugi powietrznej podlegają warunkom rynkowym, sprawdza, zgodnie z procedurami określonymi w art. 1 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1794/2006 oraz we współpracy z krajowym organem nadzoru, nie później niż 12 miesięcy przed rozpoczęciem każdego z okresów odniesienia, czy spełnione są warunki określone w załączniku I do tego rozporządzenia. Jeśli państwo członkowskie stwierdzi, że warunki te są spełnione, niezależnie od liczby obsługiwanych handlowych operacji lotniczych, może podjąć decyzję o nieokreślanu ustalonych kosztów zgodnie z tym rozporządzeniem lub o niestosowaniu wiążących celów w odniesieniu do efektywności tych służb pod względem kosztów.

5. Zgodnie z art. 11 ust. 6 lit. c) ppkt (ii) rozporządzenia (WE) nr 549/2004 i art. 15 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz nie naruszając art. 4 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, ustalenie celów co do efektywności pod względem kosztów dotyczy wszystkich ustalonych kosztów obciążających użytkowników przestrzeni powietrznej.

6. Państwa członkowskie mogą również stosować niniejsze rozporządzenie:

a) w odniesieniu do przestrzeni powietrznej pozostającej w ich kompetencjach w ramach regionów ICAO, pod warunkiem że poinformują o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie, oraz bez uszczerbku dla praw i obowiązków państw członkowskich wynikających z Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. (konwencji chicagowskiej);

b) w odniesieniu do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które otrzymały zezwolenie na zapewnianie tych służb bez certyfikacji, zgodnie z art. 7 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

⁽¹⁾ Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.

▼B

7. Niezależnie od ochrony informacji wynikającej z przepisów dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ oraz rozporządzeń wykonawczych Komisji (WE) nr 1321/2007 ⁽²⁾ i (WE) nr 1330/2007 ⁽³⁾ do tej dyrektywy, wymogi dotyczące przekazywania danych określonych w rozdziale V odnoszą się do organów krajowych, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych, koordynatorów portów lotniczych i przewoźników lotniczych na warunkach określonych w załączniku IV.

*Artykuł 2***Definicje**

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje zawarte w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

Stosuje się ponadto następujące definicje:

- a) „operator portu lotniczego” oznacza „organ zarządzający portem lotniczym” zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty ⁽⁴⁾;
- b) „dane” oznaczają jakościowe, ilościowe i pozostałe istotne informacje dotyczące skuteczności działania żeglugi powietrznej, gromadzone i regularnie przetwarzane przez Komisję lub w jej imieniu do celów wdrożenia systemu skuteczności działania;
- c) „wskaźniki skuteczności działania” oznaczają wskaźniki stosowane do celów monitorowania, porównywania i weryfikowania skuteczności działania;
- d) „kluczowe wskaźniki skuteczności działania” oznaczają wskaźniki skuteczności stosowane do ustalenia celów w zakresie skuteczności działania;
- e) „handlowe operacje lotnicze” oznaczają sumę startów i lądowań związanych z przewozem pasażerów, ładunków lub poczty, za wynagrodzeniem lub w ramach najmu, obliczoną jako średnia za okres trzech lat poprzedzających przyjęcie planu skuteczności działania, niezależnie od maksymalnej masy startowej i liczby wykorzystanych miejsc pasażerskich na pokładzie;
- f) „wiązący cel” oznacza cel w zakresie skuteczności działania przyjęty przez państwa członkowskie jako część planu skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej oraz podlegający systemowi zachęt obejmującemu nagrody, elementy zniechęcające lub plany działań naprawczych;
- g) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie zgodnie z prawem Unii Europejskiej;
- h) „przedstawiciel użytkowników przestrzeni powietrznej” oznacza dowolną osobę lub jednostkę prawną reprezentującą interesy jednej lub kilku kategorii użytkowników służb żeglugi powietrznej;

⁽¹⁾ Dz.U. L 167 z 4.7.2003, s. 23.

⁽²⁾ Dz.U. L 294 z 13.11.2007, s. 3.

⁽³⁾ Dz.U. L 295 z 14.11.2007, s. 7.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.

▼B

- i) „ustalone koszty” oznaczają koszty określone w art. 15 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- j) „organ krajowy” oznacza organ regulacyjny na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, którego koszty kwalifikują się do odzyskania od użytkowników przestrzeni powietrznej, jeśli zostały poniesione w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej stosownie do art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1794/2006;
- k) „Just Culture” oznacza kulturę, w ramach której operatorzy z „pierwszej linii frontu” lub pozostali nie są karani za działania, zaniechania lub podjęte przez nich decyzje, które są wynikiem ich doświadczenia i wyszkolenia, natomiast nie toleruje się poważnego zaniedbania, umyślnych przewinień lub działań ze szkodą;
- l) „koordynator portu lotniczego” oznacza funkcję ustanowioną w koordynowanych portach lotniczych stosownie do rozporządzenia (EWG) nr 95/93;
- m) „monitorowanie skuteczności działania” oznacza ciągły proces gromadzenia i analizowania danych w celu określenia rzeczywistych wyników systemu w porównaniu do ustalonych wcześniej celów.

*Artykuł 3***Organ weryfikujący skuteczność działania**

1. Jeśli Komisja podejmie decyzję o wyznaczeniu organu weryfikującego skuteczność działania, który będzie jej pomagał we wdrażaniu systemu skuteczności działania, wyznaczenie to nastąpi na ustalony okres czasu odpowiadający okresom odniesienia.
2. Organ weryfikujący skuteczność działania posiada odpowiednie kompetencje i cechuje się bezstronnością, aby wykonywać w sposób niezależny zadania przydzielone mu przez Komisję, w szczególności w odpowiednich kluczowych obszarach skuteczności działania.
3. Organ weryfikujący skuteczność działania pomaga Komisji we wdrażaniu systemu skuteczności działania, w szczególności w następujących zadaniach:
 - a) gromadzeniu, analizowaniu, zatwierdzaniu i rozpowszechnianiu danych dotyczących skuteczności działania;
 - b) określaniu nowych lub dostosowywaniu kluczowych obszarów skuteczności działania, odpowiadających obszarom określonym ramami skuteczności centralnego planu ATM (zarządzanie ruchem lotniczym) zgodnie z art. 8 ust. 1 i właściwymi kluczowymi wskaźnikami skuteczności działania;
 - c) określaniu, dla drugiego okresu odniesienia i okresów późniejszych, odpowiednich kluczowych wskaźników skuteczności działania w celu uwzględnienia, we wszystkich kluczowych obszarach skuteczności działania, skuteczności działania funkcji sieciowych i służb żeglugi powietrznej, zarówno w przypadku służb trasowych, jak i służb terminalowych;
 - d) ustalaniu lub korekcie ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania;

▼ B

- e) ustalaniu stanów alarmowych uruchamiających mechanizmy ostrzegawcze, zgodnie z art. 9 ust. 3;
- f) ocenie zgodności przyjętych planów skuteczności działania, w tym celów w zakresie skuteczności działania, z ogólnounijnymi celami;
- g) ocenie zgodności, w stosownych przypadkach, stanów alarmowych uruchamiających mechanizmy ostrzegawcze, przyjętych stosownie do art. 18 ust. 3, z ogólnounijnymi stanami alarmowymi, o których mowa w art. 9 ust. 3;
- h) ocenie, w stosownych przypadkach, skorygowanych celów w zakresie skuteczności działania lub działań naprawczych podjętych przez zainteresowane państwa członkowskie;
- i) monitorowaniu, porównywaniu i weryfikowaniu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej oraz na poziomie Unii Europejskiej;
- j) monitorowaniu, porównywaniu i weryfikowaniu skuteczności działania funkcji sieciowych;
- k) bieżącym monitorowaniu ogólnej skuteczności działania sieci ATM, w tym sporządzaniu rocznych sprawozdań dla Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej;
- l) ocenie realizacji celów w zakresie skuteczności działania na koniec każdego okresu odniesienia, pod kątem przygotowań do kolejnego okresu;

▼ M1

- m) ocenie planu skuteczności działania menedżera sieci, w tym jego zgodności z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania.

▼ B

4. Na wniosek Komisji organ weryfikujący skuteczność działania przekazuje doraźnie informacje lub sprawozdania dotyczące kwestii związanych ze skutecznością działania.
5. Organ weryfikujący skuteczność działania może przekazywać Komisji sprawozdania i zalecenia w celu poprawy systemu.
6. Jeśli chodzi o relacje z krajowymi organami nadzoru:
 - a) do celów realizacji swoich funkcji w zakresie bieżącego monitorowania ogólnej skuteczności działania sieci ATM organ weryfikujący skuteczność działania otrzymuje od krajowych organów nadzoru niezbędne informacje związane z planami skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej;
 - b) organ weryfikujący skuteczność działania pomaga krajowym organom nadzoru, na ich wniosek, przekazując niezależną opinię w sprawie skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, obejmującą faktyczne porównanie pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej działającymi w podobnych warunkach (*benchmarking*), analizy zmian w zakresie skuteczności działania na przestrzeni ostatnich 5 lat lub analizy prognoz na przyszłość;

▼B

c) krajowe organy nadzoru mogą poprosić o pomoc organ weryfikujący skuteczność działania w określeniu zakresu przybliżonych wartości dla ustalenia celów na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem perspektywy europejskiej. Wartości te są udostępniane krajowym organom nadzoru, instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, operatorom portów lotniczych i użytkownikom przestrzeni powietrznej.

7. Organ weryfikujący skuteczność działania współpracuje odpowiednio z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego w realizacji zadań, o których mowa w ust. 3, w przypadku gdy dotyczą one bezpieczeństwa, aby zapewnić spójność z celami i normami ustanowionymi i wdrożonymi zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008.

8. W celu realizacji funkcji bieżącego monitorowania ogólnej skuteczności działania sieci ATM organ weryfikujący skuteczność działania dokonuje odpowiednich ustaleń z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, operatorami portów lotniczych, koordynatorami portów lotniczych i przewoźnikami lotniczymi.

*Artykuł 4***Krajowe organy nadzoru**

1. Krajowe organy nadzoru odpowiadają za opracowanie, na poziomie krajowym i na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, planów skuteczności działania, za nadzór nad skutecznością działania oraz monitorowanie planów skuteczności działania i celów w zakresie skuteczności działania. Wykonując te zadania, krajowe organy nadzoru działają w sposób bezstronny, niezależny i przejrzysty.

2. Państwa członkowskie gwarantują, że krajowe organy nadzoru posiadają niezbędne zasoby i potencjał we wszystkich kluczowych obszarach skuteczności działania lub mają dostęp do takich zasobów i potencjału, aby realizować zadania określone w niniejszym rozporządzeniu, w tym uprawnienia kontrolne do wykonywania zadań, o których mowa w art. 19.

