

II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) št. 390/2013

z dne 3. maja 2013

o določitvi načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba)⁽¹⁾, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1070/2009⁽²⁾, in zlasti člena 11 Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Uredba (ES) št. 549/2004 določa, da se vzpostavi načrt izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja. Za natančno delovanje načrta izvedbe bi morala Komisija sprejeti izvedbena pravila.

(2) Načrt izvedbe bi moral prispevati k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa z izboljšanjem splošne učinkovitosti navigacijskih služb zračnega prometa na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti v skladu z okvirom uspešnosti iz osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa (ATM) v Evropi in ob ustreznem upoštevanju prevladujočih varnostnih ciljev.

(3) Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (uredba o izvajanju služb)⁽³⁾, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1070/2009, določa vzpostavitev sistema pristojbin in skupnih projektov za izvajanje osrednjega načrta za ATM v Evropi. Sistem pristojbin in skupni projekti so ključnega pomena za uspešno izvajanje načrta izvedbe.

(4) V skladu s členom 11(1) Uredbe (ES) št. 549/2004 bi morala ta uredba veljati za funkcije omrežja za upravljanje zračnega prometa iz člena 6 Uredbe (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru)⁽⁴⁾, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1070/2009.

(5) Komisiji lahko pri izvajanju načrta izvedbe pomaga organ za oceno uspešnosti. Ta organ bi moral imeti možnost, da Komisiji daje neodvisne nasvete glede vseh področij, ki vplivajo na uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja.

(6) Glede na to, da imajo ključno nalogo pri izvajanju načrta izvedbe nacionalni nadzorni organi, bi morale države članice zagotoviti, da bodo sposobni učinkovito izpolnjevati svoje obveznosti.

(7) Za zagotovitev dolgoročnih izboljšav, usmerjenih k visokim družbenim ciljem, kar se kaže v osrednjem načrtu za ATM v Evropi, bi moral biti načrt izvedbe voden z namenom, da presega posamezno referenčno obdobje.

(8) Načrt izvedbe bi moral obravnavati navigacijske službe zračnega prometa s pristopom od izhoda do izhoda, vključno z navigacijskimi službami zračnega prometa na zračnih poteh in na terminalih, z namenom izboljšanja splošne uspešnosti omrežja.

(9) Načrt izvedbe bi moral zagotoviti kazalnike in zavezujoče cilje na vseh ključnih področjih uspešnosti, pri čemer bi bilo treba v celoti doseči in ohraniti zahtevane varnostne stopnje.

⁽¹⁾ UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

⁽²⁾ UL L 300, 14.11.2009, str. 34.

⁽³⁾ UL L 96, 31.3.2004, str. 10.

⁽⁴⁾ UL L 96, 31.3.2004, str. 20.

- (10) Pri sprejemanju vseevropskih ciljev uspešnosti za referenčno obdobje bi morala Komisija ustrezno upoštevati raven uspešnosti, doseženo v predhodnem(-ih) referenčnem(-ih) obdobju(-ih).
- (11) Zaradi močne povezanosti med različnimi ključnimi področji uspešnosti bi bilo treba pri pripravi in spremljanju načrta izvedbe ustrezno upoštevati soodvisnost med cilji uspešnosti glede na prevladujoče varnostne cilje.
- (12) Načrte izvedbe bi bilo treba določiti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki zaradi preglednosti prikazujejo prispevek posameznega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa k doseganju ciljev znotraj funkcionalnega bloka zračnega prostora, ki se spremlja na najprimernejši ravni.
- (13) V načrtih izvedbe bi morali biti opisani ukrepi, kot so sistemi spodbud, da bi zainteresirane strani izboljšale uspešnost na vseh ravneh. Zaradi pomembnosti varnost ne bi smela biti predmet spodbud.
- (14) Da se ugotovijo stališča zainteresiranih strani, bi morala na nacionalni ravni, ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora in na ravni Unije potekati učinkovita posvetovanja.
- (15) V okoliščinah, ki so v času sprejetja načrtov izvedbe nepredvidljive in nepremostljive ter nanje države članice in subjekti, na katere se cilji uspešnosti nanašajo, ne morejo vplivati, bi morala vzpostavitev ustreznih mehanizmov za opozarjanje omogočiti izvajanje primernih ukrepov, namenjenih ohranjanju varnostnih zahtev in stalnosti pri izvajanju storitev, ki lahko vključujejo revizijo ciljev uspešnosti na ravni Unije ali lokalnih ciljev uspešnosti.
- (16) Civilno-vojaško sodelovanje in usklajevanje sta izjemnega pomena pri doseganju ciljev načrta izvedbe, ob ustreznem upoštevanju učinkovitosti vojaških misij.
- (17) Načrt izvedbe ne bi smel posegati v določbe Uredbe (ES) št. 549/2004, ki so namenjene varovanju bistvenih interesov varnostne ali obrambne politike.
- (18) Izbrati bi bilo treba specifične in merljive ključne kazalnike uspešnosti, na podlagi katerih se lahko določijo odgovornost za doseganje ciljev uspešnosti. Z njimi povezani cilji bi morali biti dosegljivi, realni in z zavezujočimi roki ter namenjeni učinkovitemu usmerjanju trajnostnega izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa.
- (19) Izvajanje zavezujočih ciljev uspešnosti, podprto s spodbudami, ki so finančne narave, zahteva ustrezno povezano z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 391/2013 z dne 3. maja 2013 o določitvi skupne ureditve pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa ⁽¹⁾.
- (20) Ključni kazalniki uspešnosti in cilji uspešnosti morajo biti določeni in se izvajati v skladu z varnostnimi cilji in standardi iz Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾ ter njenih izvedbenih predpisov kot tudi z ukrepi, ki jih je sprejela Unija za doseganje in ohranjanje teh ciljev.
- (21) Komisija bi morala načrte izvedbe in cilje oceniti ter ugotoviti njihovo skladnost z vseevropskimi cilji kot tudi ustreznost prispevek k tem ciljem in splošni učinkovitosti evropskega omrežja ATM. Če te skladnosti in ustreznega prispevka ni mogoče ugotoviti, bi morala Komisija zaprositi za revidiranje načrta(-ov) izvedbe in cilja(-ev) in/ali sprejetje korektivnih ukrepov.
- (22) V referenčnih obdobjih bi bilo treba zagotoviti učinkovit postopek za spremljanje uspešnosti, vključno z zbiranjem in razširjanjem podatkov, ki bi zagotavljal, da razvoj uspešnosti omogoča doseganje ciljev in po potrebi uvajanje korektivnih ukrepov.
- (23) Če ima Komisija na podlagi spremljanja rezultatov trdne dokaze, da prvotni podatki, predpostavke in utemeljitve, ki so osnova za določitev začetnih ciljev, ne veljajo več, se lahko Komisija odloči za spremembo vseevropskih ciljev uspešnosti ali na zahtevo države članice dovoli revidiranje lokalnih ciljev.
- (24) Izvajanje funkcij omrežja bi moralo temeljiti na ciljnih uspešnosti. Zato bi se morala ta uredba uporabljati za upravitelja omrežja, določenega v skladu s členom 3 Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011 z dne 7. julija 2011 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa (ATM) in spremembi Uredbe (EU) št. 691/2010 ⁽³⁾. Uredbo Komisije (EU) št. 677/2011 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.
- (25) Uredbo Komisije (EU) št. 691/2010 z dne 29. julija 2010 o določitvi načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja ter o spremembi Uredbe (ES) št. 2096/2005 o skupnih zahtevah za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa ⁽⁴⁾, člen 26 Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011 ter Izvedbeno uredbo Komisije (EU) št. 1216/2011 z dne 24. novembra 2011 o spremembi Uredbe Komisije (EU) št. 691/2010 o določitvi načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja ⁽⁵⁾ bi bilo treba razveljaviti z učinkom od 1. januarja 2015.
- (26) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za enotno evropsko nebo –

⁽¹⁾ Glej stran 31 tega Uradnega lista.

⁽²⁾ UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

⁽³⁾ UL L 185, 15.7.2011, str. 1.

⁽⁴⁾ UL L 201, 3.8.2010, str. 1.

⁽⁵⁾ UL L 310, 25.11.2011, str. 3.

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I
SPLOŠNE DOLOČBE

Člen 1

Vsebina in področje uporabe

1. Ta uredba določa ukrepe za izboljšanje splošne uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja za splošni zračni promet v evropski (EUR) in afriški (AFI) regiji Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO), v katerih so za zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa odgovorne države članice, z namenom izpolnitve zahtev vseh uporabnikov zračnega prostora.

2. Za namene določanja ciljev in spremljanja uspešnosti se ta uredba uporablja za navigacijske službe zračnega prometa, ki jih zagotavljajo:

- (a) izvajalci služb zračnega prometa, določeni v skladu s členom 8 Uredbe (ES) št. 550/2004;
- (b) izvajalci meteoroloških služb, če so določeni v skladu s členom 9(1) Uredbe (ES) št. 550/2004;
- (c) upravitelj omrežja, določen v skladu s členom 3 Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011.

Uporablja se tudi za namene določanja ciljev in spremljanja uspešnosti stroškovne učinkovitosti organov ali subjektov, pri katerih nastajajo upravičeni stroški, ki naj bi se povrnili z uporabniki, kot je določeno v členu 15(2)(b) Uredbe (ES) št. 550/2004 in členom 6(2) Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013.

3. Brez poseganja v odstavke 4 se države članice lahko odločijo, da te uredbe ne bodo uporabljale za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih na nekaterih ali vseh svojih letališčih z manj kot 70 000 premiki IFR v zračnem prevozu na leto. O tem ustrezno obvestijo Komisijo.

4. Če nobeno od letališč v državi članici ne doseže mejne vrednosti 70 000 premikov IFR v zračnem prevozu na leto, se ta uredba uporablja kot minimalna zahteva za letališče z največ premiki IFR v zračnem prevozu.

5. Določanje ciljev glede stroškovne učinkovitosti se uporablja za ugotovljene stroške, določene v členu 15(2)(a) in (b) Uredbe (ES) št. 550/2004.

6. Države članice lahko uporabljajo to uredbo tudi:

- (a) v zračnem prostoru, ki je v njihovi pristojnosti, v drugih regijah ICAO, pod pogojem, da o tem ustrezno obvestijo Komisijo in druge države članice ter brez poseganja v pravice in dolžnosti držav članic iz Čikaške konvencije o

mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944 (Čikaška konvencija);

- (b) za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ki jim je dovoljeno izvajati navigacijske službe zračnega prometa brez dovoljenja, v skladu s členom 7(5) Uredbe (ES) št. 550/2004.

7. Ne glede na določbe o varovanju informacij iz Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ ter njenih izvedbenih predpisov, Uredbe Komisije (ES) št. 1321/2007 ⁽²⁾ in Uredbe Komisije (ES) št. 1330/2007 ⁽³⁾ se zahteve v zvezi z zagotavljanjem podatkov, opredeljene v poglavju V, uporabljajo za nacionalne organe, izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavce letališč, letališke koordinatorje in letalske prevoznike.

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi:

1. „upravitelj letališča“ pomeni upravni organ letališča, ki ima skupaj z drugimi dejavnostmi ali drugače v skladu z nacionalnimi zakoni ali drugimi predpisi nalogo, da upravlja letališke zmogljivosti ter koordinira in nadzoruje dejavnosti raznih operaterjev, prisotnih na zadevnem letališču ali sistemu letališč;
2. „podatki“ pomenijo informacije o kakovosti, količini in drugih pomembnih zadevah v zvezi z uspešnostjo navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih za namene izvajanja načrta izvedbe zbere in sistematično obdelata Komisija ali pa to opravi nekdo drug v njenem imenu;
3. „kazalniki uspešnosti“ pomenijo kazalnike, ki se uporabljajo za namene spremljanja, primerjanja in pregledovanja uspešnosti;
4. „ključni kazalniki uspešnosti“ pomenijo kazalniki uspešnosti, ki se uporabljajo za namene določanja ciljev uspešnosti;
5. „premiki IFR v zračnem prevozu“ pomenijo vsoto vzletov in pristankov, opravljenih v skladu s pravili instrumentnega letenja, ki je izračunana kot letno povprečje treh predhodnih koledarskih let pred predložitvijo načrtov izvedbe;
6. „zavezujoč cilj“ pomeni cilj uspešnosti, ki ga države članice sprejmejo kot del načrta izvedbe in je predmet sistema spodbud in/ali načrtov korektivnih ukrepov;
7. „letalski prevoznik“ pomeni podjetje za zračni promet z veljavno operativno licenco, ki jo je izdala država članica v skladu z zakonodajo Evropske unije;
8. „ugotovljeni stroški“ pomenijo stroške, opredeljene v členu 15(2)(a) in (b) Uredbe (ES) št. 550/2004;

⁽¹⁾ UL L 167, 4.7.2003, str. 23.

⁽²⁾ UL L 294, 13.11.2007, str. 3.

⁽³⁾ UL L 295, 14.11.2007, str. 7.

