

## II

(Nezakonodajni akti)

## UREDBE

## IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/317

z dne 11. februarja 2019

**o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013**

(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) <sup>(1)</sup> in zlasti člena 11(6) Uredbe,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu <sup>(2)</sup> in zlasti člena 15(4) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Z načrtom izvedbe iz člena 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 bi se morala izboljšati uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja na enotnem evropskem nebu.
- (2) Sistem pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa iz člena 15 Uredbe (ES) št. 550/2004 je bistven za uspešno izvajanje načrta izvedbe, zato bi ga moral dopolnjevati. Ureditev pristojbin bi morala prispevati k večji preglednosti pri določanju, obračunavanju in pobiranju pristojbin za uporabnike zračnega prostora ter prispevati k stroškovni učinkovitosti pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa in učinkovitosti letov, hkrati pa ohraniti najvišjo možno stopnjo varnosti. Ureditev pristojbin bi morala biti v skladu z Eurocontrolovim sistemom pristojbin na rutah in členom 15 Čikaške konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944 (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija).
- (3) Zaradi jasnosti in da bi se zagotovil prilagojen regulativni okvir za tretje referenčno obdobje načrta izvedbe, je treba revidirati izvedbena pravila, ki urejajo načrt izvedbe in ureditev pristojbin iz Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 390/2013 <sup>(3)</sup> in Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 391/2013 <sup>(4)</sup>, ter združiti te določbe v eno samo izvedbeno uredbo.

<sup>(1)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

<sup>(2)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 10.

<sup>(3)</sup> Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 390/2013 z dne 3. maja 2013 o določitvi načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja (UL L 128, 9.5.2013, str. 1).

<sup>(4)</sup> Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 391/2013 z dne 3. maja 2013 o določitvi skupne ureditve pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa (UL L 128, 9.5.2013, str. 31).

- (4) V skladu s členom 11(1) Uredbe (ES) št. 549/2004 bi moral načrt izvedbe zajemati navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja iz člena 6 Uredbe (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(5)</sup>. Zato bi se morala ta uredba uporabljati za upravitelja omrežja, imenovanega v skladu s členom 4(3) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/123 <sup>(6)</sup>.
- (5) Načrt izvedbe in ureditev pristojbin bi morala povečati uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa s pristopom od izhoda do izhoda, ki zajema navigacijske službe zračnega prometa na rutah in terminalih. Spodbujati bi morala dolgoročno izboljšanje učinkovitosti navigacijskih služb zračnega prometa, kot je izraženo v evropskem osrednjem načrtu za upravljanje zračnega prometa <sup>(7)</sup>, ob ustreznem upoštevanju prevladujočih varnostnih ciljev. Načrt izvedbe bi moral prispevati k zmanjšanju emisij toplogrednih plinov iz letalstva in omogočiti optimalno uporabo zračnega prostora ob upoštevanju pretoka zračnega prometa v evropskem zračnem prostoru.
- (6) Organ za oceno uspešnosti lahko Komisiji na njeno zahtevo neodvisno svetuje glede vseh področij, ki vplivajo na uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja v Uniji.
- (7) Nacionalni nadzorni organi bi morali imeti možnost, da od vseh ustreznih strani, vključno z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa pod njihovim nadzorom, pridobijo ustrezne podatke, potrebne za zagotovitev pravilnega izvajanja in nadzora te uredbe na lokalni ravni. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa bi morali olajšati inšpekcijske preglede in nadzor, ki jih nacionalni nadzorni organi izvedejo zaradi spremljanja izvajanja načrta izvedbe in ureditve pristojbin.
- (8) Upravitelj omrežja bi moral zagotoviti ustrezne prispevke za določanje ciljev na ravni Unije, nacionalni ravni in ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora ter podpirati doseganje ciljev uspešnosti z ukrepi in postopki iz načrta delovanja omrežja.
- (9) Komisija in države članice bi se morale pri izvajanju načrta izvedbe usklajevati z Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu, da se zagotovi ustrezna obravnava varnostnih vidikov, v skladu z varnostnimi cilji in zahtevami iz Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(8)</sup>.
- (10) Trajanje referenčnega obdobja za načrt izvedbe mora biti takšno, da zagotavlja zanesljivost, ki je potrebna za izvedbo večletnih programov naložb v osnovna sredstva, da se doseže pričakovana donosnost naložb v obliki izboljšav uspešnosti ter hkrati omogoči natančnost napovedi.
- (11) Na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti bi bilo treba določiti ključne kazalnike uspešnosti. Te ključne kazalnike uspešnosti bi bilo treba uporabiti, da bi se določili dosegljivi, trajnostni in realni cilji uspešnosti z zavezujočimi roki na ravni Unije, nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora. Ključni kazalniki uspešnosti bi morali zajemati navigacijske službe zračnega prometa na rutah in terminalih ter funkcije omrežja, da bi se izboljšala splošna uspešnost omrežja.
- (12) Komisija bi morala določiti vseevropske cilje uspešnosti ob upoštevanju ravni uspešnosti, dosežene v prejšnjem referenčnem obdobju ali obdobjih, ter ustreznih prispevkov, ki jih zagotovijo organ za oceno uspešnosti, upravitelj omrežja in nacionalni nadzorni organi. Prispevki nacionalnih nadzornih organov bi morali vključevati zlasti začetne stroške in informacije o napovedih prometa za zadevno referenčno obdobje. Komisija bi morala vseevropske cilje uspešnosti utemeljiti z opisom ustreznih predpostavk in razlogov. Vseevropski cilji uspešnosti bi se morali pripraviti na podlagi posvetovanj z zainteresiranimi stranmi.

<sup>(5)</sup> Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (uredba o zračnem prostoru) (UL L 96, 31.3.2004, str. 20).

<sup>(6)</sup> Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/123 z dne 24. januarja 2019 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa in o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011 (UL L 28, 31.1.2019, str. 1).

<sup>(7)</sup> Kot je opredeljen v členu 3 Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 409/2013 z dne 3. maja 2013 o opredelitvi skupnih projektov, vzpostavitvi mehanizma upravljanja in določitvi spodbud za podporo izvajanju osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa v Evropi (Besedilo velja za EGP) (UL L 123, 4.5.2013, str. 1).

<sup>(8)</sup> Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Uredbe (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL L 212, 22.8.2018, str. 1).

- (13) Države članice bi morale imeti možnost odločati o tem, ali bodo njihovi ustrezní načrti izvedbe določeni na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, ob upoštevanju lokalnih razmer.
- (14) Nacionalni nadzorni organi bi morali biti odgovorni za pripravo nacionalnih načrtov izvedbe ali načrtov izvedbe funkcionalnega bloka zračnega prostora, vključno z zavezujočimi cilji uspešnosti, na podlagi ključnih kazalnikov uspešnosti, uporabljenih na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora. Nacionalni načrti izvedbe ali načrti izvedbe funkcionalnega bloka zračnega prostora bi morali vključevati pobude za podporo čezmejnemu sodelovanju med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ne glede na njihovo geografsko območje.
- (15) Načrti izvedbe bi morali zagotoviti popolno preglednost ugotovljenih stroškov novih in obstoječih naložb, kar zadeva nabavo, razvoj ali zakup osnovnih sredstev. Velike naložbe bi morale biti podrobno pojasnjene in utemeljene ter v skladu z uvedbo projekta SESAR in pričakovanimi izboljšanimi uspešnosti.
- (16) Da bi se zagotovilo upoštevanje mnenj zainteresiranih strani pri določitvi načrtov izvedbe in ciljev v teh načrtih, bi bilo treba na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora izvesti posvetovanja z zainteresiranimi stranmi.
- (17) Zaradi tesne povezanosti med različnimi ključnimi področji uspešnosti bi bilo treba za namene določanja ciljev ustrezno upoštevati soodvisnost med cilji uspešnosti glede na prevladujoče varnostne cilje.
- (18) Cilji uspešnosti bi morali biti predmet spodbud, da bi se spodbudila boljša učinkovitost, vključno z uporabo mehanizma za delitev tveganja, povezanega s prometom, v zvezi s ključnim področjem uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti. Sistemi spodbud bi morali biti učinkoviti in bi morali na pregleden in nediskriminatoren način določati parametre za nagrajevanje ali kaznovanje dejanske uspešnosti glede na sprejete cilje uspešnosti. Ključno področje uspešnosti glede varnosti zaradi pomembnosti ne bi smelo biti predmet nobenih spodbud. Države članice bi morale zagotoviti, da izvajanje sistemov spodbud ne vpliva negativno na načrtovane in tekoče naložbe, namenjene zagotavljanju ustrezne zmogljivosti in učinkovitosti leta za uporabnike.
- (19) Države članice bi morale sprejeti osnutke načrtov izvedbe in jih predložiti Komisiji v oceno in pregled. V zvezi s tem bi morala Komisija najprej preveriti popolnost načrtov izvedbe. Če so načrti popolni, bi morala Komisija oceniti, ali so predlagani cilji uspešnosti iz načrtov izvedbe v skladu z vseevropskimi cilji uspešnosti. Če zahtevane skladnosti ni mogoče ugotoviti, bi morala Komisija od držav članic zahtevati, naj revidirajo svoje načrte izvedbe in cilje ali sprejmejo popravne ukrepe.
- (20) Države članice bi morale končne različice svojih ustreznih načrtov izvedbe sprejeti in objaviti šele po tem, ko Komisija ugotovi, da so nacionalni cilji uspešnosti ali cilji uspešnosti, določeni na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki jih ti načrti vsebujejo, v skladu z vseevropskimi cilji.
- (21) Cilji iz osnutkov načrtov izvedbe bi se morali uporabljati med postopki za ocenjevanje od začetka referenčnega obdobja, po potrebi pa tudi med revizijo ciljev uspešnosti, določenih na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora. Cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti bi se morali po sprejetju končnih načrtov izvedbe uporabljati retroaktivno s prilagoditvijo cen na enoto, da se zagotovi, da imajo uporabniki zračnega prostora od izboljšanja učinkovitosti koristi od začetka referenčnega obdobja.
- (22) Če želijo države članice v referenčnem obdobju revidirati en ali več ciljev uspešnosti, bi morale za dovoljenje zaprositi Komisijo. Taka zahteva se lahko predloži, če so dosežene mejne vrednosti opozarjanja ali če država članica dokaže, da prvotni podatki, domneve in načela, vključno v zvezi z naložbami, na katerih temeljijo cilji uspešnosti, v pomembnem in trajnem obsegu niso več točni zaradi okoliščin, ki jih ob sprejetju načrta izvedbe ni bilo mogoče predvideti. Komisija bi morala zadevno državo članico za izvedbo načrtovane revizije pooblastiti le, če je ta potrebna in sorazmerna glede na navedene okoliščine in kadar se z revidiranimi cilji uspešnosti zagotovi ohranjanje skladnosti z vseevropskimi cilji uspešnosti.
- (23) Uvajanje novih tehnologij in z njimi povezanih poslovnih modelov za spodbujanje izvajanja integriranih storitev bi moralo sčasoma privedi do znatnega znižanja stroškov v korist uporabnikov, vendar lahko privede do začetnih stroškov prestrukturiranja. Če država članica dokaže, da uporabniki z ukrepi prestrukturiranja pridobijo čisto korist, bi morala imeti tudi možnost, da zahteva revizijo lokalnih ciljev stroškovne učinkovitosti in si tako na podlagi odobritve Komisije z revizijo ugotovljenih stroškov v svojem načrtu izvedbe povrne povezane stroške prestrukturiranja.