3. W przypadku gdy w państwie członkowskim działa więcej niż jeden krajowy organ nadzoru, państwo to informuje Komisję, który krajowy organ nadzoru odpowiada za krajową koordynację i relacje z Komisją w zakresie wdrożenia niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 5***Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej**

1. Państwa członkowskie zachęcają do ścisłej współpracy pomiędzy swoimi krajowymi organami nadzoru w celu ustanowienia planu skuteczności działania na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

▼ B

2. W przypadku gdy państwa członkowskie podejmują decyzję o przyjęciu planu skuteczności działania na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej:

- a) zapewniają zgodność planu skuteczności działania z modelem podanym w załączniku II;
- b) powiadamiają Komisję, który krajowy organ nadzoru odpowiada za koordynację w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej i relacje z Komisją w zakresie wdrożenia planu skuteczności działania;
- c) dokonują odpowiednich ustaleń, aby zapewnić:
 - (i) ustanowienie jednego celu dla każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania;
 - (ii) określenie środków, o których mowa w art. 11 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 549/2004, oraz ich stosowanie w trakcie okresu odniesienia, w przypadku gdy cele nie są realizowane. W tym celu stosuje się roczne wartości podane w planie skuteczności działania;
 - (iii) odpowiedni podział odpowiedzialności w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej za realizację lub brak realizacji celów;
- d) wspólnie odpowiadają za realizację celów w zakresie skuteczności działania ustalonych dla funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej;
- e) w przypadku nieustanowienia wspólnej strefy pobierania opłat w rozumieniu art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1794/2006 sumują krajowe cele w zakresie efektywności pod względem kosztów i podają do informacji ogólną liczbę przedstawiającą wysiłki na rzecz efektywności pod względem kosztów, podjęte na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

3. W przypadku gdy państwa członkowskie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej nie przyjmują planu skuteczności działania zawierającego cele na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, przekazują do informacji zsumowane cele w zakresie skuteczności działania potwierdzające zgodność na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania.

▼ M1*Artykuł 5a***Menedżer sieci**

1. Menedżer sieci ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011⁽¹⁾ wykonuje następujące zadania w związku z systemem skuteczności działania:

- a) wspiera Komisję poprzez wnoszenie odpowiedniego wkładu w przygotowanie ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania przed rozpoczęciem okresów odniesienia, jak również wkładu w monitorowanie w trakcie okresów odniesienia. W szczególności menedżer sieci zwraca Komisji uwagę na wszelkie przypadki znacznego i trwałego pogorszenia się operacyjnej skuteczności działania;
- b) zgodnie z art. 20 ust. 5 zapewnia Komisji dostęp do wszystkich danych wymienionych w załączniku IV;

⁽¹⁾ Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1.

▼ M1

- c) wspiera państwa członkowskie oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w osiąganiu przypisanych im celów w zakresie skuteczności działania w trakcie okresów odniesienia;
- d) opracowuje plan skuteczności działania, który jest przyjmowany jako część planu strategicznego sieci przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia. Plan skuteczności działania jest podawany do wiadomości publicznej i zawiera:
 - (i) cel w zakresie skuteczności działania w odniesieniu do ochrony środowiska, który jest spójny z ogólnounijnym celem w zakresie skuteczności działania dla całego okresu odniesienia, obejmujący roczne wartości stosowane do celów monitorowania;
 - (ii) cele w zakresie skuteczności działania w odniesieniu do pozostałych kluczowych obszarów skuteczności działania, które są spójne z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania dla całego okresu odniesienia, obejmujący roczne wartości stosowane do celów monitorowania;
 - (iii) opis działań planowanych, aby osiągnąć te cele;
 - (iv) w stosownych przypadkach lub jeśli tak postanowi Komisja, dodatkowe kluczowe wskaźniki skuteczności działania oraz cele.

▼ B*Artykuł 6***Koordinacja z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)**

W odpowiednich przypadkach, stosownie do art. 13a rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Komisja koordynuje z EASA:

- a) kwestie bezpieczeństwa systemu skuteczności działania, w tym ustalenie, korekta i wdrożenie kluczowych wskaźników skuteczności działania oraz ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa, a także przedkładanie wniosków w sprawie odpowiednich działań i środków w związku z uruchomieniem mechanizmu ostrzegawczego;
- b) zgodność kluczowych wskaźników skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa i celów w tym zakresie z realizacją Europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego, który może zostać przyjęty przez Unię Europejską.

*Artykuł 7***Czas trwania okresów odniesienia**

1. Pierwszy okres odniesienia dla systemu skuteczności działania obejmuje lata kalendarzowe 2012–2014 włącznie. Kolejne okresy odniesienia obejmują pięć lat kalendarzowych każdy, chyba że podjęta zostanie inna decyzja w drodze zmiany niniejszego rozporządzenia.

▼B

2. Ten sam okres odniesienia dotyczy ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania oraz planów i celów na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

*Artykuł 8***Kluczowe obszary skuteczności działania i wskaźniki skuteczności działania**

1. Na potrzeby ustalenia celów Komisja podejmuje decyzję, zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, o ewentualnym dodaniu i dostosowaniu innych kluczowych obszarów skuteczności działania zgodnie z art. 11 ust. 4 lit. b) tego rozporządzenia.

2. Na potrzeby ustalenia celów każdy kluczowy obszar skuteczności działania odpowiada jednemu kluczowemu wskaźnikowi skuteczności działania lub ograniczonej liczbie takich wskaźników. Skuteczność działania służb żeglugi powietrznej ocenia się na podstawie wiążących celów dla każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania.

3. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania na potrzeby ustalenia ogólnounijnych celów, wybrane dla każdego kluczowego obszaru skuteczności działania, podano w sekcji 1 załącznika I.

4. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania stosowane do ustanowienia celów w zakresie skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej podano w sekcji 2 załącznika I.

5. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania nie ulegają zmianie w trakcie okresu odniesienia. Zmiany przyjmuje się poprzez zmianę niniejszego rozporządzenia najpóźniej sześć miesięcy przed przyjęciem nowych ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania.

6. Oprócz kluczowych obszarów skuteczności działania i kluczowych wskaźników skuteczności działania, o których mowa w niniejszym artykule, państwa członkowskie, na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, mogą podjąć decyzję o ustanowieniu i stosowaniu dodatkowych wskaźników skuteczności działania oraz związanych z nimi celów, w stosunku do wymienionych w sekcji 2 załącznika I, na potrzeby własnego monitorowania skuteczności działania lub jako część ich planów skuteczności działania. Te dodatkowe wskaźniki i cele przyczyniają się do realizacji ogólnounijnych celów i wynikających z nich celów na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej. Mogą one, na przykład, wprowadzać i określać wymiar cywilno-wojskowy lub meteorologiczny planu skuteczności działania. Tym dodatkowym wskaźnikiem i celom mogą towarzyszyć odpowiednie systemy zachęt przyjęte na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.



ROZDZIAŁ II

PRZYGOTOWANIE PLANÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

*Artykuł 9***Ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania**

1. Komisja przyjmuje ogólnounijne cele w zakresie skuteczności działania zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, uwzględniając odpowiednie dane przekazane przez krajowe organy nadzoru i po przeprowadzeniu konsultacji w sprawie kwestii bezpieczeństwa skuteczności działania z zainteresowanymi stronami, o których mowa w art. 10 tego rozporządzenia, a także, w stosownych przypadkach, z innymi właściwymi organizacjami oraz z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego.

2. Komisja Europejska proponuje ogólnounijne cele najpóźniej piętnaście miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia oraz przyjmuje je najpóźniej dwanaście miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia.

3. Wraz z przyjęciem ogólnounijnych celów w zakresie skuteczności działania Komisja określa dla każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania stany alarmowe uruchamiające mechanizmy ostrzegawcze, o których mowa w art. 18. Stany alarmowe dla kluczowego wskaźnika skuteczności działania w zakresie efektywności pod względem kosztów obejmują zarówno rozwój ruchu, jak i kosztów.

4. Komisja uzasadnia każdy ogólnounijny cel w zakresie skuteczności działania za pomocą opisu założeń i powodów leżących u podstaw ustalenia tych celów, takich jak wykorzystanie danych przekazanych przez krajowe organy nadzoru oraz innych danych rzeczowych, prognoz ruchu oraz, w stosownych przypadkach, spodziewanych poziomów ustalonych kosztów efektywnych dla Unii Europejskiej.

*Artykuł 10***Opracowanie planów skuteczności działania**

1. Krajowe organy nadzoru sporządzają, na poziomie krajowym albo na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, plany skuteczności działania zawierające cele zgodne z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania oraz kryteriami oceny określonymi w załączniku III. Sporządza się tylko jeden plan skuteczności działania dla każdego państwa członkowskiego lub dla funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, jeśli zainteresowane państwa członkowskie zdecydują o opracowaniu planu na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej stosownie do art. 5 ust. 1 i 2.

2. Aby usprawnić przygotowanie planu skuteczności działania, krajowe organy nadzoru zapewniają:

- a) przekazanie przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej odpowiednich elementów ich planów biznesowych, przygotowanych z uwzględnieniem ogólnounijnych celów;

▼B

- b) konsultacje z zainteresowanymi stronami, zgodnie z art. 10 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, w sprawie planu skuteczności działania i celów w tym zakresie. Odpowiednie informacje przekazuje się zainteresowanym stronom najpóźniej trzy tygodnie przed spotkaniem konsultacyjnym.
3. Plany skuteczności działania obejmują w szczególności:
- a) prognozę ruchu lotniczego wyrażoną w jednostkach usługowych świadczonych w każdym roku okresu referencyjnego, z uzasadnieniem podanych danych;
- b) ustalone koszty dla kosztów służb żeglugi powietrznej określonych przez państwo(-a) członkowskie zgodnie z przepisami art. 15 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- c) opis inwestycji niezbędnej do realizacji celów w zakresie skuteczności działania wraz z opisem ich znaczenia w związku z europejskim centralnym planem ATM oraz ich zgodności z głównymi obszarami i kierunkami rozwoju i zmian określonymi w tym planie;
- d) cele w zakresie skuteczności działania dla każdego kluczowego obszaru skuteczności działania, ustalone w odniesieniu do każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania, dla całego okresu odniesienia, z rocznymi wartościami stosowanymi do celów monitorowania i zachęcania;
- e) opis cywilno-wojskowego wymiaru planu, przedstawiający skuteczność zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA) w celu zwiększenia przepustowości, z odpowiednim uwzględnieniem skuteczności misji wojskowych, oraz, w razie konieczności, stosownych wskaźników skuteczności działania i celów zgodnych ze wskaźnikami i celami planu skuteczności działania;
- f) opis i uzasadnienie, w jaki sposób cele w zakresie skuteczności działania, o których mowa w lit. d), odpowiadają ogólnounijnym celom w zakresie skuteczności działania i w jaki sposób przyczyniają się do ich realizacji;
- g) wyraźne określenie poszczególnych podmiotów odpowiedzialnych za realizację celów i ich szczegółowy wkład;
- h) opis mechanizmów zachęcających stosowanych w odniesieniu do poszczególnych odpowiedzialnych podmiotów, zachęcających do realizacji celów w okresie odniesienia;
- i) środki podejmowane przez krajowe organy nadzoru, aby monitorować realizację celów w zakresie skuteczności działania;
- j) opis wyników konsultacji z zainteresowanymi stronami, w tym kwestii zgłoszonych przez uczestników konsultacji, a także uzgodnionych działań.
4. Plany skuteczności działania opierają się na modelu podanym w załączniku II i mogą, jeśli państwa członkowskie podejmą taką decyzję stosownie do art. 8 ust. 6, zawierać dodatkowe wskaźniki dla odpowiednich celów.