9. „nacionalni organi“ pomenijo regulativne organe in/ali nadzorne organe na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, katerih stroški se lahko terjajo od uporabnikov zračnega prostora, če nastanejo v zvezi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa pri uporabi člena 6(2) Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013;
10. „kultura pravičnosti“ pomeni kulturo, v kateri glavni upravljavci in drugi niso kaznovani za svoja dejanja, opustitve ali odločitve, če so v skladu z njihovimi izkušnjami in usposabljanjem, v kateri pa se huda malomarnost, namerne kršitve in destruktivna dejanja ne tolerirajo;
11. „letališki koordinator“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki jo imenuje država članica za izvajanje usklajevalnih nalog na koordiniranih letališčih iz člena 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti ⁽¹⁾;
12. „spremljanje uspešnosti“ pomeni neprekinjen postopek zbiranja in analiziranja podatkov, da se izmeri dejanska uspešnost sistema glede na ustrezne (ključne) cilje uspešnosti in načrte izvedbe z uporabo (ključnih) kazalnikov uspešnosti iz člena 9 in Priloge I;
13. „referenčno obdobje“ pomeni obdobje veljavnosti in uporabe vseevropskih ciljev uspešnosti in načrtov izvedbe iz člena 11(3)(d) Uredbe (ES) št. 549/2004;
14. „nedovoljen vdor na vzletno-pristajalno stezo“ pomeni katerikoli dogodek na aerodromu, ki vključuje nepravilno prisotnost zrakoplova, vozila ali osebe na zaščitenem območju površine, ki je določena za pristajanje in vzletanje zrakoplovov;
15. „enota služb zračnega prometa“ (enota ATS) pomeni enoto, civilno ali vojaško, odgovorno za opravljanje storitev zračnega prometa;
16. „službe CNS, MET in AIS“ pomenijo komunikacijske službe, navigacijske in nadzorovalne službe, meteorološke službe za navigacijo v zračnem prometu in letalske informacijske službe;
17. „izjemni dogodek“ pomeni okoliščine, v katerih je zmogljivost ATM nenavadno zmanjšana tako, da je raven zamud pri upravljanju pretoka zračnega prometa (ATFM) neobičajno visoka kot posledica načrtovane omejitve zaradi operativne ali tehnične spremembe, zelo neugodnih vremenskih razmer, nerazpoložljivosti velikih delov zračnega prostora iz naravnih ali političnih razlogov ali stavke in aktivacije Evropskega odseka za koordinacijo ukrepov v kriznih razmerah v letalstvu (EACCC) s strani upravitelja omrežja zaradi enega ali več navedenih vzrokov;
18. „stroški prestrukturiranja“ pomenijo znatne enkratne stroške, ki nastanejo pri izvajalcih navigacijskih služb zračnega prometa v postopku prestrukturiranja z uvajanjem novih tehnologij in postopkov ter povezanih poslovnih modelov

za spodbujanje zagotavljanja integriranih storitev, pri čemer želi država članica stroške povrniti v enem ali več referenčnih obdobjih. Ti stroški lahko vključujejo stroške, ki nastanejo v zvezi z nadomestili zaposlenim, zapiranjem centrov za kontrolo zračnega prometa, selitvijo dejavnosti na nove lokacije ter odpisom sredstev in/ali pridobivanjem strateških deležev v drugih izvajalcih navigacijskih služb zračnega prometa.

Člen 3

Organ za oceno uspešnosti

1. Če Komisija sklene imenovati organ za oceno uspešnosti, da bi ji pomagal izvajati načrt izvedbe, to imenovanje velja za določeno obdobje, ki je v skladu z referenčnimi obdobji. Komisija imenuje predsednika in člane organa za oceno uspešnosti.
2. Organ za oceno uspešnosti ima ustrezna pooblastila in je nepristranski, da neodvisno izvaja naloge, ki mu jih določi Komisija, zlasti na ustreznih ključnih področjih uspešnosti.
3. Organ za oceno uspešnosti pomaga Komisiji pri izvajanju načrta izvedbe, zlasti glede:
 - (a) zbiranja, pregledovanja, potrjevanja in objavljanja podatkov, povezanih z uspešnostjo;
 - (b) opredelitve ali spremembe ključnih področij uspešnosti v skladu s tistimi, ki so opredeljena v okviru uspešnosti iz osrednjega načrta za ATM v Evropi, kakor je naveden v členu 9(1), in povezanih ključnih kazalnikov uspešnosti;
 - (c) opredelitve ustreznih ključnih kazalnikov uspešnosti, ki zajemajo vsa ključna področja uspešnosti, uspešnost funkcij omrežja in navigacijskih služb zračnega prometa na zračnih poteh in na terminalih;
 - (d) določanja in spremembe vseevropskih ciljev uspešnosti;
 - (e) nastavitve mejne ali mejnih vrednosti opozarjanja, navedenih v členu 10(4), za sprožitev mehanizmov za opozarjanje, določenih v členu 19;
 - (f) ocene skladnosti sprejetih načrtov izvedbe, vključno s cilji uspešnosti, z vseevropskimi cilji;
 - (g) po potrebi ocene skladnosti mejnih vrednosti opozarjanja, sprejetih z uporabo člena 19(3), z mejnimi vrednostmi opozarjanja za vso Evropsko unijo iz člena 10(4);
 - (h) po potrebi ocene pregledanih ciljev uspešnosti ali korektivnih ukrepov, ki so jih sprejele zadevne države članice;
 - (i) spremljanja, primerjanja in pregleda uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa, vključno z naložbami in investicijskimi izdatki, na lokalni ravni ter na ravni Unije;
 - (j) spremljanja, primerjanja in pregleda uspešnosti funkcij omrežja;

⁽¹⁾ UL L 14, 22.1.1993, str. 1.

- (k) spremljanja splošne uspešnosti evropskega omrežja ATM, vključno s pripravo letnih poročil za Odbor za enotno evropsko nebo;
- (l) ocene doseganja ciljev uspešnosti ob koncu vsakega referenčnega obdobja z namenom priprave za naslednje obdobje;
- (m) ocene načrta izvedbe upravitelja omrežja, vključno s skladnostjo z vseevropskimi cilji uspešnosti;
- (n) vzdrževanja in podpore pri usklajevanju koledarja posvetovanj z zainteresiranimi stranmi glede načrtov izvedbe in posvetovalnih nalog iz člena 9(1) Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013.

4. Na zahtevo Komisije organ za oceno uspešnosti predloži priložnostne informacije ali poročila o vprašanih, povezanih z uspešnostjo.

5. Organ za oceno uspešnosti lahko poroča Komisiji in ji predlaga načine za izboljšanje načrta.

6. V zvezi z nacionalnimi nadzornimi organi:

- (a) za namen spremljanja splošne uspešnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa organ za oceno uspešnosti od nacionalnih nadzornih organov pridobi potrebne informacije, povezane z načrti izvedbe;
- (b) organ za oceno uspešnosti nacionalnim nadzornim organom na njihovo zahtevo pomaga z zagotavljanjem neodvisnega mnenja o vprašanih uspešnosti, kot so dejanske primerjave med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki delujejo v podobnih okoljih (*benchmarking*), analize sprememb uspešnosti v zadnjih petih letih ali analize napovedi;
- (c) nacionalni nadzorni organi lahko zahtevajo pomoč organa za oceno uspešnosti pri določanju razpona okvirnih vrednosti za določanje ciljev, ob upoštevanju vseevropskih ciljev. Te vrednosti so na voljo nacionalnim nadzornim organom, izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavcem letališč in uporabnikom zračnega prostora.

7. Da se zagotovi skladnost s cilji in standardi, ki so določeni in se izvajajo v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008, organ za oceno uspešnosti po potrebi sodeluje z Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (EASA) pri izvajanju nalog iz odstavka 3, kadar se nanašajo na varnost.

8. Za namen spremljanja splošne učinkovitosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa organ za oceno uspešnosti pripravi delovne dogovore z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavci letališč, letališkimi koordinatorji in letalskimi prevozniki.

Člen 4

Nacionalni nadzorni organi

1. Nacionalni nadzorni organi so odgovorni za pripravo načrtov izvedbe, pregled uspešnosti ter spremljanje načrtov izvedbe in ciljev. Pri izvajanju teh nalog ukrepajo nepristransko, neodvisno in pregledno.

2. Države članice zagotovijo, da imajo nacionalni nadzorni organi potrebne vire in zmogljivosti ali dostop do njih na vseh ključnih področjih uspešnosti za izvajanje nalog iz te uredbe, vključno s pooblastili za preiskovanje za izvajanje nalog iz člena 20.

3. Če ima država članica več nacionalnih nadzornih organov, Komisijo obvesti, kateri nacionalni nadzorni organ je odgovoren za nacionalno koordinacijo izvajanja te uredbe.

Člen 5

Funkcionalni bloki zračnega prostora

1. Države članice vzpostavijo načrte izvedbe na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora.

2. Za izpolnjevanje obveznosti iz odstavka 1 države članice:

(a) zagotovijo skladnost načrta izvedbe s predlogo iz Priloge II;

(b) obvestijo Komisijo o nacionalnem nadzornem organu ali organu, ki je pristojen za koordinacijo v funkcionalnem bloku zračnega prostora in stike s Komisijo v zvezi z izvajanjem načrta izvedbe;

(c) sprejmejo ustrezne ureditve, da zagotovijo:

(i) da je v skladu z določbami točke (e) in Priloge I za vsak ključni kazalnik uspešnosti določen samo en cilj;

(ii) da je zaradi preglednosti v načrtu izvedbe opredeljen prispevek vsakega izvajalca navigacijske službe zračnega prometa znotraj funkcionalnega bloka zračnega prostora, ki se spremlja na najustreznejši ravni, k doseganju ciljev uspešnosti, določenih za funkcionalni blok zračnega prostora;

(iii) da so ukrepi iz točke 11(3)(d) Uredbe (ES) št. 549/2004 opredeljeni in se uporabljajo v referenčnem obdobju, če cilji niso izpolnjeni. Za ta namen se uporabljajo letne vrednosti iz načrta izvedbe;

(d) so odgovorne za določitev in doseganje ciljev uspešnosti, ki se določajo na lokalni ravni, in sicer za funkcionalni blok zračnega prostora, za nacionalno raven, območje zaračunavanja in letališče;

(e) kadar skupno območje zaračunavanja storitev na zračnih poteh ni bilo vzpostavljeno v smislu člena 4 Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013 in kadar so zato cilji stroškovne učinkovitosti na zračnih poteh določeni za več kot eno območje zaračunavanja v funkcionalnem bloku

zračnega prostora, združijo te cilje v eno vrednost na zbirni stopnji za navigacijske službe zračnega prometa na zračnih poteh ter za informativne namene zagotovijo skupno številko, ki predstavlja prizadevanja za stroškovno učinkovitost na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora;

- (f) kadar se območje zaračunavanja med referenčnim obdobjem spremeni, dokažejo, da ta sprememba še vedno omogoča cilje uspešnosti, sprejete za obdobje, ki jih je treba izpolniti;
- (g) poskrbijo, da je načrt izvedbe skladen s področjem uporabe te uredbe v skladu s členom 1(6) te uredbe in členom 7 Uredbe (ES) št. 549/2004.

Člen 6

Upravitelj omrežja

Upravitelj omrežja, določen v členu 6 Uredbe (ES) št. 551/2004 in členu 3 Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011, izvaja naslednje naloge v zvezi z načrtom izvedbe:

- (a) podpira Komisijo z zagotavljanjem ustreznih prispevkov za pripravo vseevropskih ciljev uspešnosti pred referenčnimi obdobji in za spremljanje doseganja ciljev uspešnosti v referenčnem obdobju. Upravitelj omrežja predvsem opozarja Komisijo na vse večje in vztrajne padce uspešnosti delovanja;
- (b) v skladu s členom 21(5) omogoči Komisiji dostop do vseh podatkov iz Priloge V;
- (c) podpira funkcionalne bloke zračnega prostora in njihove izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa pri doseganju ciljev uspešnosti v referenčnem obdobju z zagotavljanjem usklajenosti med načrti izvedbe, strateškim načrtom omrežja in načrtom delovanja omrežja;
- (d) sestavi načrt izvedbe, načrt delovanja omrežja v skladu s členom 5(1) in členom 16(1)(a) Uredbe (EU) št. 677/2011, ki se predloži Komisiji najpozneje šest mesecev pred začetkom vsakega referenčnega obdobja in ga Komisija sprejme pred začetkom vsakega posameznega referenčnega obdobja. Ta načrt izvedbe je javen in:
 - (i) vsebuje cilje uspešnosti za vsa ključna področja uspešnosti in za vse kazalnike, ki so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za celotno referenčno obdobje, z uporabo letnih vrednosti, ki se uporabljajo za spremljanje;
 - (ii) vsebuje opis ukrepov za doseganje ciljev;
 - (iii) kadar je potrebno ali kadar tako odloči Komisija, vsebuje dodatne ključne kazalnike in cilje uspešnosti.

Člen 7

Koordinacija z Evropsko agencijo za varnost v letalstvu

Pri uporabi člena 13a Uredbe (ES) št. 549/2004 in v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 se države članice in Komisija po potrebi usklajujejo z Evropsko agencijo za varnost v letalstvu, da bi zagotovile ustrezno obravnavo naslednjih vidikov:

- (a) varnostnih vidikov načrta izvedbe, vključno z določanjem, pregledom in izvajanjem z varnostjo povezanih ključnih kazalnikov uspešnosti in vseevropskih ciljev uspešnosti ter zagotavljanjem predlogov za ustrezna dejanja in ukrepe po sprožitvi mehanizma za opozarjanje;
- (b) skladnosti ključnih kazalnikov uspešnosti in ciljev uspešnosti na področju varnosti z izvajanjem evropskega programa za varnost v letalstvu.

Člen 8

Trajanje referenčnih obdobj

1. Prvo referenčno obdobje za načrt izvedbe obsega koledarska leta od 2012 do vključno 2014. Drugo referenčno obdobje obsega koledarska leta od 2015 do vključno 2019. Poznejša referenčna obdobja trajajo pet koledarskih let, razen če je drugače določeno s spremembo te uredbe.
2. Isto referenčno obdobje velja za vseevropske cilje uspešnosti ter načrte izvedbe in njihove cilje.

Člen 9

Ključna področja in kazalniki uspešnosti

1. Za namene določanja ciljev Komisija odloča o možnem dodajanju in spreminjanju ostalih ključnih področij uspešnosti iz člena 11(4)(b) Uredbe (ES) št. 549/2004 v skladu s postopkom iz člena 5(3) navedene uredbe.
2. Za namene določanja ciljev vsakemu ključnemu področju uspešnosti ustreza en ključni kazalnik uspešnosti ali omejeno število ključnih kazalnikov uspešnosti. Uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa se za vsak ključni kazalnik uspešnosti oceni glede na zavezujoče cilje.
3. V oddelku 1 Priloge 1 so določeni ključni kazalniki uspešnosti za določanje ciljev in kazalnikov uspešnosti na ravni Unije, ki so izbrani za vsako ključno področje uspešnosti.
4. V oddelku 2 Priloge I so določeni lokalni ključni kazalniki uspešnosti za določanje lokalnih ciljev in kazalnikov uspešnosti na lokalni ravni, ki se uporabljajo za določanje ciljev uspešnosti. Lokalna raven, in sicer funkcionalni blok zračnega prostora, nacionalna raven, območje zaračunavanja in letališče, je določena v oddelku 2 Priloge I.