- (24) Komisija bi morala v referenčnem obdobju pregledati vseevropske cilje uspešnosti, da bi ugotovila, ali so še vedno ustrezni. Razmisliti bi morala o reviziji vseevropskih ciljev uspešnosti, kadar se v referenčnem obdobju dokaže, da ti cilji zaradi spremenjenih okoliščin niso več ustrezni ter da je revizija ciljev potrebna in sorazmerna. Revizija vseevropskih ciljev v referenčnem obdobju bi morala sprožiti začetek novega referenčnega obdobja, vključno z vzpostavitvijo povezanih načrtov izvedbe in ciljev uspešnosti, določenih na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora.
- (25) Tudi funkcije omrežja bi morale temeljiti na ciljnih uspešnosti in prispevati k doseganju vseevropskih ciljev uspešnosti. Upravitelj omrežja bi moral v ta namen pripraviti načrt izvedbe omrežja, ki bi ga morala preveriti in sprejeti Komisija.
- (26) Učinkovito operativno partnerstvo in sodelovalno odločanje med glavnimi zainteresiranimi stranmi, kot so izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, funkcionalni bloki zračnega prostora, letališča, civilni in vojaški uporabniki zračnega prostora ter upravitelj omrežja, sta ključnega pomena za doseganje ciljev uspešnosti funkcij omrežja.
- (27) Ugotovljene stroške navigacijskih služb zračnega prometa bi bilo treba financirati s pristojbinami, ki se naložijo uporabnikom zračnega prostora. Te pristojbine bi bilo treba obračunavati v območjih zaračunavanja, določenih za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in terminalih. Države članice bi morale zagotoviti, da so ta območja zaračunavanja geografsko jasno opredeljena in da so v skladu z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa. V referenčnem obdobju bo morda treba prilagoditi območje zaračunavanja na terminalih zaradi sprememb v delovanju letališč.
- (28) Za vsako območje zaračunavanja bi bilo treba za pristojbine določiti stroškovno osnovo, ki zajema ugotovljene stroške upravičenih navigacijskih služb zračnega prometa ter naprav in objektov. Države članice bi morale imeti tudi možnost, da v te stroškovne osnove vključijo ugotovljene stroške, ki so jih imeli njihovi nacionalni nadzorni organi, pa tudi druge stroške države, povezane z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa.
- (29) Ugotovljene stroške za pristojbine na rutah in terminalih bi bilo treba določiti pred začetkom posameznega referenčnega obdobja v okviru načrtov izvedbe. Ti ugotovljeni stroški se določijo za vsako koledarsko leto zadevnega referenčnega obdobja. Nacionalni nadzorni organi bi morali preveriti, ali ti določeni ugotovljeni stroški zajemajo le stroškovne postavke, upravičene na podlagi načrta izvedbe in ureditve pristojbin.
- (30) Ugotovljeni stroški, vključeni v stroškovno osnovo za navigacijske službe zračnega prometa na rutah ali terminalih, bi morali vključevati stroške za zaposlene, druge stroške poslovanja, stroške amortizacije, stroške kapitala in izredne stroške. Dejanske nastale stroške bi bilo treba sporočiti letno v skladu z isto kategorizacijo, da se zagotovita doslednost in preglednost.
- (31) Nacionalni nadzorni organi bi morali pred vsakim referenčnim obdobjem opredeliti merila, ki se uporabljajo za razporeditev stroškov med službami na rutah in terminalih, ter o tem ustrezno obvestiti Komisijo. S temi merili bi bilo treba zagotoviti pregledno določitev ugotovljenih stroškov ter zagotoviti, da med službami na rutah in terminalih ni navzkrižnega subvencioniranja.
- (32) Države članice bi morale letno izračunati cene na enoto za svoja območja zaračunavanja na rutah in terminalih. Pri izračunu cen na enoto bi morale zagotoviti, da se uporabnikom zračnega prostora ne zaračunajo storitve ali uporaba naprav in objektov, financiranih z javnimi sredstvi, vključno s sredstvi iz programov pomoči Unije, kot so vseevropsko prometno omrežje, Instrument za povezovanje Evrope in Kohezijski sklad. Pri izračunu cen na enoto ne bi smele imeti možnosti, da svoje ugotovljene stroške prilagodijo glede na inflacijo.
- (33) Z načrtom izvedbe in ureditvijo pristojbin bi se moral zagotoviti mehanizem za delitev tveganja, povezanega s prometom, da se spodbudi izvajanje storitev. Nacionalni nadzorni organi bi morali imeti možnost, da prilagodijo vrednosti parametrov za delitev tveganja, povezanega s prometom, kot je opredeljeno v tej uredbi, da bi se upoštevale lokalne razmere in bolj spodbudilo izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa. Navedeno prilagoditev bi bilo treba izvesti po posvetovanju z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in uporabniki zračnega prostora. Vendar se z navedenimi prilagoditvami ne bi smela zmanjšati izpostavljenost zadevnega izvajalca ali izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa tveganju v primerjavi s privzetim mehanizmom iz te uredbe.
- (34) Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa bi morali nositi stroškovno tveganje v zvezi z razlikami med ugotovljenimi in dejanskimi stroški, razen za omejeno število stroškovnih postavk, za katere veljajo posebne zahteve.