*Artykuł 11***Systemy zachęt**

1. Systemy zachęt stosowane przez państwa członkowskie w ramach ich planów skuteczności działania spełniają następujące kryteria ogólne:

- a) są skuteczne, proporcjonalne, rzetelne i nie ulegają zmianie w trakcie okresu odniesienia;
- b) są realizowane w sposób przejrzysty i niedyskryminujący, aby wspierać poprawę skuteczności działania w zakresie zapewniania służb;
- c) stanowią część otoczenia regulacyjnego znanego z wyprzedzeniem wszystkim zainteresowanym stronom i stosowanego w trakcie całego okresu odniesienia;
- d) stymulują zachowania podmiotów podlegających ustalonym celom w celu osiągnięcia jak najwyższego poziomu skuteczności działania i realizacji ustalonych celów.

2. Mechanizmy zachęcające dotyczące celów w zakresie bezpieczeństwa zachęcają do pełnej ich realizacji i utrzymania, pozwalając jednocześnie doskonalić skuteczność działania w innych kluczowych obszarach skuteczności działania. Nie mają one charakteru finansowego i opierają się na planach działań z ustalonym harmonogramem lub odpowiednich środkach stosownie do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej⁽¹⁾ lub przepisów wykonawczych wynikających z rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

3. Mechanizmy zachęcające dotyczące celów w zakresie efektywności pod względem kosztów mają charakter finansowy i podlegają ►C1 odpowiednim przepisom art. 11a rozporządzenia (WE) nr 1794/2006 ◄. Obejmują one mechanizmy podziału ryzyka na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

4. Mechanizmy zachęcające, dotyczące celów w zakresie przepustowości, mogą mieć charakter finansowy lub być innej natury, na przykład w formie przyjętych przez państwa członkowskie planów działań naprawczych z ustalonym harmonogramem i odpowiednimi środkami, które mogą obejmować premie i kary. W przypadku gdy mechanizmy zachęcające mają charakter finansowy, podlegają one przepisom art. 12 rozporządzenia (WE) nr 1794/2006.

5. Mechanizmy zachęcające, dotyczące celów w zakresie ochrony środowiska, zachęcają do osiągnięcia wymaganego poziomu skuteczności działania w zakresie ochrony środowiska, pozwalając jednocześnie poprawiać skuteczność działania w innych kluczowych obszarach skuteczności działania. Mogą one mieć charakter finansowy lub być innej natury, a decyzje w ich sprawie podejmują państwa członkowskie z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań.

⁽¹⁾ Dz.U. L 335 z 21.12.2005, s. 13.

▼B

6. Ponadto państwa członkowskie, na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, mogą ustalić lub zatwierdzić systemy zachęt dla użytkowników przestrzeni powietrznej zgodnie z art. 12 rozporządzenia (WE) nr 1794/2006.

ROZDZIAŁ III

PRZYJĘCIE PLANÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA*Artykuł 12***Wstępne przyjęcie planów skuteczności działania**

Na wniosek krajowego organu nadzoru, państwa członkowskie – na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej – przyjmują i przekazują Komisji, najpóźniej w ciągu sześciu miesięcy od przyjęcia ogólnounijnych celów, swoje plany skuteczności działania obejmujące wiążące cele w zakresie skuteczności działania.

*Artykuł 13***Ocena planów skuteczności działania i korekta celów**

1. Komisja ocenia plany skuteczności działania, ich cele, a w szczególności ich zgodność z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania i odpowiedni wkład tych planów w ich realizację; ocenę przeprowadza się na podstawie kryteriów określonych w załączniku III, z uwzględnieniem rozwoju sytuacji, jaki nastąpił od dnia przyjęcia ogólnounijnych celów do dnia oceny planu skuteczności działania.

2. W przypadku stwierdzenia, że cele w zakresie skuteczności działania są zgodne z ogólnounijnymi celami i wnoszą odpowiedni wkład w ich realizację, Komisja informuje o tym ►**C1** zainteresowane państwo lub państwo członkowskie ◀ najpóźniej cztery miesiące po otrzymaniu planu.

3. W przypadku stwierdzenia, że cel(-e) w zakresie skuteczności działania, zawarty(-e) w planie skuteczności działania, jest/są niezgodne z ogólnounijnymi celami i nie wnoszą(-sz) odpowiedniego wkładu w ich realizację, Komisja może, najpóźniej cztery miesiące po otrzymaniu planu i zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, podjąć decyzję o wydaniu zalecenia zainteresowanemu państwu członkowskiemu (zainteresowanym państwom członkowskim) dotyczącego przyjęcia skorygowanego celu lub skorygowanych celów w zakresie skuteczności działania. Decyzję taką podejmuje się po konsultacji z zainteresowanym państwem członkowskim lub zainteresowanymi państwami członkowskimi i zawiera ona wyraźne wskazanie, który cel lub które cele należy skorygować, a także uzasadnienie oceny Komisji.

4. W takim przypadku najpóźniej dwa miesiące po wydaniu zalecenia zainteresowane państwo(-a) członkowskie przyjmuje(-ą) skorygowane cele w zakresie skuteczności działania, z uwzględnieniem opinii Komisji, wraz z odpowiednimi środkami służącymi realizacji tych celów i odpowiednio informuje(-ą) o tym Komisję.

▼B*Artykuł 14***Ocena skorygowanych celów w zakresie skuteczności działania i przyjęcie działań naprawczych**

1. W ciągu dwóch miesięcy od notyfikacji Komisja ocenia skorygowane cele w zakresie skuteczności działania, a w szczególności ich zgodność z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania i ich wkład w ich realizację, na podstawie kryteriów określonych w załączniku III.

2. W przypadku stwierdzenia, że skorygowane cele, o których mowa w art. 13 ust. 4, są zgodne z ogólnounijnymi celami i wnoszą odpowiedni wkład w ich realizację, Komisja informuje o tym ► **C1** zainteresowane państwo lub państwo członkowskie ◀ najpóźniej dwa miesiące po otrzymaniu skorygowanych celów.

3. W przypadku stwierdzenia, że skorygowane cele i odpowiednie działania naprawcze są nadal niezgodne z ogólnounijnymi celami i nie wnoszą odpowiedniego wkładu w ich realizację, Komisja może, najpóźniej dwa miesiące po otrzymaniu skorygowanych celów i zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, podjąć decyzję o wdrożeniu przez zainteresowane państwo(-a) członkowskie działań naprawczych.

4. Decyzja taka zawiera wyraźne wskazanie, który cel lub które cele należy skorygować, a także uzasadnienie oceny Komisji. Może ona także zawierać spodziewany poziom skuteczności działania dla tych celów, aby umożliwić państwu(-om) członkowskiemu(-im) podjęcie odpowiednich działań naprawczych lub może zawierać propozycje tego rodzaju odpowiednich działań.

5. Najpóźniej dwa miesiące od decyzji Komisji jest ona informowana o działaniach naprawczych przyjętych przez zainteresowane państwo(-a) członkowskie, wraz z elementami potwierdzającymi ich zgodność z decyzją Komisji.

*Artykuł 15***▼C1****Plany skuteczności działania lub działania naprawcze przyjęte po rozpoczęciu okresu odniesienia****▼B**

Plany skuteczności działania lub działania naprawcze przyjęte po rozpoczęciu okresu odniesienia w wyniku zastosowania procedur, o których mowa w art. 13 i 14, obowiązują wstecznie od pierwszego dnia okresu odniesienia.

*Artykuł 16***Korekta ogólnounijnych celów**

1. Komisja może podjąć decyzję o korekcie ogólnounijnych celów zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004:

- a) przed rozpoczęciem okresu odniesienia, jeśli posiada istotne dowody potwierdzające, że początkowe dane, założenia i uzasadnienie użyte do określenia początkowych ogólnounijnych celów są już nieważne;

▼B

b) w trakcie okresu odniesienia, w związku z zastosowaniem mechanizmu ostrzegawczego, o którym mowa w art. 18.

2. Korekta ogólnounijnych celów może skutkować zmianą obowiązujących planów skuteczności działania. W takim przypadku Komisja może podjąć decyzję o odpowiednim dostosowaniu harmonogramu podanego w rozdziałach II i III niniejszego rozporządzenia.

ROZDZIAŁ IV

MONITOROWANIE REALIZACJI SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA*Artykuł 17***Bieżące monitorowanie i sprawozdawczość**

1. Krajowe organy nadzoru, na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, oraz Komisja monitorują realizację planów skuteczności działania. Jeśli w okresie odniesienia cele nie są realizowane, krajowe organy nadzoru podejmują odpowiednie działania określone w planie skuteczności działania w celu usunięcia nieprawidłowości. Stosuje się do tego celu roczne wartości podane w planie skuteczności działania.

2. Jeśli Komisja stwierdzi poważny i trwały spadek skuteczności działania w państwie członkowskim lub w funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej, mający wpływ na inne państwa będące stronami Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, może wezwać zainteresowane państwa członkowskie i właściwe krajowe organy nadzoru lub organy nadzorujące funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej do określenia, zastosowania i przekazania Komisji odpowiednich środków służących realizacji celów podanych w planie skuteczności działania.

▼M1

2a. Komisja monitoruje realizację planu skuteczności działania menedżera sieci. Jeśli w okresie odniesienia cele nie są realizowane, Komisja stosuje odpowiednie środki określone w planie skuteczności działania w celu usunięcia nieprawidłowości. Do tego celu stosuje się roczne wartości podane w planie skuteczności działania.