5. Ključni kazalniki uspešnosti se med referenčnim obdobjem ne spreminjajo. Spremembe se sprejmejo s spremembo te uredbe najpozneje šest mesecev pred sprejetjem novih vseevropskih ciljev uspešnosti.

6. Za spremljanje svoje lastne učinkovitosti in/ali kot del načrta izvedbe se lahko država članica poleg ključnih področij uspešnosti in ključnih kazalnikov uspešnosti iz tega člena ter oddelka 2 Priloge I odloči določiti dodatne kazalnike uspešnosti in povezane cilje. Dodatni kazalniki in cilji podpirajo doseganje vseevropskih ciljev in posledičnih ciljev na lokalni ravni. Pri teh je lahko na primer vključena in opisana civilno-vojaška ali meteorološka razsežnost načrta izvedbe, poleg tega jih lahko spremljajo ustrezni sistemi spodbud.

7. Da bi olajšala izvajanje in merjenje (ključnih) kazalnikov uspešnosti na področju varnosti, Evropska agencija za varnost letalstva po posvetovanju z organom za oceno uspešnosti pred začetkom drugega referenčnega obdobja sprejme sprejemljive postopke usklajevanja in navodila v skladu s postopkom iz člena 52 Uredbe (ES) št. 216/2008.

POGLAVJE II

PRIPRAVA NAČRTOV IZVEDBE

Člen 10

Vseevropski cilji uspešnosti

1. Komisija sprejme vseevropske cilje uspešnosti po postopku iz člena 5(3) Uredbe (ES) št. 549/2004, ob upoštevanju ustreznih prispevkov upravitelja omrežja in nacionalnih nadzornih organov ter po posvetu z zainteresiranimi stranmi iz člena 10 te uredbe, drugimi pomembnimi organizacijami ter Evropsko agencijo za varnost v letalstvu glede varnostnih vidikov uspešnosti.

2. V skladu s členom 9(3) Komisija predlaga vseevropske cilje najpozneje petnajst mesecev pred začetkom referenčnega obdobja, sprejmejo pa se najpozneje dvanajst mesecev pred začetkom referenčnega obdobja.

3. Določanje vseevropskih ciljev za ključni kazalnik uspešnosti iz točke 4.1(b) oddelka 1 Priloge I se začne po tretjem letu drugega referenčnega obdobja na podlagi sklepa Komisije po postopku iz odstavka 1.

4. Skupaj s sprejetjem vseevropskih ciljev uspešnosti Komisija določi mejno vrednost ali vrednosti za opozorilo, po katerih se lahko sprožijo mehanizmi za opozarjanje iz člena 19.

5. Komisija utemelji vsak vseevropski cilj uspešnosti z opisom ustreznih predpostavk in razlogov za določitev teh ciljev, kot so uporaba prispevkov upravitelja omrežja, nacionalnih nadzornih organov in drugih dejanskih podatkov, prometne napovedi, sestava skupin izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa ali funkcionalni bloki zračnega prostora, ki so umeščeni v podobno delovno in gospodarsko okolje.

Člen 11

Priprava načrtov izvedbe

1. Nacionalni nadzorni organi na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora sestavijo načrte izvedbe, ki vsebujejo cilje, skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti in merili za ocenjevanje, določenimi v Prilogi IV.

Brez poseganja v predlogo iz Priloge II lahko načrt izvedbe vključuje različne dele, ki se nanašajo na lokalno raven, in sicer funkcionalni blok zračnega prostora, nacionalno raven, območje zaračunavanja in letališče.

2. Za podporo pri pripravi načrtov izvedbe nacionalni nadzorni organi zagotovijo, da:

- (a) izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa nacionalnim nadzornim organom predložijo svoje poslovne načrte;
- (b) se z zainteresiranimi stranmi posvetujejo o načrtu in ciljnih izvedbe v skladu s členom 10 Uredbe (ES) št. 549/2004. Zainteresiranim stranem se ustrezne informacije zagotovijo vsaj tri tedne pred posvetovalnim sestankom.

3. Načrti izvedbe vključujejo zlasti:

- (a) napovedi prometa, izražene v enotah storitev, ki jih je treba zagotoviti za vsako leto referenčnega obdobja na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora in za vsako območje zaračunavanja v funkcionalnem bloku zračnega prostora, z utemeljitvijo uporabljenih števil;
- (b) ugotovljene stroške za navigacijske službe zračnega prometa za vsako leto referenčnega obdobja in za vsako območje zaračunavanja v skladu s določbami člena 15(2)(a) in (b) Uredbe (ES) št. 550/2004;
- (c) opis naložb, vključno s tistimi, ki so potrebne za doseganje ciljev uspešnosti, s podrobnim opisom njihove ustreznosti v zvezi z osrednjim načrtom za ATM v Evropi, strateškim načrtom omrežja in skupnimi projekti iz člena 15a(3) Uredbe (ES) št. 550/2004. V tem opisu so poudarjene koristi in sinergije, ki se dosežejo na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora;
- (d) cilje uspešnosti na vsakem ustreznem ključnem področju uspešnosti, določene v povezavi z vsakim ključnim kazalnikom uspešnosti, za celotno referenčno obdobje, z letnimi vrednostmi, ki se uporabijo za namene spremljanja in spodbud;
- (e) upoštevanje soodvisnosti med ključnimi področji uspešnosti, vključno z oceno učinka na varnost načrta izvedbe, z morebitnim blaženjem, potrebnim za ohranitev zagotavljanja varnosti;
- (f) opis civilne in vojaške razsežnosti načrta z opisom uspešnosti prilagodljive uporabe zračnega prostora (FUA), da

se povečajo zmogljivosti z ustreznim upoštevanjem učinkovitosti vojaških misij ter po potrebi ustreznih kazalnikov in ciljev uspešnosti v skladu z drugimi kazalniki in cilji načrta izvedbe;

- (g) opis in utemeljitev, kako so cilji uspešnosti iz točke (d) usklajeni z vseevropskimi cilji uspešnosti ter prispevajo k tem ciljem in učinkovitosti evropskega omrežja ATM;
- (h) identifikacijo vsakega zadevnega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa in njegovega posebnega prispevka k doseganju ciljev, ki se zaradi preglednosti spremljajo na najustreznejši ravni, kot je navedeno v členu 5(2)(c)(ii);
- (i) opis mehanizmov spodbud, ki jih je treba uporabiti za zadevne izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, da bi spodbudili doseganje ciljev v referenčnem obdobju;
- (j) ukrepe, ki jih sprejmejo nacionalni nadzorni organi za spremljanje doseganja ciljev uspešnosti;
- (k) opis rezultata posvetovanja z zainteresiranimi stranmi, vključno z vprašanji, ki jih postavijo udeleženci, in dogovorjenimi ukrepi.

4. Načrti izvedbe temeljijo na predlogi iz Priloge II in lahko, če se države članice tako odločijo v skladu s členom 9(6), vsebujejo dodatne kazalnike s povezanimi cilji.

5. Upravitelj omrežja pripravi načrt delovanja omrežja, ki vsebuje cilje, skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti in smiselno merili za ocenjevanje iz Priloge IV.

6. Za pripravo načrta delovanja omrežja upravitelj omrežja

- (a) zagotovi posvetovanje v skladu s členom 14 Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011
- (b) in uporabi predlogo iz Priloge III.

Člen 12

Sistemi spodbud

1. Sistemi spodbud, ki jih uporabijo države članice kot del svojih načrtov izvedbe, so skladni z naslednjimi splošnimi načeli:

- (a) so učinkoviti in sorazmerni ter se v referenčnem obdobju ne spreminjajo;
- (b) izvajajo se na nediskriminacijski in pregledni osnovi v podporo izboljšanju uspešnosti izvajanja služb;
- (c) so del regulativnega okolja, ki je vsem zainteresiranim stranem znano vnaprej in se uporablja v celotnem referenčnem obdobju;
- (d) spodbujajo subjekte, ki so povezani z določanjem ciljev, k doseganju visoke ravni uspešnosti in izpolnjevanju povezanih ciljev.

2. Spodbude za cilje stroškovne učinkovitosti so finančne narave in se upravljajo z ustreznimi določbami členov 13 in 14 Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013. Sestavljene so iz mehanizma za delitev tveganja na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora.

3. Spodbude glede ciljev zmogljivosti so finančne narave in se upravljajo z določbami člena 15 Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013. Lahko se dopolnijo s spodbudami drugačne narave, kot na primer načrti za korektivno ukrepanje z roki in povezanimi ukrepi, ki jih določijo nacionalni nadzorni organi ob upoštevanju lokalnih razmer.

4. Spodbude za okoljske cilje so lahko finančne narave in se upravljajo z določbami člena 15 Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013. Lahko se dopolnijo s spodbudami drugačne narave, kot na primer načrti za korektivno ukrepanje z roki in povezanimi ukrepi, ki jih določijo nacionalni nadzorni organi ob upoštevanju lokalnih razmer.

5. Poleg tega lahko države članice na lokalni ravni prilagodijo pristojbine za zračno plovbo, kakor je določeno v členu 16 Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013.

POGLAVJE III

SPREJEMANJE NAČRTOV IZVEDBE

Člen 13

Začetno sprejemanje načrtov izvedbe

Države članice na predlog nacionalnih nadzornih organov sprejmejo načrte izvedbe z zavezujočimi cilji uspešnosti in jih predložijo Komisiji najpozneje šest mesecev pred začetkom referenčnega obdobja.

Člen 14

Ocena in pregled načrtov izvedbe in ciljev

1. Komisija oceni načrte izvedbe in njihove cilje, zlasti njihovo skladnost z vseevropskimi cilji uspešnosti in merili iz Priloge IV kot tudi ustrezn prispevek k tem ciljem, ob upoštevanju razvoja razmer, ki so morda nastale med datumom sprejetja vseevropskih ciljev in datumom ocene načrta izvedbe. Če so cilji določeni na lokalni ravni brez sklicevanja na vseevropski cilj uspešnosti, ocena temelji na merilih, opredeljenih v Prilogi IV.

2. Kadar Komisija ugotovi, da so načrt izvedbe ali njegov del in njegovi cilji skladni z vseevropskimi cilji in ustrezno prispevajo k tem ciljem ter so skladni z vsemi merili iz Priloge IV, o tem obvesti zadevno(-e) državo(-e) članico(-e) v petih mesecih po prejemu načrta izvedbe.

3. Če Komisija ugotovi, da načrt izvedbe ali njegov del in nekateri ali nobeden njegov cilj ni skladen z vseevropskimi cilji in ne prispeva ustrezno k tem ciljem in/ali ni

v skladu z enim ali več merili iz Priloge IV, v petih mesecih po prejemu načrta izvedbe in v skladu s postopkom iz člena 5(2) Uredbe (ES) št. 549/2004 zadevni(-m) državi(-am) članici(-am) izda priporočilo, da sprejme(-jo) popravljen načrt izvedbe ali njegov del in/ali cilj(-e). To priporočilo se pripravi po posvetovanju z zadevno(-imi) državo(-ami) članico(-ami), v njem pa je jasno opredeljeno, katere dele načrta izvedbe in/ali cilje je treba popraviti, pojasnjeni so tudi razlogi za oceno Komisije.

4. V tem primeru zadevna(-e) država(-e) članica(-e) sprejme(-jo) popravljen načrt izvedbe ali njegov del in/ali cilj(-e) ob upoštevanju mnenja Komisije, skupaj z ustreznimi ukrepi za doseganje teh ciljev, ter o tem obvesti(-jo) Komisijo v štirih mesecih po obvestilu o priporočilu.

Člen 15

Ocenjevanje popravljenih načrtov izvedbe in ciljev uspešnosti ter sprejetje korektivnih ukrepov

1. Komisija oceni vsak popravljeni načrt izvedbe ali njegov del ter njegove cilje uspešnosti na podlagi meril iz Priloge IV.

2. Kadar Komisija ugotovi, da so popravljeni načrt izvedbe ali njegov del in njegovi cilji skladni z vseevropskimi cilji in ustrezno prispevajo k tem ciljem ter so skladni z vsemi merili iz Priloge IV, o tem obvesti zadevno(-e) državo(-e) članico(-e) v petih mesecih po prejemu popravljenega načrta izvedbe.

3. Če Komisija ugotovi, da popravljeni načrt izvedbe ali njegov del ter nekateri ali vsi njegovi cilji uspešnosti še vedno niso skladni z vseevropskimi cilji in ne prispevajo ustrezno k tem ciljem in/ali še vedno niso v skladu z enim ali več merili iz Priloge IV, v petih mesecih po prejemu popravljenega načrta izvedbe ali dela načrta in v skladu s postopkom iz člena 5(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 odloči, da zadevna(-e) država(-e) članica(-e) sprejmejo korektivne ukrepe.

4. V takšnem sklepu je na podlagi meril iz Priloge IV natančno opredeljeno, kateri del načrta in cilj(-e) je treba popraviti, in navedeni so razlogi za oceno Komisije. Določena je lahko pričakovana stopnja uspešnosti za te cilje, da lahko zadevne države članice sprejmejo ustrezne korektivne ukrepe, in/ali vključeni so predlogi za takšne korektivne ukrepe.

5. Korektivni ukrepi, ki jih sprejme zadevna država članica, se v dveh mesecih po sklepu Komisije sporočijo Komisiji, skupaj z elementi, ki dokazujejo njihovo skladnost s sklepom Komisije.

Člen 16

Načrti izvedbe ali korektivni ukrepi, sprejeti po začetku referenčnega obdobja

Načrti izvedbe ali korektivni ukrepi, sprejeti po začetku referenčnega obdobja kot posledica izvajanja postopkov iz členov 14 in 15, veljajo za nazaj od prvega dne referenčnega obdobja.

Člen 17

Pregled ciljev

1. V skladu s postopkom iz člena 5(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 se lahko Komisija odloči za spremembo vseevropskih ciljev in/ali lahko na zahtevo države članice omogoči, da se spremeni eden ali več lokalnih ciljev:

(a) če ima na podlagi svojega poročila iz člena 18(4) trdne dokaze, da prvotni podatki, domneve in načela, ki so osnova za določitev začetnih ciljev, niso več veljavni, ali

(b) kot posledica uporabe mehanizma za opozarjanje iz člena 19 ali

(c) na podlagi sklepa Komisije v skladu s členom 10(3) v zvezi s ključnim kazalnikom uspešnosti iz točke 4.1(b) oddelka 1 Priloge I.