- (35) Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ne bi smeli imeti možnosti, da zaradi preklica ali odloga novih in obstoječih naložb v referenčnem obdobju ustvarijo finančne presežke. Morali bi imeti možnost, da vsako leto prilagodijo načrtovane velike naložbe v referenčnem obdobju, in sicer na podlagi podrobne utemeljitve in če zahtevane spremembe odobri zadevni nacionalni nadzorni organ. Kadar so dejanski stroški novih in obstoječih naložb višji od ustreznih ugotovljenih stroškov v referenčnem obdobju, bi morali biti nacionalni nadzorni organi pristojni za preverjanje podrobnih utemeljitev, ki jih predložijo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, in odobritev morebitne naknadne izterjave dodatnih stroškov od uporabnikov zračnega prostora. Uporabnikom se ne bi smela zaračunati nobena bistvena razlika med navedenimi stroški, razen če nacionalni nadzorni organ ugotovi, da so dodatni stroški nastali izključno zaradi novih in obstoječih naložb, potrebnih zaradi operativnih sprememb v skladu z izvajanjem evropskega osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa in zlasti skupnih projektov SESAR.
- (36) Spremembe veljavnih pravnih določb ali finančnih pogojev, ki jih ni bilo mogoče predvideti, lahko v referenčnem obdobju privedejo do bistvenih odstopanj dejanskih stroškov pokojnin od ugotovljenih stroškov pokojnin iz načrtov izvedbe. Po pregledu, ki ga izvede nacionalni nadzorni organ, bi bilo treba navedene razlike v stroških s prilagoditvami cen na enoto prenesti na uporabnike zračnega prostora.
- (37) Države članice bi morale vsako leto določiti ceno na enoto za vsako območje zaračunavanja. Morale bi imeti možnost skupnega določanja cen na enoto, zlasti kadar se območja zaračunavanja raztezajo po zračnem prostoru več kot ene države članice ali kadar so države članice pogodbenice skupnega sistema pristojbin na rutah. Komisija bi morala preveriti, ali so cene na enoto, ki jih predložijo države članice, v skladu z določbami o izračunu cene na enoto iz te uredbe.
- (38) Z ureditvijo pristojbin bi se morale zagotoviti popolne in pregledne informacije o stroškovnih osnovah za pristojbine, dejanskih stroških in cenah na enoto. Države članice bi se morale pred začetkom referenčnega obdobja z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, predstavniki uporabnikov zračnega prostora ter po potrebi upravljavci letališč in letališkimi koordinatorji posvetovati o načrtovanih ugotovljenih stroških, načrtovanih naložbah, napovedanih enotah storitev in politiki zaračunavanja za zadevno referenčno obdobje. Države članice bi morale v referenčnem obdobju zagotoviti, da se s temi zainteresiranimi stranmi vsako leto izvede posvetovanje o načrtovanih cenah na enoto in dejanskih stroških, nastalih v zvezi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa. Države članice bi morale za namene posvetovanj vsem subjektom, s katerimi se bodo posvetovala, dati na voljo popolne in ustrezne informacije.
- (39) Države članice bi morale imeti možnost odločiti o prilagajanju pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa, da bi zagotovile spodbude za opremljanje zrakoplovov s sistemi, ki so vključeni v skupne projekte SESAR. Za izboljšanje učinkovitosti navigacijskih služb zračnega prometa in spodbujanje optimizirane uporabe teh služb bi morale imeti možnost, da dodatno prilagodijo pristojbine ob upoštevanju ravni obremenjenosti omrežja v določenem območju ali na določeni ruti ob določenih časih.
- (40) Da bi se izboljšala učinkovitost ureditve pristojbin ter zmanjšala administrativna in računovodska delovna obremenitev, bi morale imeti države članice možnost skupnega pobiranja pristojbin na rutah, in sicer z enotno pristojbino na let.
- (41) Določiti bi bilo treba izvršilne ukrepe, s katerimi se zagotovi, da uporabniki zračnega prostora takoj in v celoti plačajo pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa.
- (42) Pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa za vsak določen let v posameznem območju zaračunavanja bi bilo treba izračunati kot zmnožek veljavne cene na enoto in števila enot storitev. Višina pristojbin, ki se zaračunavajo zlasti za lahke zrakoplove, ne bi smela odvracati od uporabe naprav in storitev, ki so potrebne za varnost ali uvedbo novih tehnik in postopkov. Države članice bi morale kriti stroške storitev, ki so jih izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa opravili v okviru letov, oproščenih plačila pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa.
- (43) Kadar ni dokazov o preteklih operativnih vprašanjih, bi morale imeti države članice možnost uporabe poenostavljene ureditve pristojbin, da bi se spodbudili izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ter zmanjšala administrativna obremenitev za zadevne izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in nacionalne nadzorne organe.
- (44) Kadar se navigacijske službe zračnega prometa na terminalih ali komunikacijske, navigacijske in nadzorne službe, meteorološke službe za navigacijo v zračnem prometu in službe za letalske informacije ali podatkovne storitve upravljanja zračnega prometa zagotavljajo pod tržnimi pogoji, bi morale imeti države članice možnost, da navedene storitve izvezajo iz nekaterih določb, ki se nanašajo na ureditev pristojbin, in iz določanja ciljev glede stroškovne učinkovitosti. Države članice bi morale imeti možnost, da take tržne pogoje določijo v referenčnem obdobju.

- (45) Za namene določanja ciljev uspešnosti in spremljanja na vseevropski in nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora je bistveno, da nacionalni nadzorni organi, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavci letališč, letališki koordinatorji, uporabniki zračnega prostora in upravitelj omrežja zagotovijo ustrezne podatke in informacije.
- (46) Nacionalni nadzorni organi bi morali redno spremljati napredek pri doseganju ciljev uspešnosti iz načrtov izvedbe. Kadar cilji niso izpolnjeni, bi morala država članica ali zadevni nacionalni nadzorni organ uporabiti ustrezne ukrepe, ki sta jih opredelila za obravnavanje takega stanja.
- (47) Komisija bi morala spremljati uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja ter redno ocenjevati doseganje ciljev uspešnosti. Komisija bi morala rezultate navedenega spremljanja vsako leto predložiti Odboru za enotno evropsko nebo.
- (48) Bistvene informacije in končna poročila, ki se zahtevajo v skladu s to uredbo, bi morali biti brez poseganja v zahteve glede zaupnosti, ki se nanašajo na tržne pogoje, javno dostopni, da se zagotovi ustrezna preglednost in omogoči ustrezno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi.
- (49) Izvedbeno uredbo (EU) št. 390/2013 in Izvedbeno uredbo (EU) št. 391/2013 bi bilo treba razveljaviti z učinkom od 1. januarja 2020, vendar bi se morali po navedenem datumu še naprej uporabljati v zvezi z obveznostmi, povezanimi z drugim referenčnim obdobjem.
- (50) Ta uredba bi se morala uporabljati za tretje referenčno obdobje in naslednja referenčna obdobja. Da bi se omogočili sprejetje vseevropskih ciljev ter priprava in sprejetje načrtov izvedbe pred začetkom tretjega referenčnega obdobja, bi se morala ta uredba uporabljati s takojšnjim učinkom od datuma začetka njene veljavnosti.
- (51) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Odbora za enotno evropsko nebo –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

#### POGLAVJE I

#### SPLOŠNE DOLOČBE

#### Člen 1

#### Vsebina in področje uporabe

1. Ta uredba določa ukrepe za delovanje načrtov izvedbe in ureditev pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja.
2. Ta uredba se uporablja za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja za splošni zračni promet v evropski regiji Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (v nadaljnjem besedilu: ICAO EUR), v kateri so za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa odgovorne države članice.

Ta uredba se uporablja za:

- (a) izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa iz člena 2(5) Uredbe (ES) št. 549/2004;
- (b) organ, ki ga Komisija imenuje za izvajanje nalog, potrebnih za izvrševanje funkcij omrežja (v nadaljnjem besedilu: upravitelj omrežja) v skladu s členom 6(2) Uredbe (ES) št. 551/2004, in ki je imenovan v skladu s členom 4 Izvedbene uredbe (EU) 2019/123.

Ta uredba se za namene določanja ciljev in spremljanja uspešnosti stroškovne učinkovitosti uporablja tudi za organe ali subjekte, pri katerih nastajajo upravičeni stroški, ki jih je treba povrniti s pristojbinami za uporabnike, kot je določeno v točki (b) člena 15(2) Uredbe (ES) št. 550/2004 in tretjem pododstavku člena 22(1) te uredbe.

3. Ta uredba se uporablja za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, ki se izvajajo na letališčih na ozemljih držav članic s 80 000 premiki ali več letno po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) v zračnem prevozu.
4. Države članice se lahko odločijo, da določbe te uredbe uporabljajo tudi za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, ki se izvajajo na drugih letališčih na njihovih ozemljih, ki niso zajeta v odstavku 3.

5. Države članice se lahko odločijo, da določbe te uredbe uporabljajo tudi za:
- (a) navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja, ki se izvajajo v zračnem prostoru v njihovi pristojnosti v drugih regijah ICAO, kot je regija ICAO EUR, brez poseganja v pravice in dolžnosti držav članic iz Čikaške konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944 (v nadaljnjem besedilu: Čikaška konvencija);
  - (b) izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ki jim je dovoljeno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa brez dovoljenja, v skladu s členom 7(5) Uredbe (ES) št. 550/2004.
6. Države članice Komisijo nemudoma obvestijo o vseh odločitvah, sprejetih v skladu z odstavkom 4 ali 5.
- Države članice zagotovijo, da trajanje teh odločitev ustreza trajanju referenčnega obdobja. Teh odločitev v referenčnem obdobju ne spremenijo ali preklicajo.
7. Ta uredba se uporablja za tretje referenčno obdobje iz člena 7 in naslednja referenčna obdobja.