▼B

3. Państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdania z monitorowania przez krajowe organy nadzoru lub organy nadzorujące funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej planów skuteczności działania i celów w tym zakresie przynajmniej raz w roku oraz w przypadku zagrożenia realizacji celów w zakresie skuteczności działania. Komisja przedkłada Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej sprawozdania z realizacji celów w zakresie skuteczności działania przynajmniej raz w roku.

*Artykuł 18***Mechanizmy ostrzegawcze**

1. Jeśli z powodu okoliczności, których nie można było przewidzieć na początku okresu odniesienia i równocześnie niemożliwych do usunięcia oraz pozostających poza kontrolą państw członkowskich, przekroczony zostanie na poziomie unijnym stan alarmowy, o którym mowa w art. 9 ust. 3, Komisja analizuje sytuację w porozumieniu z państwami członkowskimi za pośrednictwem Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej i przedkłada w ciągu trzech miesięcy wnioski

▼B

w sprawie odpowiednich działań, które mogą obejmować korektę ogólnounijnijnych celów w zakresie skuteczności działania i w konsekwencji także korektę celów na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

2. Jeśli z powodu okoliczności, których nie można było przewidzieć na początku okresu odniesienia i równocześnie niemożliwych do usunięcia oraz pozostających poza kontrolą państw członkowskich i podmiotów objętych celami w zakresie skuteczności działania, przekroczony zostanie na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej stan alarmowy, o którym mowa w art. 9 ust. 3, zainteresowany krajowy organ nadzoru analizuje sytuację w porozumieniu z Komisją i może przedłożyć w ciągu trzech miesięcy wnioski w sprawie odpowiednich środków, które mogą obejmować korektę celów w zakresie skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni.

3. Państwa członkowskie mogą, na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, podjąć decyzję o przyjęciu stanów alarmowych innych niż stany alarmowe określone w art. 9 ust. 3 w celu uwzględnienia lokalnych uwarunkowań i specyfiki sytuacji. W takim przypadku stany te określa się w planach skuteczności działania i są one zgodne ze stanami alarmowymi przyjętym na mocy art. 9 ust. 3. Szczegółowo uzasadnia się wszelkie odchylenia. W przypadku przekroczenia tych stanów alarmowych zastosowanie ma procedura określona w ust. 2.

4. Jeśli wdrożenie mechanizmów ostrzegawczych wymaga korekty planów skuteczności działania i celów w zakresie skuteczności działania, Komisja ułatwia taką korektę poprzez odpowiednie dostosowanie obowiązującego harmonogramu zgodnie z procedurą określoną w rozdziałach II i III niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 19

Ułatwianie monitorowania zgodności

Institucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ułatwiają inspekcje i ekspertyzy przeprowadzane przez Komisję i krajowe organy nadzoru odpowiedzialne za nadzór, przez wykwalifikowane podmioty działające w imieniu tych ostatnich, bądź przez EASA w odpowiednim zakresie, obejmujące także kontrole na miejscu. Bez uszczerbku dla uprawnień nadzorczych przyznanych krajowym organom nadzoru i EASA uprawnione osoby mają prawo:

- a) badać, w odniesieniu do wszystkich kluczowych obszarów skuteczności działania, odpowiednie dokumenty i wszelkie pozostałe materiały, na podstawie których ustanowiono plany skuteczności działania i cele w zakresie skuteczności działania;
- b) sporządzać kopie lub wyciągi z takich dokumentów;
- c) żądać udzielenia ustnych wyjaśnień na miejscu.

Przedmiotowe inspekcje i ekspertyzy przeprowadzane są zgodnie z procedurami obowiązującymi w państwach członkowskich, w których mają one miejsce.



ROZDZIAŁ V

GROMADZENIE, ZATWIERDZANIE, ANALIZA, OCENA I ROZPOWSZECHNIANIE INFORMACJI ZWIĄZANYCH ZE SKUTECZNOŚCIĄ DZIAŁANIA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ DLA JEDNOLITEJ EUROPEJSKIEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ*Artykuł 20***Gromadzenie i zatwierdzanie danych na potrzeby weryfikacji skuteczności działania**

1. Oprócz danych już zgromadzonych przez Komisję poprzez instrumenty unijne, które mogą być także stosowane na potrzeby weryfikacji skuteczności działania, krajowe organy nadzoru, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorzy portów lotniczych, koordynatorzy portów lotniczych i przewoźnicy lotniczy zapewniają przekazanie Komisji danych określonych w załączniku IV zgodnie z wymogami określonymi w tym załączniku.

2. Krajowe organy mogą przekazać lub przeorganizować całkowicie lub częściowo zadanie związane z przesyłaniem danych pomiędzy ich krajowymi organami nadzoru, instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, operatorami portów lotniczych i koordynatorami portów lotniczych w celu uwzględnienia lokalnych uwarunkowań i istniejących już kanałów informacyjnych.

3. Przekazujący dane podejmują niezbędne środki dla zapewnienia jakości, zatwierdzenia i terminowego przesyłania danych, w tym dowody potwierdzające przeprowadzenie kontroli jakości i procesów zatwierdzających, wyjaśnienia do szczegółowych wniosków Komisji Europejskiej dotyczących jakości danych oraz, w stosownych przypadkach, planów działania na rzecz poprawy jakości danych. Dane przekazuje się bezpłatnie, w stosownych przypadkach w formie elektronicznej, przy użyciu formatu określonego przez Komisję.

4. Komisja ocenia jakość i zatwierdza dane przesłane zgodnie z ust. 1. W przypadku gdy dane uniemożliwiają ich prawidłowe wykorzystanie do weryfikacji skuteczności działania, Komisja może podjąć odpowiednie środki, aby ocenić i poprawić jakość danych, we współpracy z państwami członkowskimi, a w szczególności z krajowymi organami nadzoru.

5. Do celów niniejszego rozporządzenia dane dotyczące skuteczności działania, o których mowa w ust. 1, przekazane już organizacji Eurocontrol, uznaje się za przekazane także Komisji. W przeciwnym razie Komisja i Eurocontrol dokonują stosowanych uzgodnień, aby zapewnić Komisji dostęp do tych danych na takich samych warunkach, jak podano w ust. 3.

6. Każdorazowo po ustaleniu nowych istotnych wymogów dotyczących danych lub gdy spodziewana jest nieodpowiednia jakość danych, Komisja wszczyna badania pilotażowe, prowadzone na zasadzie dobrowolności przez państwa członkowskie, zanim wprowadzone zostaną nowe wymogi dotyczące danych poprzez zmianę niniejszego rozporządzenia. Badania pilotażowe przeprowadzane są w celu oceny możliwości zebrania odpowiednich danych, biorąc pod uwagę korzyści z dostępu do danych w stosunku do kosztów ich zebrania i obciążenia respondentów.

▼ B*Artykuł 21***Rozpowszechnianie informacji**

1. Komisja rozpowszechnia ogólne informacje na potrzeby celów określonych w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4, oraz zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.
2. Informacje określone w art. 3 ust. 3 lit. a) są ogólnodostępne dla zainteresowanych stron, w szczególności w formie elektronicznej.
3. Roczne sprawozdania, o których mowa w art. 3 ust. 3 lit. k), są ogólnodostępne. Odniesienia do tych sprawozdań są publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja może podjąć decyzję o regularnym przekazywaniu innych ogólnych informacji zainteresowanym stronom, w szczególności w formie elektronicznej.
4. Ogólnounijne cele, o których mowa w art. 9, oraz odniesienie do przyjętych planów skuteczności działania, o których mowa w rozdziale III, są ogólnodostępne i publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
5. Indywidualnego dostępu do szczegółowych informacji, takich jak zatwierdzone dane i statystyki, udziela się przekazującym dane, których bezpośrednio dotyczą te informacje i działania.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY KOŃCOWE*Artykuł 22***Uchylenie**

Państwa członkowskie gwarantują, że decyzje podejmowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem mają odpowiednie uzasadnienie i podlegają skutecznej procedurze weryfikacyjnej lub odwoławczej.

*Artykuł 23***Środki przejściowe**

W przypadku gdy państwa członkowskie podejmują decyzję o przyjęciu planu skuteczności działania zawierającego cele na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej w trakcie pierwszego okresu odniesienia, zapewniają one, co następuje:

- a) plan zastępuje plany krajowe z dniem 1 stycznia jednego z lat objętych okresem odniesienia;
- b) okres objęty planem nie przekracza pozostałej części okresu odniesienia;

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

▼B

- c) plan potwierdza, że jego cele w zakresie skuteczności działania są co najmniej tak ambitne jak skonsolidowane poprzednie cele krajowe.

*Artykuł 24***Weryfikacja systemu**

Komisja dokonuje weryfikacji efektywności procesu do dnia 1 lipca 2013 r. Do końca 2014 r., a następnie w regularnych odstępach czasu Komisja dokonuje weryfikacji systemu skuteczności działania, w szczególności poddając analizie skutki, efektywność i zakres tego systemu, odpowiednio uwzględniając prace przeprowadzone w tej dziedzinie przez ICAO.

*Artykuł 25***Zmiany w rozporządzeniu (WE) nr 2096/2005**

W rozporządzeniu (WE) nr 2096/2005 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w załączniku I pkt 2.2 otrzymuje brzmienie:

„2.2. Zarządzanie organizacyjne

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej sporządza plan biznesowy obejmujący okres co najmniej pięciu lat. Plan biznesowy:

- a) określa ogólne cele instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej i strategię służącą ich osiągnięciu zgodnie z ogólnym długoterminowym planem instytucji i odpowiednimi wymogami Unii Europejskiej dotyczącymi rozwoju infrastruktury lub innej technologii;
- b) zawiera odpowiednie cele w zakresie skuteczności działania w odniesieniu do bezpieczeństwa, przepustowości, ochrony środowiska, efektywności pod względem kosztów, stosownie do przypadku.

Informacje wymienione w lit. a) i b) są zgodne z planem skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, oraz, jeśli chodzi o dane dotyczące bezpieczeństwa, zgodne z państwowym programem bezpieczeństwa określonym normą 2.27.1 ICAO, załącznik 11, poprawka 47B-A z dnia 20 lipca 2009 r., stosownie do przypadku.

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej sporządza uzasadnienie bezpieczeństwa i ekonomiczne dla największych projektów inwestycyjnych, w tym, w uzasadnionych przypadkach, szacowany wpływ na odpowiednie cele w zakresie skuteczności działania, o których mowa w pkt 2.2 lit. b), oraz określa inwestycje wynikające z prawnych wymogów związanych z wdrożeniem systemu SESAR.

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej sporządza plan roczny obejmujący następny rok, który szczegółowo określa cechy planu biznesowego i opisuje wszelkie zmiany, jakie w nim zaszły.