2. Sprememba vseevropskih ciljev lahko povzroči spremembo obstoječih načrtov izvedbe. V tem primeru lahko Komisija sklene ustrezno prilagoditi časovni raspored iz poglavij II in III te uredbe.

POGLAVJE IV

SPREMLJANJE DOSEGANJA USPEŠNOSTI

Člen 18

Nenehno spremljanje in poročanje

1. Nacionalni nadzorni organi in Komisija spremljajo izvajanje načrtov izvedbe. V ta namen se uporabijo letne vrednosti iz načrta izvedbe. Če med referenčnim obdobjem cilji niso doseženi, zadevna država članica ali države članice določijo in uporabijo korektivne ukrepe za izboljšanje stanja ter jih sporočijo Komisiji. Če Komisija ugotovi, da takšni korektivni ukrepi ne zadostujejo za odpravo nastalega stanja, o tem v petih mesecih po prejemu ukrepov in v skladu s postopkom iz člena 5(2) Uredbe (ES) št. 549/2004 obvesti zadevne države članice, vključno s predlogi za korektivne ukrepe.

2. Kadar Komisija opazi znatno in vztrajno zmanjševanje uspešnosti na lokalni ravni ali ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora, ki vplivajo na druge države pogodbenice enotnega evropskega neba in/ali na celotni evropski

zračni prostor, lahko od zadevnih držav članic zahteva, da določijo, uporabijo in Komisiji sporočijo korektivne ukrepe, namenjene doseganju ciljev iz svojih načrtov izvedbe. Kadar Komisija ugotovi, da takšni ukrepi ne zadostujejo za odpravo nastalega stanja, o tem v petih mesecih po prejemu ukrepov in v skladu s postopkom iz člena 5(2) Uredbe (ES) št. 549/2004 obvesti zadevne države članice, vključno s predlogi za korektivne ukrepe.

3. Komisija spremlja izvajanje načrta delovanja omrežja upravitelja omrežja. V ta namen se uporabijo letne vrednosti iz načrta izvedbe. Če v referenčnem obdobju cilji niso doseženi, Komisija zahteva od upravljavca omrežja, da določi, uporabi in sporoči korektivne ukrepe, namenjene doseganju ciljev iz načrta delovanja omrežja. Komisija o takšnih korektivnih ukrepih obvesti nacionalne nadzorne organe ali organe, opredeljene v členu 5(2)(b).

4. Nacionalni nadzorni organi ali organi, opredeljeni v členu 5(2)(b), najpozneje do 1. junija vsako leto in kadar obstaja nevarnost, da cilji uspešnosti ne bodo doseženi, poročajo Komisiji o spremljanju načrtov izvedbe in ciljev uspešnosti. Poročila temeljijo na priporočilih, ki jih bo Komisija pripravila pred začetkom referenčnega obdobja. Komisija o doseganju ciljev uspešnosti vsaj enkrat na leto poroča Odboru za enotno nebo.

Člen 19

Mehanizmi za opozarjanje

1. Če je (so) bila(-e) zaradi okoliščin, ki jih ob sprejetju načrtov izvedbe ni bilo mogoče predvideti, so nepremostljive ter države članice, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in upravitelj omrežja nanje ne morejo vplivati, v koledarskem letu na ravni Unije dosežena(-e) mejna(-e) vrednost(-i) iz člena 10(4), Komisija preuči položaj ob posvetovanju z državami članicami v Odboru za enotno nebo in v štirih mesecih pripravi predloge ustreznih ukrepov. Ti lahko vključujejo revizijo vseevropskih ciljev uspešnosti in posledično revizijo lokalnih ciljev uspešnosti.

2. Če je (so) bila(-e) zaradi okoliščin, ki jih ob sprejetju načrtov izvedbe ni bilo mogoče predvideti, so nepremostljive ter države članice, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in upravitelj omrežja nanje ne morejo vplivati, v koledarskem letu na lokalni ravni dosežena(-e) mejna(-e) vrednost(-i) iz člena 10(4), zadevni nacionalni nadzorni organi preučijo položaj v stiku s Komisijo in v štirih mesecih pripravijo predloge ustreznih ukrepov. Ti lahko vključujejo revizijo lokalnih ciljev uspešnosti.

3. Države članice se lahko odločijo za sprejetje mejnih vrednosti za opozarjanje, ki se razlikujejo od mejnih vrednosti iz člena 10(4), da se upoštevajo lokalne okoliščine in specifičnosti. V tem primeru se mejne vrednosti določijo v načrtu izvedbe in so skladne z mejnimi vrednostmi, sprejetimi v skladu s členom 10(4). Odstopanja se podprejo s podrobno utemeljitvijo. Kadar se te mejne vrednosti sprožijo, se uporabi postopek iz odstavka 1.

4. Če izvajanje mehanizma za opozarjanje zahteva spremembo načrtov izvedbe in ciljev, Komisija to spremembo olajša z ustrezno prilagoditvijo veljavnega časovnega zaporeda v skladu s postopkom iz poglavij II in III.

Člen 20

Olajšanje spremljanja skladnosti

1. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in upravitelj omrežja olajšajo inšpekcijske preglede in nadzor, vključno z obiski na kraju samem, ki jih izvajata Komisija in zadevni nacionalni nadzorni organ ali usposobljeni subjekt, ki deluje v imenu nacionalnega nadzornega organa, ali, če je to ustrezno, Evropska agencija za varnost v letalstvu. Brez poseganja v nadzorna pooblastila, ki jih prejmejo nacionalni nadzorni organi in EASA, lahko pooblaščen osebe:

- (a) v zvezi z vsemi ključnimi področji uspešnosti preučijo dokumentacijo in vse drugo gradivo, pomembno za določitev načrtov izvedbe in ciljev;
- (b) te dokumente kopirajo ali pridobijo izvlečke teh dokumentov;
- (c) zahtevajo ustno pojasnilo na kraju samem.

2. Inšpekcijski pregledi in nadzor iz odstavka 1 se izvedejo v skladu s postopki, ki veljajo v državi članici, v kateri naj bi se izvedli.

3. Nacionalni nadzorni organi spremljajo izvajanje te uredbe na področju uspešnosti varnosti v skladu s postopki za nadzor varnosti iz Uredbe Komisije (EU) št. 1034/2011 ⁽¹⁾.

4. EASA v okviru inšpekcijskih pregledov standardizacije spremlja izvajanje te uredbe s strani držav članic na ključnem področju uspešnosti glede varnosti v skladu z metodami dela iz člena 24(5) Uredbe (ES) št. 216/2008.

POGLAVJE V

ZBIRANJE, POTRJEVANJE, PREGLEDOVANJE, OCENJEVANJE IN RAZŠIRJENJE INFORMACIJ, POVEZANIH Z USPEŠNOSTJO NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA ZA ENOTNO EVROPSKO NEBO

Člen 21

Zbiranje in potrjevanje podatkov za pregled uspešnosti

1. Poleg podatkov, ki jih je Komisija že zbrala v okviru drugih instrumentov Unije in ki se lahko uporabljajo tudi za pregled uspešnosti, nacionalni organi, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavci letališč, letališki koordinatorji in letalski prevozniki poskrbijo, da Komisija dobi podatke, ki so navedeni v Prilogi V, v skladu z zahtevami, določenimi v navedeni prilogi.

⁽¹⁾ UL L 271, 18.10.2011, str. 15.

2. Nacionalni organi lahko v celoti ali deloma prenesejo nalogo zagotavljanja podatkov na nacionalne nadzorne organe, izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavce letališč in letališke koordinatorje ali opravljanje te naloge prerazporedijo, da se upoštevajo lokalne specifičnosti in obstoječi načini poročanja.

3. Ponudniki podatkov sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo kakovost, potrditev in pravočasni prenos podatkov, vključno z dokazi o pregledih kakovosti in postopkih potrjevanja podatkov, razlagami v odgovor na določene zahteve Komisije v zvezi s kakovostjo podatkov in po potrebi z akcijskimi načrti za izboljšanje kakovosti podatkov. Podatki se zagotovijo brezplačno, po potrebi v elektronski obliki in formatu, ki ga določi Komisija.

4. Komisija oceni kakovost in potrdi podatke, prenesene v skladu z odstavkom 1. Če podatki ne omogočajo primerne ocene uspešnosti, lahko Komisija v sodelovanju z državami članicami in zlasti z njihovimi nacionalnimi nadzornimi organi sprejme ustrezne ukrepe za oceno in izboljšanje kakovosti podatkov.

5. Za namene te uredbe se šteje, da so podatki iz odstavka 1, ki so že bili predloženi Eurocontrolu, predloženi Komisiji. Če podatki še niso predloženi Eurocontrolu, se Komisija in Eurocontrol ustrezno dogovorita, da so podatki na voljo Komisiji v skladu z zahtevami iz odstavka 3.

6. Kadar koli se opredelijo pomembne nove zahteve glede podatkov ali je treba pričakovati nezadostno kakovost podatkov, lahko Komisija izvede pilotne študije, ki jih prostovoljno izvedejo države članice ali zainteresirane strani pred uvedbo novih zahtev v zvezi s podatki na podlagi spremembe te uredbe. Takšne pilotne študije se izvedejo, da se oceni izvedljivost zbiranja ustreznih podatkov, uravnoteženje koristi razpoložljivosti podatkov glede na stroške zbiranja in obremenitev anketirancev.

Člen 22

Razširjanje informacij

1. Komisija razširja informacije za namene ciljev iz člena 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 v skladu z Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1049/2001 z dne 30. maja 2001 o dostopu javnosti do dokumentov Evropskega parlamenta, Sveta in Komisije⁽¹⁾, zlasti s členom 4 Uredbe in členom 18 Uredbe (ES) št. 550/2004.

2. Informacije iz člena 3(3)(a) so dostopne javnosti, zlasti z elektronskimi sredstvi. V ta namen Komisija sprejme sklep o politiki za obravnavo, varstvo, zaupnost in razširjanje podatkov,

zbranih za namene uspešnosti pri uporabi člena 21, ter s tem povezanih pravicah intelektualne lastnine.

3. Poročila Komisije iz člena 18(4) so javno dostopna, sklicevanje nanje pa se objavi v *Uradnem listu Evropske unije*. Komisija lahko odloči, da bo zadevnim strankam redno zagotavljala druge splošne informacije, zlasti z elektronskimi sredstvi.

4. Vseevropski cilji iz člena 10 in sklic na sprejete načrte izvedbe iz poglavja III so javno dostopni in objavljeni v *Uradnem listu Evropske unije*.

5. Posamezni dostop do določenih informacij, kot so potrjeni podatki in statistike, se odobri ponudniku podatkov, ki je neposredno povezan z informacijami in dejavnostmi.

POGLAVJE VI

KONČNE DOLOČBE

Člen 23

Izjeme

Kadar je bilo v skladu s postopki iz člena 3 Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013 ugotovljeno, da se nekatere ali vse navigacijske službe zračnega prometa na terminalnih in/ali službe CNS, MET in AIS v državi članici izvajajo pod tržnimi pogoji, ter se je država članica v skladu z navedeno uredbo odločila, da ne bo izračunavala ugotovljenih stroškov za te službe, da ne bo izračunavala in določala pristojbin na terminalnih ter da ne bo uporabljala finančnih spodbud za te službe, se za te službe cilji stroškovne učinkovitosti ne uporabljajo.

Člen 24

Pritožba

Države članice zagotovijo, da so odločitve, sprejete na podlagi te uredbe, ustrezno razložene in da je zoper te odločitve mogoče sprožiti učinkovit revizijski in/ali pritožbeni postopek.

Člen 25

Pregled načrta

Do konca vsakega referenčnega obdobja Komisija pregleda načrt izvedbe in zlasti analizira njegov učinek, učinkovitost in obseg, pri čemer upošteva delo, ki ga je na tem področju opravila ICAO.

Člen 26

Spremembe Uredbe (EU) št. 677/2011

Uredba (EU) št. 677/2011 se spremeni:

1. Uvodna izjava 28 se črta.

⁽¹⁾ UL L 145, 31.5.2001, str. 43.

2. V členu 5 se odstavek 1 nadomesti z naslednjim:

„1. Upravitelj omrežja za usmerjanje svoje dolgoročne perspektive razvije, vzdržuje in izvaja strateški načrt omrežja, ki je usklajen z referenčnim obdobjem iz člena 8 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 390/2013 (*).

(*) UL L 128, 9.5.2013, str. 1.“

3. V členu 5 se odstavek 4 nadomesti z naslednjim:

„4. Strateški načrt omrežja se redno posodablja, vsaj 12 mesecev pred začetkom vsakega referenčnega obdobja.“

4. V členu 20 se odstavek 3 nadomesti z naslednjim:

„3. Upravitelj omrežja vsako leto Komisiji in Agenciji predloži poročilo o ukrepih, ki so bili sprejeti za izpolnitev njegovih nalog. V poročilu so obravnavane posamezne funkcije omrežja kot tudi stanje v celotnem omrežju, poročilo pa se tesno navezuje na vsebino strateškega načrta omrežja, načrta delovanja omrežja in načrta izvedbe omrežja iz člena 6(d) Izvedbene uredbe (EU) št. 390/2013. Komisija obvesti Odbor za enotno nebo.“

5. Priloga IV se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA IV

PREDLOGA STRATEŠKEGA NAČRTA OMREŽJA

Strateški načrt omrežja temelji na naslednji strukturi:

1. UVOD

1.1. Področje uporabe strateškega načrta omrežja (geografsko in časovno)

1.2. Priprava načrta in postopek potrditve

2. SPLOŠNI OKVIR IN ZAHTEVE

2.1. Opis sedanjega in predvidenega stanja v omrežju, vključno z ERND, ATFM, letališči in omejenimi viri

2.2. Izzivi in priložnosti v zvezi s časovnim obdobjem načrta (vključno z napovedmi povpraševanja po prometu in razvojem po svetu)

2.3. Cilji uspešnosti in poslovne zahteve različnih zainteresiranih strani ter vseevropski cilji uspešnosti

3. STRATEŠKA VIZIJA

3.1. Opis strateškega načina razvoja in napredka omrežja, da bi se uspešno odzivalo na cilje uspešnosti in poslovne zahteve

3.2. Skladnost z načrtom izvedbe

3.3. Skladnost z osrednjim načrtom za ATM v Evropi

4. STRATEŠKI CILJI

4.1. Opis strateških ciljev omrežja:

(a) vključuje vidike sodelovanja operativnih deležnikov v smislu vlog in odgovornosti,

(b) navaja, kako bodo v strateških ciljih upoštewane zahteve,

(c) opredeljuje način merjenja napredka pri doseganju teh ciljev,

(d) navaja vpliv strateških ciljev na industrijo in druga zadevna področja.