## Člen 2

### Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

- (1) „dejanski stroški“ pomenijo stroške, ki so dejansko nastali v koledarskem letu pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa in so določeni na podlagi računovodskih izkazov ali, če takih računovodskih izkazov ni, na podlagi končne revizije;
- (2) „enota služb zračnega prometa“ pomeni enoto, civilno ali vojaško, pristojno za zagotavljanje služb zračnega prometa v zadevnem zračnem prostoru;
- (3) „letališki koordinator“ pomeni fizično ali pravno osebo, ki jo država članica imenuje za izvajanje nalog usklajevanja na koordiniranih letališčih iz člena 4 Uredbe Sveta (EGS) št. 95/93 <sup>(9)</sup>;
- (4) „upravljaec letališča“ pomeni vsako pravno ali fizično osebo, ki upravlja enega ali več aerodromov;
- (5) „uporabnik zračnega prostora“ pomeni operaterja zrakoplova v času izvedbe leta, ali če identiteta upravljavca ni znana, lastnika zrakoplova, razen če se lahko dokaže, da je bil takrat operater druga oseba;
- (6) „predstavnik uporabnikov zračnega prostora“ pomeni vsako pravno osebo ali subjekt, ki zastopa interese ene ali več kategorij uporabnikov zračnega prostora;
- (7) „center območne kontrole“ pomeni enoto, ki zagotavlja službe zračnega prometa kontroliranim letom na njenem področju pristojnosti;
- (8) „območje zaračunavanja na rutah“ pomeni obseg zračnega prostora, ki se razteza od tal do vključno zgornjega zračnega prostora, kjer se izvajajo navigacijske službe zračnega prometa na rutah in za katerega sta določeni enotna stroškovna osnova in enotna cena na enoto;
- (9) „izjemni dogodek“ pomeni okoliščine, v katerih je zmogljivost upravljanja zračnega prometa neobičajno zmanjšana tako, da je raven zamud pri upravljanju pretoka zračnega prometa 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 kolektivnih ukrepov in aktivacije Evropske koordinacijske celice za krizne razmere v letalstvu (EACCC) s strani upravitelja omrežja;
- (10) „premiki IFR v zračnem prevozu na leto“ pomenijo vsoto vzletov in pristankov, opravljenih po pravilih instrumentalnega letenja, ki je izračunana kot letno povprečje treh predhodnih koledarskih let pred letom, v katerem je bilo treba predložiti načrt izvedbe v skladu s členom 12;
- (11) „indeks napovedane inflacije“ pomeni letni indeks inflacije na podlagi tretjega leta pred začetkom referenčnega obdobja, izračunan z uporabo najnovejše razpoložljive napovedi glede inflacije za povprečno spremembo indeksa cen življenjskih potrebščin v odstotkih, ki jo Mednarodni denarni sklad za zadevno državo članico objavi v času priprave načrta izvedbe. Če je sprememba v odstotkih, ki jo Mednarodni denarni sklad objavi za zadevno leto, negativna, se uporabi vrednost nič;

<sup>(9)</sup> Uredba Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti (UL L 14, 22.1.1993, str. 1).

- (12) „indeks dejanske inflacije“ pomeni letni indeks dejanske inflacije na podlagi tretjega leta pred začetkom referenčnega obdobja, izračunan z uporabo dejanske stopnje inflacije, ki jo Komisija za zadevno državo objavi v Eurostatovem harmoniziranem indeksu življenjskih potrebščin aprila leta  $n + 1$ . Če je sprememba v odstotkih, ki jo Komisija objavi za zadevno leto, negativna, se uporabi vrednost nič;
- (13) „velika naložba“ pomeni pridobitev, razvoj, zamenjavo, nadgradnjo ali zakup osnovnih sredstev, pri čemer je realna skupna vrednost v celotni življenjski dobi sredstev višja od 5 milijonov EUR;
- (14) „nacionalni organ“ pomeni regulativni ali nadzorni organ, ki ga ena ali več držav članic ustanovi na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora;
- (15) „nova in obstoječa naložba“ pomeni pridobitev, razvoj, zamenjavo, nadgradnjo ali zakup osnovnih sredstev, pri čemer stroški amortizacije, stroški kapitala ali v primeru zakupa stroški poslovanja za navedeno naložbo nastanejo v referenčnem obdobju, zajetem v načrtu izvedbe;
- (16) „referenčno obdobje“ pomeni obdobje veljavnosti in uporabe vseevropskih ciljev uspešnosti iz točke (d) člena 11(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 in člena 7 te uredbe;
- (17) „referenčna vrednost“ pomeni vrednost zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, ki jo upravitelj omrežja izračuna za vsako državo članico in vsak funkcionalni blok zračnega prostora, da se zagotovi izpolnitev vseevropskega cilja glede zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti;
- (18) „stroški prestrukturiranja“ pomenijo znatne enkratne stroške, ki jih imajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v postopku prestrukturiranja zaradi uvajanja novih tehnologij, postopkov ali poslovnih modelov za spodbujanje zagotavljanja integriranih storitev, nadomestil zaposlenim, zapiranja centrov za kontrolo zračnega prometa, selitve dejavnosti na nove lokacije, odpisa sredstev ali pridobivanja strateških deležev v drugih izvajalcih navigacijskih služb zračnega prometa;
- (19) „nedovoljeni vdor na vzletno-pristajalno stezo“ pomeni kateri koli dogodek na aerodromu, ki vključuje nepravilno prisotnost zrakoplova, vozila ali osebe na zaščitenem območju površine, ki je določena za pristajanje in vzletanje zrakoplovov;
- (20) „izguba minimalnega razdvajanja“ pomeni stanje, v katerem se ni ohranilo predpisano minimalno razdvajanje med zrakoplovi;
- (21) „območje zaračunavanja na terminalih“ pomeni letališče ali skupino letališč na ozemljih države članice, kjer se izvajajo navigacijske službe zračnega prometa na terminalih ter za katere sta uvedeni enotna stroškovna osnova in enotna cena za enoto.

## POGLAVJE II

### NALOGE IN PRISTOJNOSTI

#### Člen 3

#### **Pomoč organa za oceno uspešnosti**

Kadar je to potrebno za izvajanje nalog Komisije, povezanih z natančnim delovanjem načrta izvedbe, lahko Komisija za pomoč zaprosi organ za oceno uspešnosti glede:

- (a) zbiranja, pregledovanja, potrjevanja in razširjanja ustreznih podatkov o uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja;
- (b) zbiranja ali spremembe ključnih področij uspešnosti;
- (c) opredelitve ključnih kazalnikov uspešnosti in kazalnikov za spremljanje;
- (d) določitve razponov vseevropskih ciljev uspešnosti ter določitve in revizije vseevropskih ciljev uspešnosti;
- (e) določitve izhodiščnih vrednosti, mejnih vrednosti opozarjanja in primerjalnih skupin iz člena 9(4);
- (f) ocene skladnosti osnutkov nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti, določenih na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora z vseevropskimi cilji uspešnosti v skladu s členoma 14 in 15, ter pregleda osnutkov načrtov izvedbe v skladu s členoma 14(1) in 15(1);
- (g) preverjanja popolnosti osnutkov načrtov izvedbe v skladu s členom 13;



- (h) preverjanja osnutka načrta izvedbe omrežja iz člena 10(5) te uredbe v skladu s členom 19;
- (i) ocene revidiranih ciljev uspešnosti in popravni ukrepi, ki so jih države članice sprejele v skladu s členom 15(5);
- (j) spremljanja uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa, vključno z naložbami v osnovna sredstva in drugimi naložbami, na ravni Unije, nacionalni ravni in ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora;
- (k) spremljanja uspešnosti funkcij omrežja v skladu s členom 37(2);
- (l) ocene informacij, ki jih nacionalni nadzorni organi za namene spremljanja uspešnosti evropskega omrežja upravljanja zračnega prometa predložijo v zvezi z načrti izvedbe, v skladu s členom 37(3);
- (m) ocene doseganja ciljev uspešnosti v referenčnem obdobju;
- (n) vzdrževanja in podpore pri usklajevanju koledarja posvetovanj z zainteresiranimi stranmi glede načrtov izvedbe in zahtev glede posvetovanj iz člena 24(2) in (3) ter člena 30.

#### Člen 4

### Zagotavljanje informacij in olajšanje spremljanja s strani izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa

1. Kadar je to potrebno za izvajanje nalog nacionalnih nadzornih organov, povezanih z natančnim delovanjem načrta izvedbe, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa navedenim organom na zahtevo nemudoma predložijo:
  - (a) informacije o lokalnih razmerah, pomembne za določitev nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti, določenih na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora;
  - (b) podatke za določitev stopnje donosnosti lastniškega kapitala za pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa;
  - (c) informacije o naložbah, načrtovanih v petih letih od datuma zahteve, iz katerih je razvidno, kakšen je profil načrtovanih izdatkov za nove in obstoječe naložbe v referenčnem obdobju in po njem ter kako velike naložbe prispevajo k uspešnosti na posameznem ključnem področju uspešnosti;
  - (d) svoj poslovni načrt iz točke ATM/ANS.OR.D.005 Priloge III k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2017/373 <sup>(10)</sup>;
  - (e) informacije, potrebne za uporabo člena 28(3);
  - (f) podatke o stroškovnih osnovah in informacije o razporeditvi stroškov med navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah in terminalih, pa tudi podatke o prihodkih od komercialnih dejavnostih in podatke o prejetih javnih sredstvih.
2. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa olajšajo dejavnosti, potrebne za namene spremljanja iz člena 37(1), ki jih pristojni nacionalni nadzorni organ izvede v skladu z nacionalnim pravom države članice zadevnega organa ali ki se v skladu z navedenim pravom izvedejo v njegovem imenu, zlasti s predložitvijo ustreznih dokumentov, podatkov, informacij in ustnih pojasnil na zahtevo ter, kadar to dovoljuje nacionalno pravo navedene države članice in v skladu z navedenim nacionalnim pravom, zagotovitev dostopa do ustreznih prostorov, zemljišč ali vozil.