▼B

Plan roczny obejmuje następujące przepisy dotyczące poziomu i jakości służby, takie jak przewidywana przepustowość, bezpieczeństwo, ochrona środowiska i efektywność pod względem kosztów, stosownie do przypadku:

- a) informacje na temat wdrożenia nowej infrastruktury lub innych działań wraz z oświadczeniem dotyczącym ich wkładu w poprawę skuteczności działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, w tym poziomu i jakości służb;
- b) wskaźniki skuteczności działania zgodne z planem skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, na podstawie których można wiarygodnie ocenić poziom skuteczności działania i jakość służb;
- c) informacje dotyczące środków służących ograniczeniu ryzyka związanego z bezpieczeństwem określonego w planie bezpieczeństwa instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, w tym wskaźniki bezpieczeństwa służące monitorowaniu ryzyka związanego z bezpieczeństwem oraz, w stosownych przypadkach, szacunkowy koszt środków ograniczających ryzyko;
- d) przewidywaną sytuację finansową instytucji zapewniającej służby w okresie krótkoterminowym i wszelkie zmiany lub czynniki mające wpływ na plan biznesowy.

Na żądanie Komisji instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej udostępnia treść planu biznesowego i planu rocznego w częściach odnoszących się do skuteczności działania, na warunkach ustalonych przez krajowe władze nadzorujące zgodnie z prawem krajowym.”;

2) w załączniku I pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9. WYMOGI DOTYCZĄCE SPRAWOZDAWCZOŚCI

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej jest w stanie przedstawić właściwym krajowym władzom nadzorującym roczne sprawozdanie ze swojej działalności. Sprawozdanie obejmuje wyniki finansowe bez uszczerbku dla art. 12 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 oraz wyniki operacyjne i wszelkie inne znaczące działania i zmiany, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa.

Sprawozdanie roczne zawiera co najmniej:

- ocenę poziomu skuteczności działania dostarczonych usług,
- skuteczność działania instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w porównaniu z celami w zakresie skuteczności działania ustanowionymi w planie biznesowym oraz dostosowanie faktycznej skuteczności działania do planu rocznego za pomocą wskaźników skuteczności działania ustanowionych w planie rocznym,
- wyjaśnienie różnic pomiędzy poszczególnymi celami oraz określenie środków służących usunięciu wszelkich rozbieżności w okresie odniesienia, o którym mowa w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004,
- zmiany w dziedzinie operacyjnej i w infrastrukturze,

▼B

- wyniki finansowe, jeśli nie są osobno publikowane zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 550/2004,
- informacje dotyczące formalnego procesu konsultacji z użytkownikami jej służb,
- informacje na temat polityki kadrowej.

Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej udostępnia Komisji Europejskiej treść planu biznesowego i planu rocznego w częściach odnoszących się do skuteczności działania, na jej żądanie, oraz do wiadomości publicznej na warunkach określonych przez krajowe władze nadzorujące zgodnie z prawem krajowym.”.

*Artykuł 26***Wejście w życie**

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Rozdział V stosuje się od dnia 1 stycznia 2011 r. Pierwszy okres odniesienia rozpoczyna się dnia 1 stycznia 2012 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.



ZAŁĄCZNIK I

KLUCZOWE WSKAŹNIKI SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA (KPI)

Sekcja 1: W zakresie ustalenia ogólnounijnych celów:

1. KLUCZOWE WSKAŹNIKI SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

- a) Pierwszy ogólnounijny KPI w zakresie bezpieczeństwa odpowiada minimalnemu poziomowi pierwszego wskaźnika skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa określonego w sekcji 2 pkt 1 lit. a) poniżej dla, odpowiednio, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i krajowych organów nadzoru.
- b) Drugi ogólnounijny KPI w zakresie bezpieczeństwa odpowiada wartości zastosowania klasyfikacji dotkliwości narzędzia analizy ryzyka, określonej w sekcji 2 pkt 1 lit. b) poniżej, w państwach, w których stosuje się niniejsze rozporządzenie, aby umożliwić ujednoczoną sprawozdawczość w zakresie oceny dotkliwości naruszeń minimów separacji, przypadków wtargnięcia na pas startowy i szczególnych zdarzeń technicznych związanych z ATM.
- c) Trzeci ogólnounijny wskaźnik KPI odpowiada minimalnemu poziomowi środka zgodnie z zasadami „Just Culture” na koniec okresu odniesienia zgodnie z sekcją 2 pkt 1 lit. c) poniżej.

W pierwszym okresie odniesienia nie ma ogólnounijnych celów dla powyższych kluczowych wskaźników skuteczności działania. W pierwszym okresie odniesienia Komisja wykorzystuje zebrane dane do zatwierdzenia tych kluczowych wskaźników skuteczności działania i ich oceny w celu zapewnienia odpowiedniego rozpoznania ryzyka związanego z bezpieczeństwem, jego ograniczenia i zarządzania nim. Na tej podstawie, w razie konieczności, Komisja przyjmuje nowe kluczowe wskaźniki skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa poprzez zmianę niniejszego załącznika.

2. WSKAŹNIK OCHRONY ŚRODOWISKA

2.1. Dla pierwszego okresu odniesienia:

Pierwszy ogólnounijny KPI w zakresie ochrony środowiska odpowiada przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie, określonej w następujący sposób:

- wskaźnik przeciętnej horyzontalnej efektywności lotu na trasie oznacza różnicę pomiędzy długością odcinka na trasie faktycznej trajektorii a optymalną trajektorią, która, zazwyczaj, jest ortodromą,
- „na trasie” oznacza odległość przebytą poza okręgiem 40 mil morskich wokół portu lotniczego,
- do celów niniejszego wskaźnika uwzględnia się następujące loty:
 - a) wszystkie loty handlowe IFR (przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów) w europejskiej przestrzeni powietrznej;
 - b) jeśli lot rozpoczyna się lub kończy poza europejską przestrzenią powietrzną, uwzględnia się tylko część lotu odbywającą się w europejskiej przestrzeni powietrznej,
- loty okrężne i loty o odległości ortodromicznej poniżej 80 mil morskich pomiędzy terminalami są wyłączone.

▼B

Drugi ogólnounijny KPI w zakresie ochrony środowiska odpowiada efektywnemu wykorzystaniu cywilno-wojskowych struktur przestrzeni powietrznej, np. CDR (trasy warunkowe). Dla pierwszego okresu odniesienia wskaźnik ten jest monitorowany przez Komisję. Ustalenie celów w tym zakresie następuje od drugiego okresu odniesienia.

2.2. Począwszy od drugiego okresu odniesienia, ustala się trzeci ogólnounijny KPI w zakresie ochrony środowiska, aby rozwiązać szczególne kwestie ochrony środowiska związane ze służbami żeglugi powietrznej w portach lotniczych.

3. WSKAŹNIK PRZEPUSTOWOŚCI

3.1. Dla pierwszego okresu odniesienia:

Ogólnounijny KPI w zakresie przepustowości odpowiada opóźnieniu ATFM (zarządzanie przepływem ruchu lotniczego) w minutach dla lotu na trasie, określone w następujący sposób:

- a) opóźnienie ATFM na trasie oznacza opóźnienie wyliczone przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM, zgodnie z definicją w rozporządzeniu Komisji nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiającym wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego⁽¹⁾, oraz wyrażone jako różnica pomiędzy czasem startu zamówionym przez operatora statku powietrznego w ostatnim złożonym planie lotu a wyliczonym czasem startu przydzielonym przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM;
- b) wskaźnik dotyczy wszystkich lotów IFR w europejskiej przestrzeni powietrznej i obejmuje przyczyny opóźnień ATFM;
- c) wskaźnik oblicza się dla całego roku kalendarzowego.

Na potrzeby przygotowań do ustalenia drugiego ogólnounijnego KPI w zakresie przepustowości Komisja gromadzi, konsoliduje i monitoruje od pierwszego okresu odniesienia:

- a) całkowite opóźnienia ATFM, za które odpowiadają służby żeglugi powietrznej terminala i portu lotniczego;
- b) dodatkowy czas w fazie kołowania;
- c) dla portów lotniczych obsługujących ponad 100 000 handlowych operacji lotniczych rocznie dodatkowy czas na ASMA (*Arrival Sequencing and Metering Area*).

3.2. Począwszy od drugiego okresu odniesienia, ustala się drugi ogólnounijny wskaźnik przepustowości na podstawie monitorowania opisanego w pkt 3.1, aby rozwiązać szczególne kwestie przepustowości związane ze służbami żeglugi powietrznej w portach lotniczych.

4. WSKAŹNIK EFEKTYWNOŚCI POD WZGLĘDEM KOSZTÓW

4.1. Dla pierwszego okresu odniesienia:

Ogólnounijny KPI w zakresie efektywności pod względem kosztów odpowiada przeciętnej ustalonej ogólnounijnej stawce jednostkowej dla służb żeglugi powietrznej na trasie, określonej w następujący sposób:

- a) wskaźnik jest wynikiem stosunku między ustalonymi kosztami a prognozą ruchu, wyrażonym w jednostkach usługowych, spodziewanym dla danego okresu na poziomie Unii Europejskiej, zgodnie z założeniami Komisji na potrzeby ustalenia ogólnounijnych celów stosownie do art. 9 ust. 4;
- b) wskaźnik wyrażony jest w EUR i według wartości rzeczywistych;

⁽¹⁾ Dz.U. L 80 z 26.3.2010, s. 10.

▼B

- c) wskaźnik podaje się dla każdego roku okresu odniesienia.

Dla pierwszego okresu odniesienia koszty i stawki jednostkowe terminalowych służb żeglugi powietrznej są gromadzone, konsolidowane i monitorowane przez Komisję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1794/2006.

- 4.2. Począwszy od drugiego okresu odniesienia, drugi ogólnounijny KPI w zakresie efektywności pod względem kosztów odpowiada przeciętnej ustalonej unijnej stawce jednostkowej dla terminalowych służb żeglugi powietrznej.