5. STRATEŠKO NAČRTOVANJE

5.1. Opis kratkoročnega in srednjeročnega načrtovanja:

(a) prednostne naloge za vsakega od strateških ciljev,

- (b) izvajanje vsakega od strateških ciljev v smislu zahtevane razmestitve tehnologije, arhitekturnega vpliva, človeških vidikov, vključenih stroškov, koristi ter potrebnega upravljanja, sredstev in zakonske ureditve,
- (c) zahtevana udeležba operativnih deležnikov pri vsakem elementu načrta, vključno z njihovimi vlogami in odgovornostmi,
- (d) dogovorjena raven vključenosti upravitelja omrežja v pomoč pri izvajanju vsakega elementa načrta za vsako posamezno funkcijo.

5.2. Opis dolgoročnega načrtovanja:

- (a) namen doseči vsakega od strateških ciljev v smislu zahtevane tehnologije in ustreznih vidikov raziskav in razvoja, arhitekturnega vpliva, človeških vidikov, poslovnih zadev, potrebnega upravljanja in potrebne zakonske ureditve kot tudi ustrezne varnostne in ekonomske utemeljitve teh naložb,
- (b) zahtevana udeležba operativnih deležnikov pri vsakem elementu načrta, vključno z njihovimi vlogami in odgovornostmi.

6. OCENA TVEGANJA

6.1. Opis tveganj v zvezi z izvajanjem načrta

6.2. Opis procesa spremljanja (vključno z možnimi odstopanji od začetnih ciljev)

7. PRIPOROČILA

7.1. Unija in države članice naj opredelijo ukrepe za podporo pri izvajanju načrta“.

Člen 27

Začetek veljavnosti

1. Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

2. Ta uredba se uporablja od drugega referenčnega obdobja, opredeljenega v členu 8, in za trajanje tega obdobja. Glede uporabe načrtov izvedbe ter da se omogočijo sprejetje vseevropskih ciljev v skladu s členom 10(2) pred začetkom drugega referenčnega obdobja ter priprava in sprejetje načrtov izvedbe v skladu z določbami te uredbe, se členi 1(3), 1(4), 3(3)(i),

3(3)(n), 5, 6, 9(3), 9(4), 26, poglavje II, poglavje III ter priloge I, II, III, IV in V uporabljajo od začetka veljavnosti te uredbe.

Člen 28

Razveljavitev

Uredba (EU) št. 691/2010, člen 26 Uredbe (EU) št. 677/2011 in Izvedbena uredba (EU) št. 1216/2011 se razveljavijo z učinkom od 1. januarja 2015, ne da bi to vplivalo na obveznost držav članic, da izvedejo načrt izvedbe v prvem referenčnem obdobju, opredeljenem v členu 8.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 3. maja 2013

Za Komisijo
Predsednik
José Manuel BARROSO

PRILOGA I

KLJUČNI KAZALNIKI USPEŠNOSTI (KKU) IN KAZALNIKI USPEŠNOSTI (KU)

ODDELEK 1

Za določanje vseevropskih ciljev in spremljanje uspešnosti na ravni Unije

1. VARNOST

1.1. Ključni kazalniki uspešnosti

- (a) Minimalna raven učinkovitosti varnostnega upravljanja, kot je opredeljena v točki 1.1(a) oddelka 2.
- (b) Odstotek uporabe klasifikacije resnosti na podlagi metodologije orodja za analizo tveganja (RAT) za poročanje o najmanj treh kategorijah dogodkov: izguba minimalnega razdvajanja, nedovoljeni vdori na vzletno-pristajalno stezo in dogodki, povezani z ATM, pri vseh enotah služb zračnega prometa, kakor so opredeljene v točki 1.1(b) oddelka 2.

2. OKOLJE

2.1. Ključni kazalniki uspešnosti

- (a) Povprečna horizontalna učinkovitost leta na zračni poti za dejansko pot leta, ki je opredeljena kot:
 - (i) kazalnik je primerjava med dolžino dela dejanske poti leta na zračni poti, izračunanega iz podatkov, pridobljenih s spremljanjem, in ustreznim delom razdalje velikega kroga za vse lete IFR, ki so v evropskem zračnem prostoru ali prečkajo evropski zračni prostor;
 - (ii) „na zračni poti“ se nanaša na razdaljo zunaj kroga 40 NM okrog letališč;
 - (iii) če zrakoplov vzleti ali pristane na kraju zunaj evropskega zračnega prostora, se upošteva samo del v evropskem zračnem prostoru.
- (b) Povprečna horizontalna učinkovitost leta na zračni poti za zadnji oddani načrt poti leta, ki je opredeljena kot:
 - (i) razlika med dolžino dela poti leta na zračni poti za zadnji oddani načrt poti leta in ustreznim delom razdalje velikega kroga za vse lete IFR, ki so v evropskem zračnem prostoru ali prečkajo evropski zračni prostor;
 - (ii) „na zračni poti“ se nanaša na razdaljo zunaj kroga 40 NM okrog letališč;
 - (iii) če zrakoplov vzleti ali pristane na kraju zunaj evropskega zračnega prostora, se upošteva samo del v evropskem zračnem prostoru.

2.2. Kazalniki uspešnosti

- (a) Učinkovitost postopkov rezervacije za prilagodljivo uporabo zračnega prostora (FUA), opredeljena kot:
 - (i) kazalnik je razmerje med časom, v katerem je bil zračni prostor dodeljen za rezervacijo ali ločevanje iz splošnega zračnega prometa, in časom, v katerem se je zračni prostor uporabljal za izvajanje dejavnosti, ki zahtevajo takšno ločevanje ali rezervacijo,
 - (ii) kazalnik se izračuna ločeno za dodelitev zračnega prostora na predtaktični in taktični ravni in tudi za vse dodelitve, o katerih je bil obveščen upravitelj omrežja.
- (b) Stopnja načrtovanja pogojnih poti (CDR), opredeljena kot razmerje med zrakoplovi, ki vložijo načrte leta prek CDR, in številom zrakoplovov, ki bi jih lahko načrtovali.
- (c) Učinkovita uporaba CDR je opredeljena kot razmerje med zrakoplovi, ki uporabljajo CDR, in številom zrakoplovov, ki bi jih lahko načrtovali.

3. ZMOGLIVOST

3.1. Ključni kazalnik uspešnosti

Povprečne minute zamude ATFM (upravljanje pretoka zračnega prometa) na zračni poti na let, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa, opredeljene kot:

- (i) zamuda ATFM na zračni poti je zamuda, ki jo izračuna osrednja enota za ATFM, kot je opredeljena v Uredbi Komisije (EU) št. 255/2010 o določitvi skupnih pravil za upravljanje pretoka zračnega prometa⁽¹⁾, in je izražena kot razlika med ocenjenim časom vzleta, ki ga zahteva upravitelj zrakoplova v zadnjem oddanem načrtu leta, in izračunanim časom vzleta, ki ga določi osrednja enota za ATFM;

⁽¹⁾ UL L 80, 26.3.2010, str. 10.

(ii) kazalnik zajema vse lete IFR v evropskem zračnem prostoru in vse razloge za zamude ATFM, razen izrednih dogodkov;

(iii) kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in za vsako leto referenčnega obdobja.

3.2. Kazalnik uspešnosti

Povprečne minute zamude ATFM pri prihodu na let, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa na terminalu in letališču in je nastala zaradi omejitev pristajanja na namembnem letališču, določene kot:

(i) kazalnik je povprečje nastale zamude ATFM pri prihodu na prihodni let po pravilih IFR;

(ii) kazalnik vključuje vse lete IFR, ki pristajajo na namembnem letališču, in zajema vse razloge za zamude ATFM, razen izrednih dogodkov;

(iii) kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in za vsako leto referenčnega obdobja.

4. STROŠKOVNA UČINKOVITOST

4.1. Ključni kazalniki uspešnosti

(a) Povprečni ugotovljeni stroški na enoto (DUC) na ravni Unije za navigacijske službe zračnega prometa na zračnih poteh, opredeljeni kot:

(i) kazalnik je razmerje med ugotovljenimi stroški na zračnih poteh in napovedanim prometom na zračnih poteh, izraženo v enotah storitev na zračnih poteh, ki se v obdobju pričakuje na ravni Unije in je naveden v predpostavkah Komisije za določitev vseevropskih ciljev pri uporabi člena 10(5);

(ii) kazalnik se navede v eurih in realnih vrednostih;

(iii) kazalnik se zagotovi za vsako leto referenčnega obdobja.

(b) Povprečni ugotovljeni stroški na enoto (DUC) na ravni Unije za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, opredeljeni kot:

(i) kazalnik je rezultat razmerja med ugotovljenimi stroški in predvidenim prometom, izražen v enotah storitev na terminalih, ki je naveden v predpostavkah Komisije za določitev vseevropskih ciljev pri uporabi člena 10(5);

(ii) kazalnik se navede v eurih in realnih vrednostih;

(iii) kazalnik se zagotovi za vsako leto referenčnega obdobja;

(iv) kazalnik se uporablja od začetka tretjega leta drugega referenčnega obdobja na podlagi sklepa iz člena 10(3).

4.2. Kazalnik uspešnosti

Stroški Eurocontrola in zlasti njihovo gibanje v primerjavi z gibanjem ključnega kazalnika uspešnosti iz točke 4.1(a). V ta namen države članice zagotovijo, da Eurocontrol Komisiji pošlje svoj sprejeti proračun, dejanski proračun in stroškovno osnovo v referenčnem obdobju ter gibanje stroškov na enoto, ki izhaja iz razmerja med sprejeto stroškovno osnovo in predvidenim gibanjem prometa, z razčlenitvijo, ki prikazuje gibanje različnih elementov in ločeno opredeljuje različne dejavnosti pri zagotavljanju storitev.

ODDELEK 2

Za lokalno določanje ciljev in spremljanje uspešnosti na lokalni ravni

1. VARNOST

1.2. Ključni kazalniki uspešnosti

(a) Učinkovitost varnostnega upravljanja v zvezi z državami članicami ter njihovimi nacionalnimi nadzornimi organi in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki imajo dovoljenje za izvajanje služb zračnega prometa ali komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih storitev. Ta ključni kazalnik uspešnosti se izmeri z ravno izvajanja naslednjih ciljev upravljanja:

(i) varnostna politika in cilji,

(ii) obvladovanje varnostnega tveganja,

(iii) zagotavljanje varnosti,

(iv) spodbujanje varnosti,

- (v) kultura varnosti.
- (b) Uporaba klasifikacije resnosti na podlagi metodologije orodja za analizo tveganja (RAT) za poročanje vsaj o izgubah minimalnega razdvajanja, nedovoljenih vdorih na vzletno-pristajalno stezo in dogodkih, povezanih z ATM, pri vseh enotah služb zračnega prometa. Pri poročanju o teh dogodkih države članice in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa uporabljajo naslednje stopnje resnosti:
 - (i) resen incident,
 - (ii) večji incident,
 - (iii) znaten incident,
 - (iv) brez vpliva na varnost,
 - (v) ni določeno, npr. na voljo je premalo informacij oziroma nejasni ali nasprotujoči si dokazi preprečujejo tako določitev.

Poročanje o uporabi metode se opravi za posamezne dogodke.

- (c) Poročanje držav članic in njihovih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa o stopnji prisotnosti in ustreznosti stopnji odsotnosti kulture pravičnosti.

Za namen teh kazalnikov lokalno pomeni na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora z navedbo prispevka na nacionalni ravni za namene spremljanja.

1.2. Kazalniki uspešnosti

- (a) Izvajalci navigacijske službe zračnega prometa uporabljajo avtomatizirane sisteme za zapis podatkov o varnosti, kadar so na voljo, ki vključujejo vsaj spremljanje izgub minimalnega razdvajanja in nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo;
- (b) poročanje s strani držav članic in izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa na ravni poročanja o dogodkih na letni osnovi z namenom merjenja ravni poročanja in obravnavanja vprašanja izboljšanja kulture poročanja;
- (c) vsaj število izgub minimalnega razdvajanja, nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo in dogodkov, povezanih z ATM, pri vseh enotah služb zračnega prometa.

Za namen teh kazalnikov lokalno pomeni na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora z navedbo prispevka na nacionalni ravni za namene spremljanja.

2. OKOLJE

2.1. Ključni kazalnik uspešnosti

Povprečna horizontalna učinkovitost leta na zračni poti za dejansko pot leta, ki je opredeljena kot:

- (i) kazalnik je primerjava med dolžino dela dejanske poti leta na zračni poti, izračunanega iz podatkov, pridobljenih s spremljanjem, in doseženo razdaljo za vse leto IFR, ki so v lokalnem zračnem prostoru ali prečkajo lokalni zračni prostor;
- (ii) „na zračni poti“ se nanaša na razdaljo zunaj kroga 40 NM okrog letališč;
- (iii) če zrakoplov vzleti ali pristane na kraju zunaj lokalnega zračnega prostora, se upošteva samo del v lokalnem zračnem prostoru;
- (iv) „dosežena razdalja“ je funkcija položaja vstopnih in izstopnih točk leta v lokalni zračni prostor in iz njega. Dosežena razdalja predstavlja prispevek teh točk k razdalji, ki se uporablja v vseevropskem kazalniku. Vsota teh razdalj za vse prečkane lokalne zračne prostore je enaka razdalji, uporabljeni v vseevropskem kazalniku.

Za namene tega kazalnika lokalno pomeni na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora.