#### Člen 5

### Pomoč upravitelja omrežja

Upravitelj omrežja izvaja naslednje naloge, povezane z natančnim delovanjem načrta izvedbe:

- (a) podpira Komisijo z zagotavljanjem ustreznih prispevkov za pripravo vseevropskih ciljev uspešnosti pred začetkom referenčnega obdobja in za spremljanje doseganja navedenih ciljev v referenčnem obdobju, tudi tako, da Komisijo nemudoma opozori na vse okoliščine, v katerih cilji uspešnosti niso izpolnjeni ali pa zanje obstaja tveganje, da ne bodo izpolnjeni, ali v katerih je ugotovljeno znatno in vztrajno zmanjševanje operativne uspešnosti;

<sup>(10)</sup> Izvedbena uredba Komisije (EU) 2017/373 z dne 1. marca 2017 o skupnih zahtevah za izvajalce storitev upravljanja zračnega prometa/izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa in drugih funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa ter njihov nadzor, razveljavitvi Uredbe (ES) št. 482/2008, izvedbenih uredb (EU) št. 1034/2011, (EU) št. 1035/2011 in (EU) 2016/1377 ter spremembi Uredbe (EU) št. 677/2011 (UL L 62, 8.3.2017, str. 1).

- (b) na zahtevo Komisije podpre nacionalne nadzorne organe z zagotavljanjem ustreznih prispevkov za pripravo načrtov izvedbe in takojšnjim obvestilom zadevnega nacionalnega nadzornega organa o vseh okoliščinah, v katerih nacionalni cilji uspešnosti ali cilji uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora niso izpolnjeni ali pa zanje obstaja tveganje, da ne bodo izpolnjeni, ali v katerih je ugotovljeno znatno in vztrajno zmanjševanje operativne uspešnosti;
- (c) podpira izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa pri doseganju nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora zlasti s pripravo in izvajanjem načrta delovanja omrežja iz člena 9 Izvedbene uredbe (EU) 2019/123.

#### Člen 6

### Usklajevanje z Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu

Komisija in države članice se v skladu s členom 13a Uredbe (ES) št. 549/2004 ter v skladu s točko (h) člena 75(2) in členom 93(b) Uredbe (EU) 2018/1139 usklajujejo z Evropsko agencijo za varnost v letalstvu, da zagotovijo:

- (a) ustrezno obravnavo varnostnih vidikov, vključno z določanjem, revizijo in izvajanjem ključnih kazalnikov uspešnosti in vseevropskih ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti;
- (b) skladnost ključnih kazalnikov uspešnosti in ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti z evropskim načrtom za varnost v letalstvu iz člena 6 Uredbe (EU) 2018/1139.

#### POGLAVJE III

### DOLOČANJE CILJEV USPEŠNOSTI

#### Člen 7

### Trajanje referenčnih obdobj

1. Tretje referenčno obdobje obsega koledarska leta od leta 2020 do vključno leta 2024.
2. Vsako naslednje referenčno obdobje obsega pet koledarskih let.
3. Trajanje referenčnih obdobj iz odstavkov 1 in 2 ne posega v člen 10(6).

#### Člen 8

### Ključni kazalniki uspešnosti in kazalniki za spremljanje

1. Ključni kazalniki uspešnosti in kazalniki za spremljanje uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa na ravni Unije za posamezno ključno področje uspešnosti so tisti, ki so določeni v oddelku 1 Priloge I.
2. Ključni kazalniki uspešnosti in kazalniki za spremljanje uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora so tisti, ki so določeni v oddelku 2 Priloge I.
3. Ključni kazalniki uspešnosti in kazalniki za spremljanje uspešnosti funkcij omrežja so tisti, ki so določeni v oddelku 3 Priloge I.
4. Države članice lahko poleg ključnih kazalnikov uspešnosti in kazalnikov za spremljanje iz odstavka 2 določijo dodatne ključne kazalnike uspešnosti in kazalnike za spremljanje, zlasti v zvezi s civilno-vojaškimi ali meteorološkimi vidiki.

#### Člen 9

### Vseevropski cilji uspešnosti

1. Nacionalni nadzorni organi najpozneje 19 mesecev pred začetkom referenčnega obdobja Komisiji predložijo podatke o začetnih stroških in informacije o napovedih prometa iz točke (f) člena 10(2) v zvezi s prihodnjim referenčnim obdobjem kot prispevke za določitev vseevropskih ciljev uspešnosti.
2. Komisija najpozneje 15 mesecev pred začetkom referenčnega obdobja objavi okvirne razpone ciljev za vseevropske cilje uspešnosti, ki zajemajo letne najnižje in najvišje vrednosti, s katerimi namerava Komisija določiti vseevropske cilje uspešnosti.

Komisija se o navedenih okvirnih razponih ciljev posvetuje z zainteresiranimi stranmi iz člena 10(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 ter drugimi ustreznimi osebami in organizacijami, kar zadeva varnostne vidike pa z Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu.

3. Komisija najpozneje sedem mesecev pred začetkom referenčnega obdobja v skladu s točko (a) člena 11(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 sprejme vseevropske cilje uspešnosti za ključne kazalnike uspešnosti iz člena 8(1).

Komisija v ta namen:

- (a) upošteva ustrezne prispevke organa za oceno uspešnosti, upravitelja omrežja in nacionalnih nadzornih organov;
- (b) uporablja napovedi prometa na rutah, ki so izražene v smislu premikov IFR in enotah storitev ter temeljijo na najnovejši razpoložljivi osnovni napovedi službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR);
- (c) utemelji vsak vseevropski cilj uspešnosti z opisom ustreznih predpostavk in razlogov za navedeni cilj, vključno z uporabo prispevkov iz točke (a) tega odstavka, rezultatom posvetovanj iz odstavka 2 in drugimi ustreznimi dejanskimi podatki.

4. Komisija ob sprejetju vseevropskih ciljev uspešnosti določi:

- (a) vseevropsko „izhodiščno vrednost za ugotovljene stroške“ in vseevropsko „izhodiščno vrednost za ugotovljene stroške na enoto“ za namene določitve ciljev na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za ključni kazalnik uspešnosti iz točke 4.1 oddelka 1 Priloge I. Navedene izhodiščne vrednosti se izračunajo za leto pred začetkom referenčnega obdobja.

Izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške se oceni tako, da se uporabijo dejanski stroški, ki so na voljo za prejšnje referenčno obdobje, in se prilagodi, da se upoštevajo najnovejše razpoložljive ocene stroškov, spremembe v prometu in njihova povezava s stroški.

Izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto se izračuna tako, da se izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške deli z napovedmi prometa, izraženimi v enotah storitev, za leto pred začetkom referenčnega obdobja;

- (b) mejne vrednosti opozarjanja, nad katerimi lahko države članice zahtevajo revizijo ciljev uspešnosti iz načrtov izvedbe v skladu s točko (a)(i) člena 18(1). Navedene mejne vrednosti opozarjanja temeljijo na naslednjih parametrih:
  - (i) odstopanju dejanskega prometa od napovedi prometa v zadevnem koledarskem letu, izraženem kot odstotek premikov IFR;
  - (ii) odstopanju dejanskega prometa od napovedi prometa v zadevnem koledarskem letu, izraženem kot odstotek enot storitev;
  - (iii) spremembi referenčnih vrednosti zaradi sezonskih posodobitev načrta delovanja omrežja v skladu s točko (a) člena 9(4) in členom 9(8) Izvedbene uredbe (EU) 2019/123 v primerjavi z referenčnimi vrednostmi iz zadnje različice načrta delovanja omrežja, ki je na voljo ob pripravi načrta izvedbe. Ta sprememba se izrazi kot odstotek spremembe ali kot delež minut zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, odvisno od višine referenčnih vrednosti.
- (c) primerjalne skupine izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa s podobnim operativnim in gospodarskim okoljem zaradi ocene ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

#### Člen 10

#### Načrti izvedbe

1. Nacionalni nadzorni organi pripravijo načrte izvedbe na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora.
2. Načrti izvedbe se pripravijo v skladu s predlogo iz Priloge II in vključujejo:
  - (a) zavezujoče nacionalne cilje uspešnosti ali zavezujoče cilje uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, določene na podlagi ključnih kazalnikov uspešnosti iz člena 8(2), vključno z „izhodiščno vrednostjo za ugotovljene stroške“ in „izhodiščno vrednostjo za ugotovljene stroške na enoto“ za posamezno območje zaračunavanja, za namene določitve ciljev na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti. Navedene izhodiščne vrednosti se izračunajo za leto pred začetkom referenčnega obdobja.

Izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške se oceni tako, da se uporabijo dejanski stroški, ki so na voljo za prejšnje referenčno obdobje, in se prilagodi, da se upoštevajo najnovejše razpoložljive ocene stroškov, spremembe v prometu in njihova povezava s stroški.

Izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto se izračuna tako, da se izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške deli z najnovejšimi razpoložljivimi napovedmi prometa, izraženimi v enotah storitev, za leto pred začetkom referenčnega obdobja;

- (b) ugotovljene stroške navigacijskih služb zračnega prometa na rutah in terminalih, določene v skladu s točkama (a) in (b) člena 15(2) Uredbe (ES) št. 550/2004 in to uredbo;
- (c) sisteme spodbud, vzpostavljene v skladu s členom 11, ki določajo parametre sistemov spodbud, mehanizem za prilagoditev središčnih vrednosti iz člena 11(3), kjer je primerno, pa tudi ukrepe za doseganje ciljev navedenih sistemov spodbud;
- (d) opis glavnih ukrepov za doseganje ciljev uspešnosti;
- (e) potrditev, da so skladni s področjem uporabe te uredbe v skladu s členom 1 te uredbe in členom 7 Uredbe (ES) št. 549/2004;
- (f) napovedi prometa na rutah, ki so izražene v smislu premikov IFR in enotah storitev ter temeljijo na osnovni napovedi službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR);
- (g) napovedi prometa na terminalih, ki so izražene v smislu premikov IFR in enotah storitev ter temeljijo na osnovni napovedi službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR);
- (h) opis pobud za podporo čezmejnemu usklajevanju in opravljanju čezmejnih storitev, ki koristijo operativni uspešnosti ali stroškovni učinkovitosti ali obema;
- (i) informacije o:
  - (i) velikih naložbah;
  - (ii) načrtih upravljanja sprememb za začetek izvajanja velikih sprememb zračnega prostora ali za izboljšave sistema upravljanja zračnega prometa, namenjenih zmanjšanju morebitnega negativnega učinka na delovanje omrežja.

Vendar kar zadeva točki (f) in (g), se lahko nacionalni nadzorni organi odločijo, da ne bodo uporabili napovedi prometa na rutah in terminalih, ki temeljijo na osnovni napovedi službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR), temveč druge napovedi prometa na rutah in terminalih. V tem primeru se posvetujejo s predstavniki uporabnikov zračnega prostora in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ter navedejo razloge za uporabo drugih napovedi v načrtu izvedbe. Spremembe osnovne napovedi službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR) zadevajo specifične lokalne dejavnike, ki v njej niso zadostno obravnavani. Iste napovedi se uporabijo za vsa ključna področja uspešnosti.

3. Načrti izvedbe lahko vsebujejo dodatne cilje uspešnosti, določene na podlagi ključnih kazalnikov uspešnosti iz člena 8(4). Navedeni cilji podpirajo doseganje ciljev uspešnosti iz člena 9(3) in točke (a) odstavka 2 tega člena.

4. Nacionalni nadzorni organi se v skladu s členom 10(1) in točko (b) člena 11(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 o osnutkih načrtov izvedbe, vključno s cilji uspešnosti in sistemi spodbud v teh osnutkih, posvetujejo z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, predstavniki uporabnikov zračnega prostora ter po potrebi upravljavci letališč in letališkimi koordinatorji.

5. Upravitelj omrežja pripravi načrt izvedbe omrežja. Načrt izvedbe omrežja se pripravi v skladu s predlogo iz Priloge III in določa:

- (a) dodano vrednost upravitelja omrežja v podporo dejavnostim držav članic, funkcionalnim blokom zračnega prostora, izvajalcem služb zračnega prometa ter civilnim in vojaškim uporabnikom zračnega prostora, usmerjenim v doseganje ciljev zmogljivosti in okoljskih ciljev, ter določa prispevek funkcij omrežja k doseganju vseevropskih ciljev uspešnosti;
- (b) cilje uspešnosti in druge cilje za upravitelja omrežja in vsako funkcijo omrežja ter ukrepe za doseganje navedenih ciljev.

6. Kadar Komisija v skladu s četrtnim pododstavkom točke (c) člena 11(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 revidira vseevropske cilje uspešnosti, države članice revidirajo svoje načrte izvedbe in vanje vključijo revidirane cilje uspešnosti v skladu s to uredbo.

## Člen 11

**Sistemi spodbud**

1. Sistemi spodbud v načrtih izvedbe, ki jih sprejmejo države članice:
  - (a) določajo finančne spodbude za učinkovito in sorazmerno doseganje ciljev uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti in zmogljivosti;
  - (b) se uporabljajo v celotnem obdobju, ki ga zajema načrt izvedbe;
  - (c) so nediskriminatorni, pregledni in učinkoviti;
  - (d) se uporabljajo za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in terminalih.
2. Sisteme spodbud za cilje uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti urejata člena 27 in 28.
3. Sistemi spodbud za cilje uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti so poleg načel iz odstavka 1 v skladu z naslednjimi načeli:
  - (a) so sorazmerni z ravno zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa ter zajemajo finančne prednosti in neugodnosti, ki bistveno vplivajo na tvegane prihodke;
  - (b) določijo se tako, da so največje finančne neugodnosti vsaj enake največjim finančnim prednostim.

Nacionalni nadzorni organ po posvetovanju z zadevnimi predstavniki uporabnikov zračnega prostora in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa določi najvišje fiksne odstotke iz drugega pododstavka točk 2.1(a) in 2.2(a) Priloge XIII ter iz drugega pododstavka točk 2.1(b) in 2.2(b) Priloge XIII za izračun finančnih prednosti in neugodnosti.

V zvezi z najvišjimi fiksnimi odstotki iz drugega pododstavka točk 2.1(a) in 2.2(a) Priloge XIII za izračun finančnih ugodnosti ti odstotki ne smejo biti višji od 2 %;

- (c) za namene izračuna finančnih prednosti ali neugodnosti se uporabijo središčne vrednosti.

Nacionalni nadzorni organ se pred začetkom referenčnega obdobja odloči, ali bodo navedene središčne vrednosti temeljile na:

- (i) ciljnih uspešnosti na nacionalni ravni, razčlenjenih na ravni vsakega posameznega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, ali
- (ii) prilagojenih ciljnih uspešnosti na nacionalni ravni, razčlenjenih na ravni vsakega posameznega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih nacionalni nadzorni organ vsako leto določi za naslednje leto v skladu s točko 1 Priloge XIII po posvetovanju s predstavniki uporabnikov zračnega prostora in zadevnimi izvajalci služb zračnega prometa. Mehanizem za prilagoditev je opredeljen v načrtu izvedbe, velja za vsako leto referenčnega obdobja in se v referenčnem obdobju ne spreminja.

Nacionalni nadzorni organ letno obvešča Komisijo o središčnih vrednostih;

- (d) razpon okrog središčne vrednosti je simetričen in ga določi nacionalni nadzorni organ po posvetovanju z zadevnimi predstavniki uporabnikov zračnega prostora in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, da se zagotovi, da manjše spremembe pri zamudi pri upravljanju pretoka zračnega prometa ne povzročijo finančnih prednosti ali neugodnosti;
- (e) kadar je dejanska povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let  $n$  manjša od središčne vrednosti, določene za leto  $n$ , in zunaj razpona iz točke (d), to privede do finančne prednosti z zvišanjem cene na enoto v letu  $n + 2$  v skladu s točko 2 Priloge XIII;
- (f) kadar je dejanska povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let  $n$  večja od središčne vrednosti, določene za leto  $n$ , in zunaj razpona iz točke (d), to privede do finančne neugodnosti z znižanjem cene na enoto v letu  $n + 2$  v skladu s točko 2 Priloge XIII;