Sekcja 2: W zakresie ustalenia celów na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej (FAB):

1. KLUCZOWE WSKAŹNIKI SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

- a) Pierwszy KPI w zakresie bezpieczeństwa na poziomie krajowym lub na poziomie FAB odpowiada efektywności zarządzania bezpieczeństwem określonej za pomocą metody opierającej się na *ATM Safety Maturity Survey Framework*. Wskaźnik ten ustalają wspólnie Komisja, państwa członkowskie, EASA i Eurocontrol, a przyjmuje go Komisja przed pierwszym okresem odniesienia. W pierwszym okresie odniesienia krajowe organy nadzoru będą monitorować i publikować ► **CI** ten kluczowy wskaźnik skuteczności działania ◀, a państwa członkowskie mogą ustalić odpowiadające mu cele.
- b) Drugi KPI w zakresie bezpieczeństwa na poziomie krajowym lub na poziomie FAB odpowiada zastosowaniu klasyfikacji dotkliwości narzędzia analizy ryzyka, aby umożliwić ujednoczoną sprawozdawczość w zakresie oceny dotkliwości naruszeń minimów separacji, przypadków wtargnięcia na pas startowy i szczególnych zdarzeń technicznych związanych z ATM we wszystkich centrach kontroli ruchu lotniczego i portach lotniczych obsługujących ponad 150 000 handlowych operacji lotniczych rocznie objętych zakresem niniejszego rozporządzenia (wartość tak/nie). Klasyfikację dotkliwości ustalają wspólnie Komisja, państwa członkowskie, EASA i Eurocontrol, a przyjmuje ją Komisja przed pierwszym okresem odniesienia. W pierwszym okresie odniesienia krajowe organy nadzoru będą monitorować i publikować te kluczowe wskaźniki skuteczności działania, a państwa członkowskie mogą ustalić odpowiadające im cele.
- c) Trzeci KPI w zakresie bezpieczeństwa na poziomie krajowym lub na poziomie FAB to przekazywanie zasad „Just Culture”. Środek ten ustalają wspólnie Komisja, państwa członkowskie, EASA i Eurocontrol, a przyjmuje go Komisja przed pierwszym okresem odniesienia. W pierwszym okresie odniesienia krajowe organy nadzoru będą monitorować i publikować ten środek, a państwa członkowskie mogą ustalić odpowiadające mu cele.

2. WSKAŹNIK OCHRONY ŚRODOWISKA

- 2.1. Dla pierwszego okresu odniesienia nie ma obowiązkowego KPI w zakresie ochrony środowiska na poziomie krajowym lub na poziomie FAB.

Bez uszczerbku dla lokalnych zaleceń w dziedzinie ochrony środowiska państwa członkowskie współpracują także z Komisją w celu ustalenia KPI w zakresie ochrony środowiska, aby rozwiązać szczególne kwestie ochrony środowiska związane ze służbami żeglugi powietrznej w portach lotniczych; ten KPI wdrażany jest od drugiego okresu odniesienia.

▼B

2.2. Dla drugiego okresu odniesienia KPI w zakresie ochrony środowiska na poziomie krajowym lub na poziomie FAB to opracowanie procedury poprawy projektowania tras na poziomie krajowym lub na poziomie FAB przed zakończeniem okresu odniesienia, w tym efektywne wykorzystanie cywilno-wojskowych struktur przestrzeni powietrznej (np. CDR – trasy warunkowe)).

3. WSKAŹNIK PRZEPUSTOWOŚCI

3.1. Dla pierwszego okresu odniesienia:

KPI w zakresie przepustowości na poziomie krajowym lub na poziomie FAB odpowiada opóźnieniu ATFM w minutach dla lotu na trasie. Określa się go w następujący sposób:

- a) wskaźnik jest określony w sekcji 1, ppkt 3.1;
- b) wskaźnik podaje się dla każdego roku okresu odniesienia.

Na potrzeby przygotowań do ustalenia drugiego KPI w zakresie przepustowości na poziomie krajowym lub na poziomie FAB państwa członkowskie przekazują od pierwszego okresu odniesienia sprawozdania obejmujące:

- a) całkowite opóźnienia ATFM, za które odpowiadają służby żeglugi powietrznej terminala i portu lotniczego;
- b) dodatkowy czas w fazie kołowania;
- c) dla portów lotniczych obsługujących ponad 100 000 handlowych operacji lotniczych rocznie dodatkowy czas na ASMA (*Arrival Sequencing and Metering Area*).

3.2. Począwszy od drugiego okresu odniesienia, wdraża się drugi KPI w zakresie przepustowości na poziomie krajowym lub na poziomie FAB, aby rozwiązać szczególne kwestie związane z przepustowością terminali i portów lotniczych.

4. WSKAŹNIK EFEKTYWNOŚCI POD WZGLĘDEM KOSZTÓW

4.1. Dla pierwszego okresu odniesienia KPI w zakresie efektywności pod względem kosztów na poziomie krajowym lub na poziomie FAB odpowiada ustalonej na poziomie krajowym lub na poziomie FAB stawce jednostkowej dla służb żeglugi powietrznej na trasie, określonej w następujący sposób:

- a) wskaźnik jest wynikiem stosunku między ustalonymi kosztami a prognozą ruchu zawartą w planach skuteczności działania zgodnie z art. 10 ust. 3 lit. a) i b);
- b) wskaźnik wyrażony jest w walucie krajowej i według wartości rzeczywistych;
- c) wskaźnik podaje się dla każdego roku okresu odniesienia.

Ponadto państwa przekazują koszty i stawki jednostkowe swoich terminalowych służb żeglugi powietrznej zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1794/2006 i uzasadniają Komisji wszelkie odchylenia od prognoz.

4.2. Począwszy od drugiego okresu odniesienia, wdraża się ►**C1** drugi KPI w zakresie efektywności pod względem kosztów na poziomie krajowym lub na poziomie FAB ◀: ustalona(-e) stawka(-i) jednostkowa(-e) na poziomie krajowym lub na poziomie FAB dla terminalowych służb żeglugi powietrznej.

▼B*ZALĄCZNIK II***MODEL PLANÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA**

Plany skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej (FAB) mają następującą strukturę:

1. WPROWADZENIE
 - 1.1. Opis sytuacji (zakres planu, podmioty objęte planem, plan krajowy czy plan FAB itp.).
 - 1.2. Opis scenariusza makroekonomicznego dla okresu odniesienia obejmujący ogólne założenia ► **CI** (przewidywany ruch itp.) ◀.
 - 1.3. Opis wyników konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie przygotowania planu skuteczności działania (najważniejsze kwestie podniesione przez uczestników oraz, w miarę możliwości, uzgodniony kompromis).
2. CELE W ZAKRESIE SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA NA POZIOMIE KRAJOWYM LUB NA POZIOMIE FUNKCJONALNEGO BLOKU PRZESTRZENI POWIETRZNEJ
 - 2.1. Cele w zakresie skuteczności działania dla każdego kluczowego obszaru skuteczności działania, ustalone na podstawie każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania, dla całego okresu odniesienia, z rocznymi wartościami stosowanymi do celów monitorowania i zachęcania:

a) Bezpieczeństwo

- Efektywność zarządzania bezpieczeństwem: cele krajowe/FAB określone zgodnie z załącznikiem I, sekcja 2, pkt 1 lit. a) dla każdego roku okresu odniesienia (fakultatywnie w pierwszym okresie odniesienia).
- Zastosowanie klasyfikacji dotkliwości narzędzia analizy ryzyka: cele krajowe/FAB określone zgodnie z załącznikiem I, sekcja 2, pkt 1 lit. b) dla każdego roku okresu odniesienia (wartości tak/nie).
- „Just Culture”: cele krajowe/FAB określone zgodnie z załącznikiem I, sekcja 2, pkt 1 lit. c) dla każdego roku okresu odniesienia (fakultatywnie w pierwszym okresie odniesienia).

b) Przepustowość

- Protokół z opóźnienia ATFM na trasie dla każdego lotu:

c) Środowisko naturalne

- Opis procedury poprawy projektowania tras na poziomie krajowym lub na poziomie FAB (fakultatywnie w pierwszym okresie odniesienia).

d) Efektywność pod względem kosztów

- Ustalone koszty trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej, określone zgodnie z przepisami art. 15 ust. 2 lit. a) i art. 15 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 i stosownie do przepisów rozporządzenia (WE) nr 1794/2006 dla każdego roku okresu odniesienia.
- Trasowe jednostki usługowe planowane dla każdego roku okresu odniesienia.

▼B

- W związku z powyższym ustalone stawki jednostkowe dla okresu odniesienia.
 - Opis i uzasadnienie stopy zwrotu z kapitału własnego instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w związku z rzeczywiście ponoszonym ryzykiem.
 - Opis inwestycji niezbędnych do realizacji celów w zakresie skuteczności działania z opisem ich znaczenia w związku z europejskim centralnym planem ATM oraz ich zgodność z głównymi obszarami i kierunkami rozwoju i zmian określonymi w tym planie.
- 2.2. Opis i wyjaśnienie zgodności celów w zakresie skuteczności działania z ogólnounijnymi celami w zakresie skuteczności działania.
- 2.3. Opis i wyjaśnienie przeniesień z lat poprzedzających okres odniesienia.
- 2.4. Opis parametrów stosowanych przez państwa członkowskie przy ustalaniu podziału ryzyka i działań zachęcających.
3. UDZIAŁ KAŻDEGO ODPOWIEDZIALNEGO PODMIOTU
- 3.1. Indywidualne cele w zakresie skuteczności działania dla każdego odpowiedzialnego podmiotu.
- 3.2. Opis mechanizmów zachęcających stosowanych w odniesieniu do każdego podmiotu, aby sprzyjać realizacji celów w okresie odniesienia.
4. WOJSKOWY WYMIAR PLANU
- Opis cywilno-wojskowego wymiaru planu zawierający skuteczność zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA) w celu zwiększenia przepustowości z odpowiednim uwzględnieniem skuteczności misji wojskowych oraz, w razie konieczności, stosownych wskaźników skuteczności działania i celów zgodnych ze wskaźnikami i celami planu skuteczności działania.
5. ANALIZA WRAŻLIWOŚCI I PORÓWNANIE Z POPRZEDNIM PLANEM SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA
- 5.1. Wrażliwość na zewnętrzne założenia.
- 5.2. Porównanie z poprzednim planem skuteczności działania (nie dotyczy pierwszego okresu odniesienia).
6. REALIZACJA PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA
- Opis środków wdrożonych przez krajowy organ nadzoru dla realizacji celów w zakresie skuteczności działania, takich jak:
- mechanizmy monitorowania zapewniające wdrożenie programów bezpieczeństwa ANS i planów biznesowych,
 - środki służące monitorowaniu i informowaniu o realizacji planów skuteczności działania, w tym sposób postępowania w przypadku nieosiągnięcia celów w okresie odniesienia.

▼B*ZAŁĄCZNIK III***ZASADY OCENY ZGODNOŚCI OGÓLNOUNIJNYCH CELÓW W ZAKRESIE SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA I CELÓW W ZAKRESIE SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA NA POZIOMIE KRAJOWYM LUB NA POZIOMIE FUNKCJONALNEGO BLOKU PRZESTRZENI POWIETRZNEJ**

Komisja stosuje następujące kryteria oceny:

1. Kryteria ogólne

- a) Zgodność z wymogami dotyczącymi przygotowania i przyjęcia planu skuteczności działania, w szczególności ocena uzasadnień podanych w planie skuteczności działania.
- b) Analiza rzeczowa uwzględniająca ogólną sytuację każdego pojedynczego państwa.
- c) Wzajemne powiązania pomiędzy wszystkimi celami w zakresie skuteczności działania.
- d) Standardy skuteczności działania na początku okresu odniesienia i planowany zakres poprawy na przyszłość.