2.2. Kazalniki uspešnosti

- (a) Dodatni čas pri fazi premikanja zrakoplova po letališču, ki je opredeljen kot:
 - (i) kazalnik je razlika med dejanskim časom premikanja zrakoplova po letališču in neoviranim časom, ki temelji na časih premikanja zrakoplova po letališču v obdobjih majhnega prometa;
 - (ii) kazalnik se navede v minutah na odhod za celotno koledarsko leto.
- (b) Dodatni čas v zračnem prostoru na terminalu, ki je opredeljen kot:
 - (i) kazalnik je razlika med časom prečkanja ASMA (območje za sekvenciranje prihodov in merjenje) in neoviranim časom, ki temelji na času prečkanja ASMA v obdobjih majhnega prometa;
 - (ii) kazalnik se navede v minutah na prihod za celotno koledarsko leto;
 - (iii) ASMA je opredeljeno kot virtualni valj s premerom 40 NM okoli letališča prihoda.

(c) Kazalniki, kot so opredeljeni v točki 2.2 oddelka 1.

Za namen kazalnikov (a) in (b) lokalno pomeni na nacionalni ravni z razčlenitvijo na ravni letališča. Za namen indikatorja (c) lokalno pomeni na nacionalni ravni.

3. ZMOGLJIVOST

3.1. Ključni kazalniki uspešnosti

(a) Povprečne minute zamude ATFM na zračni poti na let, opredeljene kot:

(i) zamuda ATFM na zračni poti je zamuda, ki jo izračuna osrednja enota za ATFM, opredeljena v Uredbi (EU) št. 255/2010, in je izražena kot razlika med ocenjenim časom vzleta, ki ga zahteva upravljavec zrakoplova v zadnjem oddanem načrtu leta, in izračunanim časom vzleta, ki ga določi osrednja enota za ATFM;

(ii) kazalnik zajema vse lete IFR, ki prečkajo lokalni zračni prostor, in vse razloge za zamude ATFM, razen izrednih dogodkov;

(iii) kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in za vsako leto referenčnega obdobja.

Za namene tega kazalnika lokalno pomeni na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora z razčlenitvijo, ki se zaradi preglednosti spremlja na najprimernejši ravni.

(b) Povprečne minute zamude ATFM pri prihodu na let, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa na terminalu in letališču ter je nastala zaradi omejitev pristajanja na namembnem letališču, določene kot:

(i) kazalnik je povprečje nastale zamude ATFM pri prihodu na prihodni let po pravilih IFR;

(ii) kazalnik vključuje vse lete IFR, ki pristajajo na namembnem letališču, in vse razloge za zamude ATFM, razen izrednih dogodkov;

(iii) kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in za vsako leto referenčnega obdobja.

Za namene tega kazalnika lokalno pomeni na nacionalni ravni z razčlenitvijo na ravni letališča za namene spremljanja.

3.2. Kazalniki uspešnosti

(a) Upoštevanje slotov ATFM v skladu s členom 11 Uredbe (EU) št. 255/2010.

(b) Povprečne minute zamude kontrole zračnega prometa pred odhodom na let, ki jo povzročijo omejitve pri vzletu na odhodnem letališču in je opredeljena kot:

(i) kazalnik je povprečna zamuda kontrole zračnega prometa pred odhodom na odhodni let po pravilih IFR;

(ii) kazalnik vključuje vse lete IFR, ki vzletajo na odhodnem letališču, in pokriva zamude na začetku zaradi omejitev v kontroli zračnega prometa, ko je zrakoplov pripravljen zapustiti mesto odhoda;

(iii) kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.

Za namene teh kazalnikov lokalno pomeni na nacionalni ravni z razčlenitvijo na ravni letališča za namene spremljanja.

4. STROŠKOVNA UČINKOVITOST

4.1. Ključni kazalniki uspešnosti

(a) Povprečni ugotovljeni stroški na enoto (DUC) za navigacijske službe zračnega prometa na zračnih poteh, opredeljeni kot:

(i) kazalnik je razmerje med ugotovljenimi stroški na zračnih poteh in predvidenim prometom na območju zaračunavanja, izraženo v enotah storitev na zračnih poteh, ki se v obdobju pričakuje na lokalni ravni, kot je navedeno v načrtih izvedbe v skladu s členom 11(3)(a) in (b);

(ii) kazalnik se navede v realnih vrednostih in nacionalni valuti;

(iii) kazalnik se zagotovi za vsako leto referenčnega obdobja.

(b) Ugotovljeni stroški na enoto (DUC) za navigacijske službe zračnega prometa na terminalu, opredeljeni kot:

(i) kazalnik je rezultat razmerja med ugotovljenimi stroški in predvidenim prometom, izražen v enotah storitev na terminalu, kot je navedeno v načrtih izvedbe v skladu s členom 11(3)(a) in (b);

(ii) kazalnik se navede v realnih vrednostih in nacionalni valuti;

(iii) kazalnik se zagotovi za vsako leto referenčnega obdobja;

Za namen teh dveh kazalnikov lokalno pomeni raven območja zaračunavanja.

—————

PRILOGA II

PREDLOGA ZA NAČRTE IZVEDBE

Načrti izvedbe temeljijo na naslednji strukturi:

1. UVOD

- 1.1. Opis stanja (obseg načrta, seznam izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih zajema, itd.)
- 1.2. Opis makroekonomskega scenarija za referenčno obdobje, vključno s splošnimi predpostavkami (predviden promet itd.)
- 1.3. Opis rezultata posvetovanja z zainteresiranimi stranmi za pripravo načrta izvedbe kot tudi dogovorjenih kompromisov ter točk neskladja in razlogov za nestrinjanje.
- 1.4. Opis ukrepov, ki jih izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa sprejmejo za izvajanje strateškega načrta omrežja na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora, in drugih vodilnih načel za delovanje funkcionalnega bloka zračnega prostora v dolgoročni perspektivi
- 1.5. Seznam letališč, predloženih v načrt izvedbe za uporabo člena 1 Uredbe, in povprečno število premikov IFR v zračnem prevozu
- 1.6. Seznam izvzetih letališč v skladu s členom 1(5) Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013 skupaj s povprečnim številom premikov IFR v zračnem prevozu

2. NALOŽBE

- 2.1. Opis in utemeljitev stroškov naložb v nove sisteme ATM in večje obnove obstoječih sistemov ATM, narave naložb in njihovega prispevka k doseganju ciljev uspešnosti, vključno z njihovo pomembnostjo in skladnostjo z osrednjim načrtom za ATM v Evropi, skupnimi projekti iz člena 15a Uredbe (ES) št. 550/2004 in strateškim načrtom omrežja, če je to ustrezno.
- 2.2. Opis in utemeljitev iz točke 2.1 se zlasti
 - (i) nanašata na znesek naložb, opisanih in utemeljenih v točki 2.1, glede na skupni znesek naložb;
 - (ii) razlikujeta med naložbami v nove sisteme, obnovo obstoječih sistemov in naložbami za nadomestitev;
 - (iii) povezujeta vsako naložbo v nove sisteme ATM in večjo obnovo obstoječih sistemov ATM z osrednjim načrtom za ATM v Evropi, skupnimi projekti iz člena 15a Uredbe (ES) št. 550/2004 in po potrebi s strateškim načrtom omrežja;
 - (iv) podrobno navajata sinergije, dosežene na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora, ali, če je ustrezno, z drugimi državami članicami ali funkcionalnimi bloki zračnega prostora, zlasti v smislu skupne infrastrukture in skupnih nabav;
 - (v) podrobno navajata pričakovane koristi teh naložb v smislu izvajanja vseh štirih ključnih področij uspešnosti, jih razporejata med faze leta na zračnih poteh in faze leta na terminalu/letališču ter navajata datum, od katerega se koristi pričakujejo;
 - (vi) zagotavljata informacije o postopku odločanja, ki podpira naložbe, kot so obstoj dokumentirane analize stroškov in koristi, izvedba posvetovanja z uporabniki, rezultati posvetovanja in morebitna izražena različna stališča.

3. CILJI USPEŠNOSTI NA LOKALNI RAVNI

- 3.1. Cilji uspešnosti na vsakem ključnem področju uspešnosti, določenem v povezavi z vsakim ključnim kazalnikom uspešnosti, kot je določen v oddelku 2 Priloge I, za celotno referenčno obdobje, z letnimi vrednostmi, ki se uporabljajo za namene spremljanja in spodbud:
 - (a) Varnost
 - (i) raven učinkovitosti varnega upravljanja: lokalni cilji za vsako leto referenčnega obdobja;
 - (ii) uporaba klasifikacije resnosti na podlagi metodologije orodja za analizo tveganja (RAT): lokalni cilji za vsako leto referenčnega obdobja (v odstotkih);
 - (iii) kultura pravičnosti: lokalni cilji za zadnje leto referenčnega obdobja.

- (b) Okolje
- (i) opis postopka za izboljšanje oblikovanja poti;
 - (ii) povprečna horizontalna učinkovitost leta na zračni poti za dejansko pot leta.
- (c) Zmogljivost
- (i) minute povprečne zamude ATFM na zračni poti na let;
 - (ii) minute povprečne zamude ATFM na terminalu pri prihodu na let;
 - (iii) načrt zmogljivosti, ki ga pripravi(-jo) izvajalec(-lci) navigacijskih služb zračnega prometa.
- (d) Stroškovna učinkovitost
- (i) ugotovljeni stroški navigacijske službe zračnega prometa za storitve na zračnih poteh in na terminalu, določeni v skladu z določbami člena 15(2)(a) in (b) Uredbe (ES) št. 550/2004 in pri uporabi določb Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013 za vsako leto referenčnega obdobja;
 - (ii) napoved enot storitev na zračnih poteh in enot storitev na terminalih za vsako leto referenčnega obdobja;
 - (iii) kot rezultat ugotovljeni stroški na enoto za referenčno obdobje;
 - (iv) opis in utemeljitev donosnosti lastniškega kapitala zadevnih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, razmerja med najetimi dolgoročnimi posojili in lastnim kapitalom (*gearing*) ter ravni/sestave osnovnega premoženja, ki se uporablja za izračun stroškov kapitala, vključenih v ugotovljene stroške;
 - (v) opis in razlaga prenosov iz let pred referenčnim obdobjem;
 - (vi) opis ekonomskih predpostavk, ki vključujejo:
 - predpostavke glede inflacije, ki se uporabijo v načrtu, v primerjavi z mednarodnim virom, kakor je indeks cen življenjskih potrebščin MDS (Mednarodnega denarnega sklada) za napovedi inflacije in Eurostatov harmonizirani indeks cen življenjskih potrebščin za dejanske ravni. Utemeljitev morebitnega odstopanja od teh virov,
 - predpostavke, ki so podlaga za izračun stroškov pokojnin, vključenih v ugotovljene stroške, vključno z opisom ustreznih nacionalnih predpisov o pokojninah in predpisov o pokojninskem računovodstvu, ki so na voljo in na katerih temeljijo predpostavke, ter informacije, ali so predvidene spremembe teh predpisov,
 - predpostavke glede obrestne mere za posojila za financiranje izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa, vključno z ustreznimi informacijami o posojilih (zneski, trajanje itd.) in pojasnili o (tehtanem) povprečju obresti na obveznosti, ki se uporabljajo za izračun stopnje stroškov kapitala pred obdavčitvijo in stroškov kapitala, ki so vključeni v ugotovljene stroške,
 - prilagoditve zunaj določb mednarodnih računovodskih standardov;
 - (vii) če je primerno, za prejšnje referenčno obdobje opis ustreznih dogodkov in okoliščin, navedenih v členu 14(2)(a) Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013 z uporabo meril iz člena 14(2)(b) Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013, vključno z oceno ravni, sestave in utemeljitve stroškov, ki so izvzeti iz uporabe členov 14(1)(a) in 14(1)(b) Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013;
 - (viii) če je primerno, opis kakršnega koli bistvenega prestrukturiranja, načrtovanega v referenčnem obdobju, vključno z ravnimi stroškov prestrukturiranja in utemeljitvijo teh stroškov glede na neto koristi za uporabnike zračnega prostora v časovnem obdobju;
 - (ix) če je primerno, odobrene stroške prestrukturiranja iz predhodnih referenčnih obdobj, ki se povrnejo.
- 3.2. Opis in razlaga skladnosti ciljev uspešnosti z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti. Kadar vseevropski cilj uspešnosti ni določen, opis in razlaga ciljev v okviru načrta in načina, kako prispevajo k izboljšanju učinkovitosti evropskega omrežja ATM.
- 3.3. Opis in razlaga soodvisnosti in kompromisnih rešitev med ključnimi področji uspešnosti, vključno s predpostavkami, ki so bile uporabljene za oceno kompromisov.
- 3.4. Prispevek posameznega zadevnega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa za doseganje ciljev uspešnosti, določenih za funkcionalni blok zračnega prostora v skladu s členom 5(2)(c)(ii).

4. SISTEMI SPODBUD

4.1. Opis in razlaga sistemov spodbud, ki se uporabljajo za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa.

5. VOJAŠKA RAZSEŽNOST NAČRTA

Opis civilno-vojaške razsežnosti načrta, v katerem je opredeljena uspešnost prilagodljive uporabe zračnega prostora, da se povečajo zmogljivosti ob ustreznem upoštevanju učinkovitosti vojaških operacij ter po potrebi ustreznih kazalnikov uspešnosti in ciljev, ki so v skladu s kazalniki in cilji načrta izvedbe.

6. ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN PRIMERJAVA S PREJŠNJIM NAČRTOM IZVEDBE

6.1. Občutljivost na zunanje domneve.

6.2. Primerjava s prejšnjim načrtom izvedbe.

7. IZVAJANJE NAČRTA IZVEDBE

Opis ukrepov, ki jih je sprejel nacionalni nadzorni organ za doseganje ciljev uspešnosti, kot so:

- (i) mehanizmi za spremljanje, da se zagotovi izvajanje programov varnosti in poslovnih načrtov navigacijskih služb zračnega prometa (ANS);
 - (ii) ukrepi za spremljanje izvajanja načrtov izvedbe in poročanje o njih, vključno z načinom, kako obravnavati razmere, kadar cilji v referenčnem obdobju niso izpolnjeni.
-

PRILOGA III

PREDLOGA ZA NAČRT IZVEDBE OMREŽJA

Načrt izvedbe upravitelja omrežja temelji na naslednji strukturi:

1. UVOD

- 1.1. Opis stanja (področje uporabe načrta, vključene funkcije itd.)
- 1.2. Opis makroekonomskega scenarija za referenčno obdobje, vključno s splošnimi predpostavkami (predviden promet itd.)
- 1.3. Opis usklajenosti s strateškim načrtom omrežja
- 1.4. Opis rezultata posvetovanja z zainteresiranimi stranmi za pripravo načrta izvedbe (glavna vprašanja, ki jih postavijo udeleženci, in po možnosti dogovorjeni kompromisi)

2. CILJI USPEŠNOSTI

- 2.1. Opis ključnih kazalnikov uspešnosti na vsakem ustreznem ključnem področju uspešnosti
- 2.2. Cilji uspešnosti na vsakem zadevnem ključnem področju uspešnosti, določeni v povezavi z vsakim zadevnim ključnim kazalnikom uspešnosti, za celotno referenčno obdobje, z letnimi vrednostmi, ki se uporabijo za namene spremljanja in spodbud
- 2.3. Opis in razlaga prispevka in učinka ciljev uspešnosti na vseevropske cilje uspešnosti
- 2.4. Opis prispevka in učinka ciljev uspešnosti na funkcionalne bloke zračnega prostora

3. PRISPEVEK POSAMEZNE FUNKCIJE

- 3.1. Posamezni cilji uspešnosti za vsako funkcijo (ATFM, ERND, oznake odzivnikov SSR, frekvence)

4. VOJAŠKA RAZSEŽNOST

- 4.1. Opis civilno-vojaške razsežnosti načrta, v katerem je opredeljena uspešnost prilagodljive uporabe zračnega prostora, da se povečajo zmogljivosti ob ustreznem upoštevanju učinkovitosti vojaških operacij, ter po potrebi zadevnih kazalnikov uspešnosti in ciljev v skladu s kazalniki in cilji načrta izvedbe.

5. ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN PRIMERJAVA S PREJŠNJIM NAČRTOM IZVEDBE

- 5.1. Občutljivost na zunanje domneve
- 5.2. Primerjava s prejšnjim načrtom izvedbe.

6. IZVAJANJE NAČRTA IZVEDBE

- 6.1. Opis ukrepov, sprejetih za doseganje ciljev uspešnosti, kot so:
 - mehanizmi za spremljanje, da se zagotovi izvajanje varnostnih dejavnosti in poslovnih načrtov,
 - ukrepi za spremljanje izvajanja načrtov izvedbe in poročanje o njih, vključno z načinom, kako reševati razmere, če cilji v referenčnem obdobju niso doseženi.

PRILOGA IV

NAČELA ZA OCENJEVANJE NAČRTOV IZVEDBE IN CILJEV USPEŠNOSTI

Komisija uporabi naslednja merila za ocenjevanje:

1. SPLOŠNA MERILA

- (a) Skladnost z zahtevami, povezanimi s pripravo in sprejetjem načrtov izvedbe, in zlasti ocena utemeljitev, navedenih v načrtu izvedbe;
- (b) analiza dejstev ob upoštevanju splošnega stanja v vsaki posamezni državi, vključno z najnovejšimi gospodarskimi dogajanji in napovedjo prometa;
- (c) stopnja uspešnosti na začetku referenčnega obdobja in posledične možnosti za dodatno izboljšanje;
- (d) raven uspešnosti, dosežena v prejšnjem referenčnem obdobju;
- (e) ustreznost naložb in kapitalskih stroškov v zvezi z osrednjim načrtom za ATM v Evropi, skupnimi projekti iz člena 15a Uredbe (ES) št. 550/2004 in po potrebi strateškim načrtom omrežja ter dosežene sinergije na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora ali regionalni ravni;
- (f) rezultati posvetovanja z zainteresiranimi stranmi glede predlaganih ciljev.

2. VARNOST

- (a) Primerjava stopnje učinkovitosti varnostnega upravljanja na lokalni ravni z vseevropskim ciljem;
- (b) primerjava rezultatov uporabe klasifikacije resnosti na podlagi metodologije orodja za analizo tveganja (RAT) na lokalni ravni z vseevropskim ciljem;
- (c) stopnja prisotnosti kulture pravičnosti na lokalni ravni.

3. OKOLJE

Povprečna horizontalna učinkovitost leta na zračni poti za dejansko pot leta.

- (a) primerjava s preteklo uspešnostjo, doseženo v prejšnjih letih;
- (b) primerjava z referenčno vrednostjo na podlagi podatkov, ki jih zagotovi upravitelj omrežja;
- (c) skladnost z načrtom za izboljšanje evropskega omrežja poti, ki ga je sestavil upravitelj omrežja.

4. ZMOGLJIVOST

Raven zamud na zračnih poteh. Primerjava pričakovane stopnje zamude ATFM na zračni poti iz načrtov izvedbe z:

- (a) referenčno vrednostjo na podlagi informacij iz načrta delovanja omrežja upravitelja omrežja;
- (b) načrtom zmogljivosti, ki ga je (so ga) pripravil(-i) izvajalec(-lci) navigacijskih služb zračnega prometa na zračnih poteh, kot se odraža v načrtu delovanja omrežja upravitelja omrežja.

Povprečna zamuda ATFM pri prihodu na nacionalni ravni. Ocena utemeljitve v načrtih izvedbe in zlasti:

- (a) primerjava s preteklo uspešnostjo, doseženo v zadnjih petih letih;
- (b) prispevek posameznih letališč k lokalnemu cilju in primerjava uspešnosti z drugimi podobnimi letališči;
- (c) operativne koristi, ki se pričakujejo od načrtovanih pobud.

5. STROŠKOVNA UČINKOVITOST

- (a) Gibanje ugotovljenih stroškov na enoto: ocena, ali se bodo predloženi ugotovljeni stroški na enoto predvidoma gibali v skladu z vseevropskim ciljem stroškovne učinkovitosti in ali na ustrezen način prispevajo k doseganju tega cilja v celotnem referenčnem obdobju in v vsakem posameznem letu, pri čemer se upoštevajo stroški prestrukturiranja, če je to primerno.

- (b) Gibanje stroškov na enoto na terminalih: ocena, ali se bodo predloženi ugotovljeni stroški na enoto predvidoma gibalni v skladu z vseevropskim ciljem stroškovne učinkovitosti in ali na ustrezen način prispevajo k doseganju tega cilja v celotnem referenčnem obdobju in v vsakem posameznem letu. Poleg tega se za ocenjevanje uporabljajo naslednja merila:
- (i) skladnost z gibanjem ugotovljenih stroškov na enoto na zračnih poteh, ob upoštevanju vseh zadevnih skupnih značilnosti teh stroškov;
 - (ii) skladnost s predpostavkami, uporabljenimi za cilj stroškovne učinkovitosti na zračnih poteh (kot so inflacija, ekonomske predpostavke, trendi razvoja prometa);
 - (iii) načrtovana prizadevanja v primerjavi s preteklim gibanjem stroškov za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih;
 - (iv) gibanja splošnih ugotovljenih stroškov navigacijskih služb zračnega prometa od izhoda do izhoda;
 - (v) opis in utemeljitev morebitnih sprememb v porazdelitvi stroškov med navigacijskimi službami zračnega prometa na zračnih poteh in na terminalu v primerjavi s prejšnjim referenčnim obdobjem in v tekočem referenčnem obdobju ter
 - (vi) morebitne posebne lokalne razmere.
- (c) Raven ugotovljenih stroškov na enoto: primerjava predloženih lokalnih stroškov na enoto s povprečnimi stroški na enoto za države članice ali funkcionalne bloke zračnega prostora (FAB), umeščene v podobno delovno in gospodarsko okolje, ki jih je določila Komisija pri uporabi člena 10(5).
- (d) Stroški kapitala:
- (i) raven/sestava osnovnega premoženja, ki se uporablja za izračun stroškov kapitala;
 - (ii) stopnja stroškov kapitala pred obdavčitvijo, vključno z obrestno mero na dolg in donosnostjo lastniškega kapitala; ter
 - (iii) donosnost lastniškega kapitala izvajalcev navigacijske službe zračnega prometa.
- (e) Raven/sestava stroškov, ki nastanejo v skladu s členom 6(2)(a) in (b) Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013 in so vključeni v ugotovljene stroške.
- (f) Predpostavke glede napovedi prometa: primerjava napovedi lokalnih enot služb, uporabljenih v načrtu izvedbe, z napovedmi prometa službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR), ki so na voljo tri mesece pred predložitvijo načrta izvedbe.
- (g) Ekonomske predpostavke:
- (i) preveritev, ali so predpostavke glede inflacije, ki so uporabljene v načrtu izvedbe, v skladu z referenčno napovedjo CPI Mednarodnega denarnega sklada, in preveritev utemeljitev za morebitna odstopanja;
 - (ii) preveritev opisa in utemeljitve predpostavk, ki so podlaga za izračun stroškov pokojnin, vključenih v ugotovljene stroške;
 - (iii) preveritev opisa ustreznih nacionalnih predpisov o pokojninah in predpisov o pokojninskem računovodstvu, ki so na voljo in na katerih temeljijo predpostavke o pokojninah;
 - (iv) preveritev opisa in utemeljitve predpostavk glede obrestne mere za posojila za financiranje izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa, vključno z ustreznimi informacijami o posojilih (zneski, trajanje itd.) in skladnostjo s povprečnimi (tehtanimi) obrestmi na obveznosti, ki se uporabljajo za izračun stopnje stroškov kapitala pred obdavčitvijo in stroškov kapitala, vključenih v ugotovljene stroške;
 - (v) preveritev opisa in utemeljitve morebitnih prilagoditev zunaj določb mednarodnih računovodskih standardov.
- (h) Raven, sestava in utemeljitev stroškov, ki so izvzeti iz uporabe člena 14(1)(a) in (b) Izvedbene uredbe (EU) št. 391/2013.
- (i) Če je primerno, postopno zagotavljanje čistih koristi za uporabnike zračnega prostora po zaključku prestrukturiranja v primerjavi s povrnjenimi stroški prestrukturiranja.

PRILOGA V

SEZNAM PODATKOV, KI JIH JE TREBA ZAGOTOVITI ZA NAMEN TE UREDBE

Za namene pregleda uspešnosti se zagotovijo ali dajo na razpolago naslednji podatki:

1. NACIONALNI NADZORNI ORGANI**1.1. Določila kompleta podatkov**

Nacionalni nadzorni organi predložijo naslednje podatke:

(a) informacije, ki so potrebne za skladnost s ključnimi kazalniki uspešnosti na področju varnosti iz Priloge I.

Poleg tega nacionalni nadzorni organi poskrbijo, da so na voljo naslednji podatki:

(b) podatki, ki jih uporablja in izračunava osrednja enota za ATFM, opredeljena v Uredbi (EU) št. 255/2010 o ATFM, kot so načrti letov za splošni zračni promet v skladu s pravili IFR, dejansko usmerjanje, podatki o nadzoru, ki temeljijo na 30-sekundnem intervalu poročanja, zamude ATFM na zračni poti in na letališču, izvzeta iz ukrepov ATFM v zvezi s sloti ATFM, pogostost pogojne uporabe poti;

(c) varnostni dogodki, povezani z upravljanjem zračnega prometa;

(d) informacije o varnostnih priporočilih in korektivnih ukrepih, sprejetih na podlagi analize/preiskave incidenta, povezanega z ATM, v skladu z Uredbo (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta o preiskavi nesreč ⁽¹⁾ in Direktivo 2003/42/ES o poročanju o dogodkih v civilnem letalstvu;

(e) informacije o elementih, ki so namenjeni spodbujanju uporabe kulture pravičnosti;

(f) podatki za podporo nalogam iz člena 4(1)(m) in (n) Uredbe Komisije (ES) št. 2150/2005 o določitvi skupnih pravil za prilagodljivo uporabo zračnega prostora ⁽²⁾;

(g) podatki za podporo nalogam iz odstavka 8 Priloge V k Uredbi Komisije (EU) št. 677/2011 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa (ATM).

Nacionalni nadzorni organi zagotovijo, da se skupni seznam dejavnikov, ki dogodek povzročijo ali k njemu prispevajo, obvezno uporablja za analizo dogodkov.

Nacionalni nadzorni organi zbirajo in dajo na voljo:

(h) informacije, ki jih zberejo izvajalci navigacijske službe zračnega prometa z avtomatiziranimi sistemi za zapis podatkov o varnosti, če so na voljo;

(i) vsaj informacije o trendih izgube minimalnega razdvajanja, nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo, kršitev zračnega prostora in dogodkov, povezanih z ATM, pri vseh enotah služb zračnega prometa;

(j) informacije o tem, kako nacionalni organi/organi funkcionalnega bloka zračnega prostora uporabljajo koncept prilagodljive uporabe zračnega prostora, da se zagotovijo optimalne koristi za civilne in vojaške uporabnike zračnega prostora.

1.2. Pogostost in roki za predložitev podatkov

Podatki iz točke 1.1(a), (c), (d), (e), (f), (h) in (i) se predložijo enkrat letno. Nacionalni nadzorni organi vsako leto pred 1. februarjem Evropski agenciji za varnost v letalstvu sporočijo letne meritve iz vprašalnika o učinkovitosti varnostnega upravljanja (točka 1.1(a)) in kulturi pravičnosti (točka 1.1(e)) za preteklo leto. Če se pojavijo spremembe v letnih meritvah ključnih kazalnikov uspešnosti, jih nacionalni nadzorni organi predložijo pred iztekom roka za oddajo naslednjega letnega poročila.

Podatki iz točk 1.1(b) in (g) se dajo na voljo mesečno.

Nacionalni nadzorni organi vsako leto pred 1. februarjem predložijo letno raziskavo o uporabi koncepta prilagodljive uporabe zračnega prostora, kot je naveden v točki 1.1(j), za prejšnje leto.

⁽¹⁾ UL L 319, 12.12.1994, str. 14.

⁽²⁾ UL L 342, 24.12.2005, str. 20.

2. IZVAJALCI NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA

Ta oddelek se uporablja za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ki izvajajo službe iz člena 1(2). V posameznih primerih lahko nacionalni organi vključijo izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa pod mejno vrednostjo, določeno v členu 1(3). O tem ustrezno obvestijo Komisijo.