- (g) za cilje v zvezi z ruto na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti in kadar je načrt izvedbe vzpostavljen na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora se poleg načel iz točk od (a) do (f) uporabljajo naslednje določbe:
- (i) zadevni nacionalni nadzorni organi cilj uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora iz točke 3.1 (a) oddelka 2 Priloge I razčlenijo na ravni vsakega posameznega zadevnega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, da se določijo spodbude na nacionalni ravni. Dobljene vrednosti so osnova za središčne vrednosti iz točke (c);
  - (ii) zadevni nacionalni nadzorni organi isti sistem spodbud dosledno uporabljajo za vse zadevne izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa;
  - (iii) poleg središčnih vrednosti na ravni vsakega posameznega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa iz točke (i) se uporabljajo tudi središčne vrednosti za funkcionalni blok zračnega prostora in temeljijo na:
    - ciljnih uspešnosti na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora ali
    - prilagojenih ciljnih uspešnosti na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora v skladu s točko 1 Priloge XIII po posvetovanju z zadevnimi predstavniki uporabnikov zračnega prostora in izvajalci služb zračnega prometa;
  - (iv) z odstopanjem od točke (c) se vsi zadevni nacionalni nadzorni organi skupaj odločijo, ali je treba središčne vrednosti na ravni vsakega posameznega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa in ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora prilagoditi ali ne. Ta odločitev se enotno uporablja v celotnem referenčnem obdobju za vse središčne vrednosti na ravni vsakega posameznega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa in ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora;
  - (v) kadar se bodo cilji uspešnosti na nacionalni ravni in ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora prilagodili, se za cilje uspešnosti na nacionalni ravni in ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora uporabi isti mehanizem za prilagoditev;
  - (vi) kadar je skupna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora v letu *n* večja od središčne vrednosti, določene za leto *n*, iz točke (iii) in zunaj razpona iz točke (d) odstavka 3, se točka (e) odstavka 3 ne uporablja, točka (f) odstavka 3 pa se uporablja le za tiste izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, za katere je dejanska zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let v letu *n* večja od središčne vrednosti, določene za leto *n*, in je zunaj razpona iz točke (d);
  - (vii) kadar je skupna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora v letu *n* manjša od središčne vrednosti, določene za leto *n*, iz točke (iii) in zunaj razpona iz točke (d) odstavka 3, se točka (f) odstavka 3 ne uporablja, točka (e) odstavka 3 pa se uporablja le za tiste izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, za katere je dejanska zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let v letu *n* manjša od središčne vrednosti, določene za leto *n*, in je zunaj razpona iz točke (d).

4. Sistemi spodbud iz načrtov izvedbe, kot jih sprejmejo države članice, lahko določajo tudi finančne spodbude za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja ali za doseganje dodatnih ciljev uspešnosti iz člena 10(3) v skladu s točkama (b) in (c) odstavka 1, če so učinkoviti in sorazmerni. Navedene sisteme spodbud bi bilo treba uporabljati poleg sistemov spodbud iz odstavkov 2 in 3 in neodvisno od njih. Skupne finančne prednosti ali finančne neugodnosti iz navedenih sistemov spodbud ne presegajo 2 % oziroma 4 % ugotovljenih stroškov v letu *n*.

#### POGLAVJE IV

#### **SPREJETJE, OCENA IN REVIZIJA NAČRTOV IZVEDBE**

##### *Člen 12*

#### **Sprejetje in predložitev osnutkov načrtov izvedbe**

Vsaka država članica sprejme osnutek načrta izvedbe, kot ga zadevni nacionalni nadzorni organ ali organi pripravijo na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, ter ga predloži Komisiji najpozneje tri mesece pred začetkom referenčnega obdobja, na katero se nanaša zadevni osnutek. Kadar se osnutek načrta izvedbe pripravi na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora, se po sprejetju s strani vseh držav članic predloži Komisiji.

## Člen 13

**Preverjanje popolnosti osnutkov načrtov izvedbe**

1. Komisija preveri, ali osnutki načrtov izvedbe, ki jih države članice predložijo v skladu s členom 12, vsebujejo vse elemente, potrebne za oceno skladnosti z zahtevami iz člena 10(2) in (4) ter po potrebi člena 10(3) in (5).
2. Kadar Komisija po preverjanju iz odstavka 1 ugotovi, da manjka en ali več elementov, v enem mesecu od datuma prejema osnutka načrta izvedbe od zadevne države članice ali držav članic zahteva, naj predložijo posodobljen osnutek načrta izvedbe, ki vsebuje manjkajoči element ali elemente.

V navedenem primeru zadevna država članica ali države članice Komisiji nemudoma predložijo posodobljen osnutek načrta izvedbe, vsekakor pa v treh tednih od datuma zahteve Komisije.

3. Komisija začne oceno osnutka načrta izvedbe iz člena 14, ko po preverjanju iz odstavka 1 ugotovi, da osnutek načrta izvedbe vsebuje vse zahtevane elemente, ali ko prejme posodobljen osnutek načrta izvedbe iz odstavka 2, kot je ustrezno.

## Člen 14

**Ocena in revizija osnutkov načrtov izvedbe in ciljev**

1. Komisija skladnost nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora iz osnutkov načrtov izvedbe z vseevropskimi cilji uspešnosti oceni na podlagi meril iz točke 1 Priloge IV, ob upoštevanju lokalnih razmer. Komisija lahko oceno dopolni s pregledom osnutkov načrtov izvedbe v zvezi z elementi, določenimi v točki 2 Priloge IV.
2. Kadar Komisija na podlagi ocene iz odstavka 1 ugotovi, da so cilji uspešnosti v osnutku načrta izvedbe skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, v petih mesecih od datuma prejema osnutka načrta izvedbe ali, kadar je ustrezno, posodobljenega osnutka načrta izvedbe iz člena 13(2) sprejme sklep, v katerem o tem obvesti zadevno državo članico ali države članice.
3. Kadar Komisija na podlagi ocene iz odstavka 1 ugotovi, da najmanj en cilj uspešnosti v osnutku načrta izvedbe ni skladen z vseevropskimi cilji uspešnosti, v petih mesecih od datuma prejema osnutka načrta izvedbe ali, kadar je ustrezno, posodobljenega osnutka načrta izvedbe iz člena 13(2) sprejme sklep, v katerem navede priporočila iz drugega pododstavka točke (c) člena 11(3) Uredbe (ES) št. 549/2004.

V navedenem primeru zadevna država članica ali države članice v treh mesecih od datuma sprejetja sklepa Komisije revidirajo cilje uspešnosti in sprejmejo ustrezne ukrepe za ustrezno revizijo osnutka načrta izvedbe ob upoštevanju priporočil Komisije ter Komisiji predložijo revidiran osnutek načrta izvedbe.

## Člen 15

**Ocena revidiranih osnutkov načrtov izvedbe in ciljev uspešnosti ter sprejetje popravilnih ukrepov**

1. Komisija po prejemu revidiranega osnutka načrta izvedbe, ki se ji predloži v skladu s členom 14(3), revidirani osnutek načrta izvedbe in skladnost revidiranih ciljev uspešnosti v navedenem načrtu z vseevropskimi cilji uspešnosti oceni na podlagi meril iz točke 1 Priloge IV, ob upoštevanju lokalnih razmer. Komisija lahko oceno dopolni s pregledom osnutkov načrtov izvedbe v zvezi z elementi, določenimi v točki 2 Priloge IV.
2. Kadar Komisija na podlagi ocene iz odstavka 1 ugotovi, da so revidirani cilji uspešnosti v revidiranem osnutku načrta izvedbe skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, v petih mesecih od datuma prejema revidiranega osnutka načrta izvedbe sprejme sklep, v katerem o tem obvesti zadevno državo članico ali države članice.

3. Kadar Komisija na podlagi ocene iz odstavka 1 ugotovi, da obstajajo pomisleki glede skladnosti revidiranih ciljev uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe z vseevropskimi cilji uspešnosti, v petih mesecih od datuma prejema revidiranega osnutka načrta izvedbe začne podrobno presojo navedenih ciljev uspešnosti in ustreznih lokalnih razmer, pri čemer po potrebi od nacionalnih nadzornih organov zahteva dodatne informacije, ter o tem obvesti zadevno državo članico ali države članice.
4. Kadar Komisija po podrobni presoji iz odstavka 3 ugotovi, da so revidirani cilji uspešnosti v revidiranem osnutku načrta izvedbe skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, v petih mesecih od datuma začetka podrobne presoje sprejme sklep, v katerem o tem obvesti zadevno državo članico ali države članice.
5. Kadar Komisija po podrobni presoji iz odstavka 3 ugotovi, da revidirani cilji uspešnosti v revidiranem osnutku načrta izvedbe niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, v petih mesecih od datuma začetka podrobne presoje sprejme sklep, v katerem določi popravne ukrepe, ki jih mora sprejeti zadevna država članica ali države članice, v skladu s tretjim pododstavkom točke (c) člena 11(3) Uredbe (ES) št. 549/2004.
6. Kadar Komisija sprejme sklep iz odstavka 5, zadevna država članica ali države članice v treh mesecih od datuma sprejetja navedenega sklepa Komisiji sporočijo ukrepe, ki so jih sprejele v skladu z navedenim sklepom, pa tudi informacije, ki dokazujejo, da so navedeni ukrepi v skladu z navedenim sklepom.
7. Komisija na podlagi informacij, ki se ji sporočijo v skladu z odstavkom 6, oceni, ali ukrepi, ki jih sprejme zadevna država članica ali države članice, zadostujejo za zagotovitev skladnosti s sklepom iz odstavka 5, v skladu z zahtevami iz Uredbe (ES) št. 549/2004 in te uredbe.

Kadar Komisija ugotovi, da navedeni ukrepi zadostujejo za zagotovitev skladnosti s sklepom iz odstavka 5, o tem obvesti zadevno državo članico ali države članice.