2. Bezpieczeństwo

- a) Efektywność zarządzania bezpieczeństwem: dodatkowy margines dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i krajowych organów nadzoru, zastosowany w planie skuteczności działania i oceniony przez Komisję, jest równy lub większy od wyników odpowiednich ogólnounijnych wskaźników na koniec okresu odniesienia (fakultatywnie w pierwszym okresie odniesienia).
- b) Zastosowanie klasyfikacji dotkliwości narzędzia analizy ryzyka: zgodność lokalnego kluczowego wskaźnika skuteczności działania, zgodnie z sekcją 2, pkt 1 lit. b) załącznika I, z ogólnounijnym wskaźnikiem dla każdego roku okresu odniesienia.
- c) „Just Culture”: cel w zakresie skuteczności działania na poziomie krajowym lub na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej na koniec okresu odniesienia, z użyciem wskaźnika skuteczności działania określonego w sekcji 2, pkt 1 lit. c) załącznika I, jest równy lub większy od ogólnounijnego celu zgodnie z sekcją 1, pkt 1 lit. c) załącznika I (fakultatywnie w pierwszym okresie odniesienia).

▼M1**3. Środowisko**

Projektowanie tras: nie dotyczy pierwszego okresu odniesienia. W drugim okresie odniesienia – ocena procedury projektowania tras zastosowanej w planie skuteczności działania oraz jej zgodności z procedurą przygotowania planu usprawnienia europejskiej sieci tras opracowaną przez menedżera sieci.

4. Przepustowość

Poziom opóźnień: porównanie spodziewanego poziomu opóźnień ATFM na trasie, zastosowanego w planach skuteczności działania, z wartością odniesienia podaną przez Eurocontrol w procesie planowania przepustowości oraz planie operacyjnym sieci sporządzonym przez menedżera sieci.

▼B**5. Efektywność pod względem kosztów**

- a) Tendencje w zakresie stawek jednostkowych: odpowiedź na pytanie, czy przewiduje się, że przedłożone ustalone stawki jednostkowe będą ewoluować zgodnie z ogólnounijnym celem w zakresie efektywności pod względem kosztów i czy przyczynią się w odpowiedni sposób do realizacji wspomnianego celu w trakcie całego okresu odniesienia, a także dla każdego roku oddzielnie.

▼B

- b) Poziom ustalonych stawek jednostkowych: porównanie przedłożonych lokalnych stawek jednostkowych ze średnią stawką jednostkową państw członkowskich lub funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej o podobnym otoczeniu operacyjnym i gospodarczym zgodnie z definicją Komisji.
- c) Stopa zwrotu z kapitału własnego: ocena stopy zwrotu z kapitału własnego instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w związku z faktycznie ponoszonym ryzykiem.
- d) Założenia dotyczące prognozy ruchu: porównanie lokalnych prognoz jednostek usługowych wykorzystanych w planie skuteczności działania z prognozą odniesienia, taką jak prognozy ruchu organizacji Eurocontrol (STATFOR).
- e) Założenia ekonomiczne: sprawdzenie, czy założenia inflacyjne zastosowane w planie skuteczności działania są zgodne z prognozą odniesienia, taką jak prognozy Międzynarodowego Funduszu Walutowego lub Eurostatu.



ZALĄCZNIK IV

**WYKAZ DANYCH PRZEKAZYWANYCH DO CELÓW NINIEJSZEGO
ROZPORZĄDZENIA**

1. PRZEZ ORGANY KRAJOWE:

1.1. **Specyfikacja zestawu danych**

Do celów weryfikacji skuteczności działania organy krajowe przekazują następujące dane:

- a) informacje wymagane do dostosowania się do kluczowych wskaźników skuteczności działania (KPI) w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w załączniku I, sekcja 2, pkt 1 lit. a);
- b) państwowy program bezpieczeństwa zgodnie z normą 2.27.1 ICAO, załącznik 11, poprawka 47-B z dnia 20 lipca 2009 r.

Ponadto krajowe organy zapewniają dostępność następujących danych do celów weryfikacji skuteczności działania:

- c) danych wykorzystanych i obliczonych przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 255/2010 w sprawie ATFM, takich jak plany lotu dla ogólnego ruchu lotniczego zgodnego z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR), faktyczne trasy przelotu, dane uzyskane w wyniku nadzoru, opóźnienia na trasie i w portach lotniczych związane z zarządzaniem ruchem lotniczym, wyłączenia ze środków zarządzania przepływem ruchu lotniczego, przestrzeganie przydziałów czasu na start lub lądowanie w ramach zarządzania ruchem lotniczym, częstotliwość korzystania z tras warunkowych;
- d) informacji o zdarzeniach związanych z bezpieczeństwem w zakresie ATM, zgodnie z prawnymi wymogami bezpieczeństwa – ESARR 2, wydanie 3.0 – zatytułowanymi „Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM” (*Zgłaszanie i ocena zdarzeń związanych z bezpieczeństwem w zakresie ATM*);
- e) sprawozdań krajowych organów nadzoru dotyczących bezpieczeństwa, o których mowa w art. 6, 7 i 14 rozporządzenia Komisji (WE) 1315/2007⁽¹⁾, a także sprawozdań krajowych organów nadzoru dotyczących usuwania stwierdzonych uchybień w zakresie bezpieczeństwa, które objęte są planami działań naprawczych;
- f) informacji dotyczących zaleceń w sprawie bezpieczeństwa i działań naprawczych przeprowadzonych na podstawie analizy lub badania incydentów związanych z ATM, zgodnie z dyrektywą Rady 94/56⁽²⁾ w sprawie dochodzenia przyczyn wypadków i dyrektywą 2003/42/WE sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym;
- g) informacji dotyczących elementów wprowadzonych w celu propagowania zasad „Just Culture”;
- h) danych uzupełniających zadania, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. m i n rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA)⁽³⁾.

1.2. **Okresowość i terminy przekazywania danych**

Dane, o których mowa w pkt 1.1 lit. a), b), d), e), g) oraz h), należy przekazywać co roku.

Dane, o których mowa w pkt 1.1 lit. c) i f), należy przekazywać co miesiąc.

⁽¹⁾ Dz.U. L 291 z 9.11.2007, s. 16.

⁽²⁾ Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 14.

⁽³⁾ Dz.U. L 342 z 24.12.2005, s. 20.

▼B**2. PRZEZ INSTYTUCJE ZAPEWNIAJĄCE SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**

Niniejsza sekcja dotyczy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, o których mowa w art. 1 ust. 2. W pojedynczych przypadkach organy krajowe mogą włączyć instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, ►**CI** które nie przekraczają progów określonych w art. 1 ust. 3 ◄. W takim przypadku powiadamiają o tym Komisję.

2.1. Specyfikacja zestawu danych

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dostarczają następujące dane do celów weryfikacji skuteczności działania:

- a) dane, o których mowa w specyfikacji organizacji Eurocontrol zatytułowanej „EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure” (*Specyfikacja dotycząca ujawniania informacji ekonomicznych*), wydanie 2.6 z dnia 31 grudnia 2008 r. oznaczone jako EUROCONTROL-SPEC-0117;
- b) roczne sprawozdania i plany biznesowe w części dotyczącej skuteczności działania, a także roczny plan ustanowiony przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej zgodnie z załącznikiem I, sekcje 2.2 i 9 ►**CI** rozporządzenia (WE) nr 2096/2005 ◄;
- c) informacje wymagane do dostosowania się do KPI w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w załączniku I, sekcja 2, pkt 1 lit. a);
- d) informacje dotyczące elementów na rzecz propagowania zasad „Just Culture”.

2.2. Okresowość i terminy przekazywania danych

Dane za rok (n), o których mowa w pkt 2.1 lit. a), należy przekazywać co roku przed dniem 15 lipca roku (n + 1), z wyjątkiem danych długoterminowych, które należy przekazywać do dnia 1 listopada roku (n + 1). Pierwszym rokiem odniesienia (n) jest rok 2010.

Dane, o których mowa w pkt 2.1 lit. b) i c), należy przekazywać co roku.

3. PRZEZ OPERATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH

Niniejsza sekcja dotyczy operatorów portów lotniczych świadczących usługi we wspólnotowych portach lotniczych obsługujących rocznie ponad 150 000 handlowych operacji lotniczych oraz wszystkich koordynowanych portów lotniczych i portów lotniczych z organizacją rozkładów obsługujących rocznie ponad 50 000 handlowych operacji lotniczych. W indywidualnych przypadkach państwa członkowskie mogą włączyć porty lotnicze obsługujące mniejszą liczbę operacji lotniczych. W takim przypadku powiadamiają o tym Komisję.

3.1. Definicje

Do celów niniejszego załącznika stosuje się następujące definicje:

- a) „identyfikator portu lotniczego” oznacza opis portu lotniczego z wykorzystaniem standardowego czteroliterowego kodu ICAO zgodnie z dokumentem ICAO nr 7910 (wydanie 120 – czerwiec 2006 r.);
- b) „parametry koordynacyjne” oznaczają parametry koordynacyjne określone w rozporządzeniu (EWG) nr 95/93;
- c) „deklarowana przepustowość portu lotniczego” oznacza parametry koordynacyjne, które przedstawia się w formie opisującej maksymalną liczbę przydziałów czasu na start lub lądowanie w jednostce czasu (blok czasowy), którą koordynator może przydzielić. Czas trwania bloków może być różny. Ponadto niektóre bloki o różnym czasie trwania mogą się nakładać, aby kontrolować koncentrację lotów w określonym przedziale czasu. Wykorzystanie danych o deklarowanej przepustowości dla całego sezonu oznacza ustalenie przepustowości portu lotniczego dla sezonu na wczesnym etapie;
- d) „rejestracja statku powietrznego” oznacza alfanumeryczne znaki odpowiadające faktycznej rejestracji statku powietrznego;