2.1. Določila kompleta podatkov

Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zagotovijo:

- (a) podatke iz Eurocontrolove specifikacije z naslovom „Specifikacija EUROCONTROL za razkrivanje gospodarskih informacij“, izdaja 2.6 z dne 31. decembra 2008 s sklicem EUROCONTROL-SPEC-0117 za zagotavljanje podatkov do vključno leta 2013 in izdaja 3.0 z dne 4. decembra 2012 za zagotavljanje podatkov od leta 2014 naprej;
- (b) letna poročila in del poslovnih načrtov in letnega načrta, ki se nanaša na uspešnost in jih pripravi izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa v skladu z oddelkom 2.2 in 9 Priloge I k Uredbi (EU) št. 1035/2011;
- (c) svoj naložbeni načrt za referenčno obdobje;
- (d) informacije, ki so potrebne za skladnost s ključnimi kazalniki uspešnosti na področju varnosti iz točke 1.1(a) oddelka 2 Priloge I;
- (e) informacije o elementih, ki so namenjeni spodbujanju uporabe kulture pravičnosti.

Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zberejo in predložijo naslednje podatke:

- (f) informacije, zbrane z avtomatiziranimi sistemi za zapis podatkov o varnosti, kadar so na voljo;
- (g) vsaj informacije o trendih izgube minimalnega razdvajanja, nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo, kršitev zračnega prostora in dogodkov, povezanih z ATM, pri vseh enotah služb zračnega prometa.

2.2. Pogostost in roki za predložitev podatkov

Podatki za leto n iz točke 2.1(a) se predložijo enkrat na leto pred 15. julijem leta $n+1$, razen v prihodnost usmerjenih podatkov, ki se predložijo do 1. novembra leta $n+1$.

Podatki iz točk 2.1(b), (c), (d), (e) in (f) se predložijo enkrat letno.

Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa vsako leto pred 1. februarjem Evropski agenciji za varnost v letalstvu sporočijo letne meritve iz vprašalnika o učinkovitosti varnostnega upravljanja (točka 1.1(d)) in kulturi pravičnosti (točka 1.1(e)) za preteklo leto. Če se pojavijo spremembe v letnih meritvah ključnih kazalnikov uspešnosti, jih nacionalni nadzorni organi predložijo pred iztekom roka za oddajo naslednjega letnega poročila.

Podatki iz točke 2.1(g) se zagotovijo enkrat letno.

3. UPRAVLJAVCI LETALIŠČ

Ta oddelek se uporablja za upravljavce letališč, ki sodijo v področje uporabe člena 1 te uredbe.

3.1. Opredelitev pojmov

V tej prilogi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „identifikacija letališča“ pomeni opis letališča z uporabo standardne štirimestne oznake ICAO, opredeljene v dokumentu ICAO 7910;
- (b) „parametri koordinacije“ pomenijo parametre koordinacije, opredeljene v Uredbi (EGS) št. 95/93;
- (c) „navedena zmogljivost letališča“ pomeni parametre koordinacije, izražene kot največje možno število slotov na enoto časa (obdobje bloka), ki ga lahko določi koordinator;
- (d) „registracija zrakoplova“ pomeni alfanumerične znake, ki ustrezajo dejanski registraciji zrakoplova;
- (e) „vrsta zrakoplova“ pomeni oznako vrste zrakoplova (največ 4 znaki), kot je navedena v dokumentu ICAO 8643;
- (f) „identifikator leta“ pomeni skupino alfanumeričnih znakov, ki se uporabljajo za identifikacijo leta. Postavka 7 načrta leta ICAO;

- (g) „kodirani odhodni aerodrom“ in „kodirani namembni aerodrom“ pomenita oznako letališča z uporabo štiričrkovne ICAO ali tričrkovne IATA oznake letališča;
- (h) „časovne oznake začetka/konca gibanja in odhoda/prihoda“ pomenijo naslednje podatke,
- (i) dejanski čas začetka gibanja zrakoplova;
 - (ii) dejanski čas vzleta;
 - (iii) dejanski čas pristanka;
 - (iv) dejanski čas zaustavitve zrakoplova;
- (i) „predvideni čas odhoda (začetek gibanja zrakoplova)“ pomeni datum in čas, ko naj bi zrakoplov zapustil mesto odhoda;
- (j) „dejanski čas začetka gibanja“ pomeni datum in čas, ko zrakoplov zapusti parkirni položaj (je potisnjen ali uporabi lastni pogon);
- (k) „dejanski čas vzleta“ pomeni datum in čas, ko zrakoplov vzleti z vzletno-pristajalne steze (vzlet);
- (l) „dejanski čas pristanka“ pomeni datum in čas, ko zrakoplov pristane (pristanek);
- (m) „predvideni čas prihoda (zaustavitve zrakoplova)“ pomeni datum in čas, ko naj bi zrakoplov prispel na mesto prihoda;
- (n) „dejanski čas zaustavitve zrakoplova“ pomeni datum in čas, ko se na mestu prihoda aktivirajo parkirne zavore;
- (o) „pravila leta“ pomenijo pravila, ki se uporabljajo med letom. „IFR“ za zrakoplove, ki letijo v skladu s pravili za instrumentno letenje, kot je opredeljeno v Prilogi 2 Čikaške konvencije, ali „VFR“ za zrakoplove, ki letijo v skladu s pravili vizualnega letenja, kot je opredeljeno v isti prilogi. „Operacijski zračni promet (*Operational Air Traffic – OAT*)“ se nanaša na državni zrakoplov, ki ne upošteva pravil, določenih v Prilogi 2 Čikaške konvencije. (Postavka 8 načrta leta ICAO);
- (p) „vrsta leta“ pomeni vrsto leta, kot je opredeljena v Dodatku 2 k dokumentu ICAO 4444 (15. izdaja, junij 2007);
- (q) „slot za prihod na letališče“ in „slot za odhod z letališča“ pomenita slot na letališču, namenjena prihodnemu ali odhodnemu letu, kot je opredeljeno v Uredbi (EGS) št. 95/93;
- (r) „oznaka pristajalne steze“ in „oznaka vzletne steze“ pomenita oznaki ICAO za vzletno-pristajalno stezo, ki se uporablja za pristanek in vzlet (npr. 10L);
- (s) „mesto prihoda“ pomeni oznako za prvi parkirni položaj, kjer se zrakoplov parkira ob prihodu;
- (t) „mesto odhoda“ pomeni oznako za zadnji parkirni položaj, kjer je bil zrakoplov parkiran pred odhodom z letališča;
- (u) „razlogi za zamude“ pomenijo standardne oznake za zamude IATA, opredeljene v oddelku F Pregleda „Zamude za leto 2011 v zračnem prometu v Evropi“ (CODA) ⁽¹⁾ s trajanjem zamud. Če se letu lahko pripiše več razlogov zamud, se predloži seznam navedenih vzrokov;
- (v) „informacije o odstranjevanju ali preprečevanju nastajanja ledu“ pomenijo navedbe o ukrepih za odstranjevanje ali preprečevanje nastajanja ledu, ki so se izvedli, in če so se, kje (pred odhodom z mesta odhoda ali na oddaljenem položaju po odhodu z mesta, torej po začetku gibanja zrakoplova);
- (w) „preklic delovanja“ pomeni prihod ali odhod rednega leta, za katerega veljajo naslednji pogoji:
- (i) let je prejel slot na letališču in

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

- (ii) let je potrdil letalski prevoznik dan pred delovanjem in/ali je bil naveden na dnevnem seznamu razporedov letov, ki ga je pripravil upravljavec letališča dan pred delovanjem, vendar se
- (iii) dejanski pristanek ali vzlet ni izvedel.
- (x) „dejanski čas preklica“ pomeni dejanski datum in čas, ko je prihod ali odhod rednega linijskega leta odpovedan.

3.2. Določila kompleta podatkov

3.2.1. Upravljavci letališč predložijo naslednje podatke:

- (a) identifikacijo letališča,
- (b) navedeno zmogljivost letališča,
- (c) vse parametre koordinacije, ki se nanašajo na navigacijske službe zračnega prometa,
- (d) načrtovano raven kakovosti storitve (zamuda, točnost itd.), povezano z navedeno zmogljivostjo letališča, če je določena,
- (e) podroben opis kazalnikov, če so določeni, ki se uporabljajo za določanje načrtovane ravni kakovosti storitve.

3.2.2. Upravljavci letališč predložijo naslednje operativne podatke o vsakem vzletu ali pristanku:

- (a) registracijo zrakoplova,
- (b) vrsto zrakoplova,
- (c) identifikator leta,
- (d) kodirani odhodni in namembni aerodrom,
- (e) predvideni čas odhoda (začetka gibanja zrakoplova),
- (f) predvideni čas prihoda (zaustavitve zrakoplova),
- (g) časovne oznake začetka/konca gibanja in odhoda/prihoda,
- (h) pravila leta in vrsto leta,
- (i) slot za prihod na letališče in odhod z letališča, če je na voljo,
- (j) oznako pristajalne in vzletne steze,
- (k) mesto prihoda in odhoda,
- (l) razloge za zamude, če so na voljo (samo za odhodne lete),
- (m) informacije o odstranjevanju ali preprečevanju nastajanja ledu, če so na voljo.

3.2.3. Upravljavci letališč predložijo naslednje operativne podatke o vsakem preklicu delovanja:

- (a) identifikator leta,
- (b) vrsto zrakoplova,
- (c) predvideni čas odhoda (začetka gibanja zrakoplova),
- (d) predvideni čas prihoda (zaustavitve zrakoplova),
- (e) načrtovano odhodno in namembno letališče,
- (f) slote za prihod na letališče in odhod z letališča, če so na voljo,
- (g) razlog za preklic,
- (h) dejanski čas preklica.

3.2.4. Upravljavci letališč lahko predložijo:

- (a) prostovoljna poročila o nepravilnostih ali motnjah ANS na letališčih,
- (b) prostovoljna poročila o varnostnih dogodkih v zvezi z ANS,
- (c) prostovoljna poročila o pomanjkljivostih zmogljivosti terminalov,

(d) prostovoljna poročila o posvetovalnih sestankih z ANSP in državami.

3.2.5. Upravljalci letališč zbirajo in zagotavljajo informacije, zbrane z avtomatiziranimi sistemi za zapis podatkov o varnosti, če so na voljo, vsaj o nedovoljenih vdorih na vzletno-pristajalno stezo.

3.3. Pogostost in roki za predložitev podatkov

Podatki iz odstavka 3.2.1 se predložijo dvakrat letno, v skladu s časovnim okvirom iz člena 6 Uredbe (EGS) št. 95/93.

Kadar se predložijo podatki iz točk 3.2.2 in 3.2.3, se predložijo enkrat na mesec, v roku enega meseca po koncu meseca, ko je bil opravljen let.

Kadar se predložijo podatki iz točke 3.2.4, se predložijo enkrat letno.

Poročila iz točke 3.2.4 se lahko predložijo kadar koli.

4. KOORDINATORJI LETALIŠČ

4.1. Določila kompleta podatkov

Letališki koordinatorji zagotovijo podatke iz člena 4(8) Uredbe (EGS) št. 95/93.

4.2. Pogostost in roki za predložitev podatkov

Podatki se predložijo dvakrat letno v skladu s časovnim okvirom iz člena 6 Uredbe (EGS) št. 95/93.

5. LETALSKI PREVOZNIKI

Ta oddelek se uporablja za letalske prevoznike, ki opravijo več kot 35 000 letov na leto v evropskem zračnem prostoru, izračunanih kot povprečje preteklih treh let.

5.1. Opredelitev pojmov

5.1.1. V tej prilogi se uporabljajo iste opredelitve pojmov kot v točki 3.1, poleg tega pa se uporabljajo tudi naslednje opredelitve pojmov:

- (a) „poraba goriva“ pomeni dejansko količino goriva, ki se porabi med letom (od izhoda do izhoda);
- (b) „dejanska masa zrakoplova pred vzletom“ pomeni dejansko maso zrakoplova v metričnih tonah pred zagonom motorja.

5.2. Določila kompleta podatkov

5.2.1. Letalski prevozniki predložijo naslednje podatke o vsakem letu, ki ga opravijo na geografskem območju te uredbe:

- (a) registracijo zrakoplova,
- (b) vrsto zrakoplova,
- (c) identifikator leta,
- (d) pravila leta in vrsto leta,
- (e) kodirani odhodni in namembni aerodrom,
- (f) oznako pristajalne in vzletne steze, če je na voljo,
- (g) mesto prihoda in odhoda, če je na voljo,
- (h) predvideni čas odhoda (začetka gibanja zrakoplova),
- (i) predvideni čas prihoda (zaustavitve zrakoplova),
- (j) časovne oznake začetka/konca gibanja in odhoda/prihoda, načrtovane in dejanske,
- (k) razloge za zamude,
- (l) informacije o odstranjevanju ali preprečevanju nastajanja ledu, če so na voljo.

5.2.2. Letalski prevozniki zagotovijo podatke iz točke 3.2.3 za vsak preklic delovanja na geografskem območju te uredbe.

5.2.3. Poleg podatkov, ki se zahtevajo v skladu z delom B Priloge IV k Direktivi 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES ⁽¹⁾, lahko letalski prevozniki Komisiji predložijo naslednje podatke o vsakem letu, ki ga opravijo na geografskem območju te uredbe:

- (a) porabo goriva,
- (b) dejansko maso zrakoplova pred vzletom.

5.2.4. Letalski prevozniki lahko predložijo:

- (a) prostovoljna poročila o dostopu do zračnega prostora,
- (b) prostovoljno poročilo o nepravilnostih ali motnjah ANS na letališčih,
- (c) prostovoljna poročila o varnostnih dogodkih v zvezi z ANS,
- (d) prostovoljna poročila o pomanjkanju zmogljivosti na zračni poti, omejitvah (*level capping*) ali preusmerjanju,
- (e) prostovoljna poročila o posvetovalnih sestankih z ANSP in državami.

5.2.5. Letalski prevozniki zagotovijo informacije, zbrane z avtomatiziranimi sistemi za zapis podatkov o varnosti, če so na voljo, vsaj za izgube minimalnega razdvajanja in nedovoljene vdore na vzletno-pristajalno stezo.

5.3. Pogostost predložitve podatkov

Podatki iz točk 5.2.1, 5.2.2 in 5.2.3 se predložijo enkrat na mesec.

Poročila iz točke 5.2.4 se lahko predložijo kadar koli.

Podatki iz točke 5.2.5 se predložijo enkrat letno.

⁽¹⁾ UL L 275, 25.10.2003, str. 32.