▼ B

- e) „typ statku powietrznego” oznacza kod typu statku powietrznego (maksymalnie 4 znaki) zgodnie z wytycznymi ICAO;
- f) „identyfikator lotu” oznacza zestaw alfanumerycznych znaków identyfikujący dany lot;
- g) „zakodowane lotnisko odlotu” i „zakodowane lotnisko przylotu” oznaczają kod portu lotniczego z wykorzystaniem czteroliterowego kodu ICAO lub trzyliterowego kodu IATA;
- h) „datownik z godziną OOOI (*Out-Off-On-In*)” oznacza następujące dane, w zaokrągleniu do najbliższej minuty:
- rozkładowy czas odlotu (odblokowanie),
 - faktyczny czas odblokowania,
 - faktyczny czas startu,
 - faktyczny czas lądowania,
 - rozkładowy czas przylotu (zablokowanie),
 - faktyczny czas zablokowania;
- i) „rozkładowy czas odlotu (odblokowania)” oznacza datę i godzinę, na którą zaplanowane jest opuszczenie przez statek powietrzny stanowiska odlotu;
- j) „rzeczywisty czas odblokowania” oznacza faktyczną datę i godzinę, gdy statek powietrzny zwolnił miejsce postojowe (wypchnięty lub własną siłą);
- k) „faktyczny czas startu” oznacza datę i godzinę, gdy statek powietrzny wystartował z pasa startowego (podwozie w górę);
- l) „faktyczny czas lądowania” oznacza faktyczną datę i godzinę, gdy statek powietrzny wylądował (przyziemienie);
- m) „rozkładowy czas przylotu (zablokowania)” oznacza datę i godzinę, na którą zaplanowane jest przybycie statku powietrznego na stanowisko przylotu;
- n) „faktyczny czas zablokowania” oznacza faktyczną datę i godzinę, gdy hamulce postojowe zostały użyte na stanowisku przylotu;
- o) „przepisy wykonywania lotów” oznaczają przepisy stosowane w trakcie wykonywania lotu. „IFR” dla statków powietrznych w lotach według wskazań przyrządów zgodnie z załącznikiem 2 do Konwencji chicagowskiej lub „VFR” w lotach z widocznością zgodnie z tym samym załącznikiem. Operacyjny ruch lotniczy (OAT) dla państwowych statków powietrznych niestosujących się do przepisów określonych załącznikiem 2 do Konwencji chicagowskiej;

▼ B

- p) ► **C1** „typ lotu” oznacza typ lotu zgodnie z definicją w dodatku 2 do dokumentu ICAO nr 4444 (wydanie 15 – czerwiec 2007 r.); ◀
- q) „przydział czasu na lądowanie” oraz „przydział czasu na start” oznaczają przydział czasu w porcie lotniczym przyznany na lądowanie lub start zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 95/93;
- r) „kod pasa startowego do lądowania” i „kod pasa startowego do startu” oznaczają kod ICAO pasa startowego służącego do startu lub lądowania (np. 10L);
- s) „stanowisko przylotu” oznacza kod pierwszego miejsca postojowego, gdzie statek powietrzny został zaparkowany po przylocie;
- t) „stanowisko odlotu” oznacza kod ostatniego miejsca postojowego, gdzie statek powietrzny został zaparkowany przed odlotem z portu lotniczego;
- u) „przyczyny opóźnień” oznaczają standardowe kody opóźnień IATA zgodnie z załącznikiem 2 do dokumentu ECODA „*Digest – Annual 2008 Delays to Air Transport in Europe*”⁽¹⁾ (dokument dotyczący opóźnień w transporcie lotniczym w Europie) z podaniem wielkości opóźnienia. Jeśli na opóźnienie lotu złożyło się kilka przyczyn, należy wymienić wszystkie;
- v) „informacja o odladaniu lub o zabezpieczeniu przed oblodzeniem” oznacza informację o tym, czy przeprowadzono odladanie lub zabezpieczono przed oblodzeniem; jeśli tak, to gdzie (przed opuszczeniem stanowiska odlotu lub w wyznaczonym miejscu po opuszczeniu stanowiska odlotu, tzn. po odblokowaniu);
- w) „odwołanie z przyczyn operacyjnych” oznacza przylot lub odlot rozkładowego lotu, którego dotyczą następujące okoliczności:
- lot otrzymał przydział czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym, oraz
 - lot został potwierdzony przez przewoźnika lotniczego dzień wcześniej lub znajdował się w dziennym wykazie rozkładowych lotów sporządzonym przez operatora portu lotniczego dzień wcześniej, lecz
 - lądowanie lub start nigdy nie miały miejsca.

3.2. Specyfikacja zestawu danych

3.2.1. Operatorzy portów lotniczych w koordynowanych portach lotniczych lub w portach lotniczych z organizacją rozkładów przekazują następujące dane:

- oznaczenie portu lotniczego,
- deklarowaną przepustowość portu lotniczego,
- wszystkie parametry koordynacyjne istotne dla służb żeglugi powietrznej,
- planowany poziom jakości usług (opóźnienia, punktualność itp.) związany z deklarowaną przepustowością portu lotniczego, jeśli taki poziom ustalono,
- szczegółowy opis wskaźników użytych do ustalenia planowanego poziomu jakości usług, jeśli taki poziom ustalono.

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

▼B

3.2.2. Do celów weryfikacji skuteczności działania operatorzy portów lotniczych przekazują następujące dane operacyjne dla każdego lądującego i startującego lotu:

- znak rejestracyjny statku powietrznego,
- typ statku powietrznego,
- identyfikator lotu,
- zakodowane lotnisko odlotu i przylotu,
- datownik z godziną OOOI (*Out-Off-On-In*),
- przepisy wykonywania lotu i typ lotu,
- przydział czasu na start i lądowanie w porcie lotniczym, w stosownych przypadkach,
- kod pasa startowego do lądowania i do startu,
- stanowisko przylotu i odlotu,
- przyczyny opóźnień, w stosownych przypadkach (tylko dla lotów odlatujących),
- informację o odladaniu lub o zabezpieczeniu przed oblodzeniem, w stosownych przypadkach.

3.2.3. Do celów weryfikacji skuteczności działania operatorzy portów lotniczych przekazują następujące dane operacyjne dla każdego odwołania z przyczyn operacyjnych:

- identyfikator lotu,
- typ statku powietrznego,
- rozkładowe lotnisko odlotu i przylotu,
- przydział czasu na start i lądowanie w porcie lotniczym, w stosownych przypadkach,
- powody odwołania lotu.

3.2.4. Do celów weryfikacji skuteczności działania operatorzy portów lotniczych mogą przekazać:

- dobrowolne sprawozdania dotyczące pogorszenia się stanu służb żeglugi powietrznej lub przerwania ich działalności w portach lotniczych,
- dobrowolne sprawozdania dotyczące zdarzeń związanych z bezpieczeństwem służb żeglugi powietrznej,
- dobrowolne sprawozdania dotyczące braków w zakresie przepustowości terminali,
- dobrowolne sprawozdania dotyczące spotkań konsultacyjnych z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i z państwami.

3.3. Okresowość i terminy przekazywania danych

Dane określone w pkt 3.2.1 przekazuje się dwa razy w roku, zgodnie z harmonogramem podanym w art. 6 rozporządzenia (EWG) nr 95/93.

Jeśli dane określone w pkt 3.2.2 i 3.2.3 są przekazywane, następuje to raz w miesiącu w ciągu jednego miesiąca od zakończenia miesiąca, w którym odbył się lot.

Sprawozdania, o których mowa w pkt 3.2.4, mogą być przekazywane w każdej chwili.

4. PRZEZ KOORDYNATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH

4.1. Specyfikacja zestawu danych

Do celów weryfikacji skuteczności działania koordynatorzy portów lotniczych przekazują następujące dane:

dane, o których mowa w art. 4 ust. 8 rozporządzenia (EWG) nr 95/93.

▼ B**4.2. Okresowość i terminy przekazywania danych**

Dane przekazuje się dwa razy w roku, zgodnie z harmonogramem podanym w art. 6 rozporządzenia (EWG) nr 95/93.

5. PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH

Niniejsza sekcja ma zastosowanie do przewoźników lotniczych, którzy wykonują w europejskiej przestrzeni powietrznej ponad 35 000 lotów rocznie obliczonych jako średnia z trzech poprzednich lat.

5.1. Definicje

5.1.1. Do celów niniejszego załącznika stosuje się te same definicje, które podano w pkt 3.1 załącznika IV, oraz dodatkowo następujące definicje:

- a) „zużycie paliwa” oznacza faktyczną ilość paliwa zużytą w trakcie lotu „od drzwi do drzwi” (*gate-to-gate*);
- b) „faktyczna masa na ziemi” oznacza faktyczną wagę w tonach metrycznych statku powietrznego przed uruchomieniem silnika.

5.2. Specyfikacja zestawu danych

5.2.1. Do celów weryfikacji skuteczności działania przewoźnicy lotniczy przekazują następujące dane dla każdego wykonywanego lotu w geograficznym zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia:

- znak rejestracyjny statku powietrznego,
- identyfikator lotu,
- przepisy wykonywania lotu i typ lotu,
- zakodowany port lotniczy odlotu i przylotu,
- kod pasa startowego do lądowania i do startu, w stosownych przypadkach,
- stanowisko przylotu i odlotu, w stosownych przypadkach,
- datownik z godziną OOOI (*Out-Off-On-In*), rozkładowy i faktyczny,
- przyczyny opóźnień,
- informację o odladaniu lub o zabezpieczeniu przed oblodzeniem, w stosownych przypadkach.

5.2.2. Do celów weryfikacji skuteczności działania przewoźnicy lotniczy przekazują dane określone w pkt 3.2.3 załącznika IV dla każdego odwołanego lotu z przyczyn operacyjnych w geograficznym zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia.

5.2.3. Oprócz danych przekazanych zgodnie z wymogami części B załącznika IV do dyrektywy 2003/87 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającej dyrektywę 96/61/WE ⁽¹⁾ przewoźnicy lotniczy mogą przekazać Komisji następujące dane dla każdego wykonywanego lotu w geograficznym zakresie stosowania niniejszego rozporządzenia:

- zużycie paliwa,
- faktyczną masę na ziemi.

⁽¹⁾ Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.

▼B

5.2.4. Do celów weryfikacji skuteczności działania przewoźnicy lotniczy mogą przekazać:

- dobrowolne sprawozdania dotyczące dostępu do przestrzeni powietrznej,
- dobrowolne sprawozdania dotyczące pogorszenia się stanu służb żeglugi powietrznej lub przerwania ich działalności w portach lotniczych,
- dobrowolne sprawozdania dotyczące zdarzeń związanych z bezpieczeństwem służb żeglugi powietrznej,
- dobrowolne sprawozdania dotyczące braków w zakresie przepustowości tras, ograniczeń w dostępności poziomów lotu lub przekierowania,
- dobrowolne sprawozdania dotyczące spotkań konsultacyjnych z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i z państwami.

5.3. **Okresowość dostarczania danych**

Dane, o których mowa w pkt 5.2.1, 5.2.2 i 5.2.3 załącznika IV, przekazuje się raz w miesiącu.

Sprawozdania, o których mowa w pkt 5.2.4, mogą być przekazywane w każdej chwili.