Kadar Komisija ugotovi, da navedeni ukrepi ne zadostujejo za zagotovitev skladnosti s sklepom iz odstavka 5, o tem ustrezno obvesti zadevno državo članico ali države članice ter po potrebi sprejme ukrepe za odpravo neskladnosti, vključno z ukrepi iz člena 258 Pogodbe o delovanju Evropske unije.

#### Člen 16

##### **Sprejetje načrtov izvedbe**

Vsaka država članica svoj načrt izvedbe sprejme in objavi v eni od naslednjih okoliščin, kot je ustrezno:

- (a) po tem, ko Komisija sprejme sklep na podlagi člena 14(2), člena 15(2) ali člena 15(4);
- (b) po tem, ko Komisija sprejme sklep na podlagi drugega pododstavka člena 15(7);
- (c) po tem, ko Komisija na zahtevo zadevne države članice ali držav članic sprejme sklep glede revizije ciljev uspešnosti v referenčnem obdobju v skladu s členom 18(1), če zadevna država članica prilagodi načrt izvedbe glede na revidirane cilje uspešnosti.

#### Člen 17

##### **Cilji uspešnosti ali popravni ukrepi, sprejeti po začetku referenčnega obdobja**

1. Kadar države članice zaradi časa, potrebnega za dokončanje postopkov iz členov 14 in 15, načrtov izvedbe niso mogle sprejeti pred začetkom referenčnega obdobja v skladu s členom 16, se do sprejetja načrtov izvedbe začasno uporabljajo cilji uspešnosti v najnovejši različici osnutkov načrtov izvedbe.
2. V primeru iz odstavka 1 se cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti po sprejetju načrtov izvedbe uporabljajo retroaktivno s prilagoditvijo cen na enoto v skladu s členom 29(5).



## Člen 18

**Revizija ciljev uspešnosti v referenčnem obdobju**

1. Države članice lahko v referenčnem obdobju revidirajo en ali več ciljev uspešnosti v načrtih izvedbe in sprejmejo ustrezno spremenjene načrte izvedbe le, kadar sta izpolnjena oba naslednja pogoja:

(a) zadevna država članica ali države članice menijo, da je načrtovana revizija potrebna in sorazmerna zaradi nastanka ene ali več naslednjih situacij:

(i) dosežena je vsaj ena mejna vrednost opozarjanja iz točke (b) člena 9(4), zadevni nacionalni nadzorni organ ali organi pa so ocenili situacijo in dokazali, da učinkov, ki so posledica doseganja mejne ali mejnih vrednosti opozarjanja, ni mogoče ustrezno ublažiti, če se cilji uspešnosti ne revidirajo;

(ii) prvotni podatki, domneve in načela, vključno v zvezi z naložbami, na podlagi katerih so bili določeni cilji uspešnosti, v pomembnem in trajnem obsegu niso več točni zaradi okoliščin, ki jih ob sprejetju načrta izvedbe ni bilo mogoče predvideti, zadevni nacionalni nadzorni organ ali organi pa so ocenili situacijo in dokazali, da nastalih učinkov ni mogoče ustrezno ublažiti, če se cilji uspešnosti ne revidirajo;

(b) Komisija se je na podlagi utemeljenega zahtevka zadevne države članice ali držav članic odločila, da:

(i) se strinja, da je načrtovana revizija potrebna in sorazmerna glede na nastanek enega ali več naslednjih situacij iz točke (a);

(ii) so načrtovani revidirani cilji uspešnosti v skladu z vseevropskimi cilji uspešnosti, in sicer po tem, ko je navedene cilje ocenila na podlagi meril iz točke 1 Priloge IV.

Komisija sklep iz točke (b) sprejme v sedmih mesecih od datuma predložitve popolne zahteve, ki jo predloži zadevna država članica ali države članice.

2. Morebitne revizije ciljev uspešnosti, sprejete na podlagi tega člena, se ne uporabljajo retroaktivno.

## Člen 19

**Odobritev načrta izvedbe omrežja**

1. Upravitelj omrežja osnutek načrta izvedbe omrežja Komisiji predloži po tem, ko ga potrdi odbor za upravljanje omrežja iz točke (o) člena 18(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/123, in sicer najpozneje tri mesece pred začetkom referenčnega obdobja.

2. Komisija oceni, ali osnutek načrta izvedbe omrežja izpolnjuje merila iz Priloge V.

Komisija lahko od upravitelja omrežja zahteva, naj predloži revizijo navedenega osnutka načrta izvedbe omrežja, kadar je to potrebno za zagotovitev skladnosti z merili iz Priloge V.

3. Kadar Komisija ugotovi, da osnutek načrta izvedbe omrežja izpolnjuje merila iz Priloge V, sprejme načrt izvedbe omrežja.

4. Upravitelj omrežja objavi in izvede načrt izvedbe omrežja po tem, ko ga Komisija sprejme v skladu z odstavkom 3.

5. Kadar Komisija načrta izvedbe omrežja zaradi časa, potrebnega za dokončanje postopkov iz členov 2 in 3, ne sprejme pred začetkom referenčnega obdobja, se do takrat, ko Komisija sprejme načrt izvedbe omrežja, začasno uporablja najnovejša različica osnutka načrta izvedbe omrežja, ki ga potrdi odbor za upravljanje omrežja.

## POGLAVJE V

**FINANCIRANJE NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA, VZPOSTAVITEV OBMOČIJ ZARAČUNAVANJA, DOLOČITEV STROŠKOVNIH OSNOV ZA PRISTOJBINE IN PREGLEDNOST**

## Člen 20

**Načela za financiranje navigacijskih služb zračnega prometa**

1. Ugotovljeni stroški navigacijskih služb zračnega prometa na rutah se financirajo s pristojbinami na rutah, ki se naložijo uporabnikom zračnega prostora, in, kadar se uporablja člen 25(3), z drugimi prihodki iz navedenega člena.
2. Ugotovljeni stroški navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih se financirajo s pristojbinami na terminalih, ki se naložijo uporabnikom zračnega prostora, in, kadar se uporablja člen 25(3), z drugimi prihodki iz navedenega člena.
3. Prihodki iz pristojbin na rutah ali pristojbin na terminalnih se ne uporabljajo za financiranje komercialnih dejavnosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa.

## Člen 21

**Vzpostavitev območij zaračunavanja**

1. Države članice v zračnem prostoru v njihovi pristojnosti, kjer se uporabnikom zračnega prostora zagotavljajo navigacijske službe zračnega prometa, vzpostavijo eno ali več območij zaračunavanja za namene zaračunavanja pristojbin na rutah (v nadaljnjem besedilu: območje zaračunavanja na rutah) in eno ali več območij zaračunavanja za namene zaračunavanja pristojbin na terminalih (v nadaljnjem besedilu: območje zaračunavanja na terminalih).

Države članice se pred vzpostavitvijo ali spremembo navedenih območij posvetujejo z zadevnimi predstavniki uporabnikov zračnega prostora.

Države članice o vzpostavitvi ali spremembi navedenih območij zaračunavanja Komisijo in Eurocontrolov osrednji urad za pristojbine na rutah (CRCO) obvestijo vsaj sedem mesecev pred začetkom referenčnega obdobja.

2. Države članice zagotovijo, da so območja zaračunavanja geografsko jasno opredeljena. Območja zaračunavanja so skladna z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa in lahko vključujejo storitve, ki jih zagotavlja izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa s sedežem v drugi državi članici v zvezi s čezmejnimi zračnim prostorom.

3. Kadar se službe zračnega prometa, povezane s priletom in vzletom zrakoplova, izvajajo skupaj za skupino letališč, lahko države članice na zadevnem terminalnem območju vzpostavijo posebno območje zaračunavanja na terminalih.

4. Kadar se države članice odločijo za vzpostavitev območij zaračunavanja na rutah ali območij zaračunavanja na terminalih, ki se raztezajo po zračnem prostoru, za katerega je pristojnih več držav članic, ali kadar se države članice odločijo za vzpostavitev skupnega območja zaračunavanja, zadevne države članice zagotovijo dosledno in enotno uporabo te uredbe pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa v zadevnem zračnem prostoru.

Države članice o vsaki taki odločitvi nemudoma obvestijo Komisijo in Eurocontrolov urad CRCO.

5. Države članice lahko v referenčnem obdobju spremenijo ali vzpostavijo novo območje zaračunavanja na terminalih, če:

- (a) se pred spremembo posvetujejo z zadevnimi predstavniki uporabnikov zračnega prostora in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa;
- (b) o spremembi nemudoma obvestijo Komisijo in Eurocontrolov urad CRCO;
- (c) Komisiji nemudoma predložijo:
  - (i) ustrezne podatke o stroških in prometu, ki ustrezno izražajo stanje pred spremembo in po njej;
  - (ii) pripombe predstavnikov uporabnikov zračnega prostora in izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, s katerimi so se posvetovale v skladu s točko (a), in

- (iii) oceno pričakovanega učinka spremembe na doseganje nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti in na spremljanje uspešnosti;
  - (iv) posodobitev načrta izvedbe z ustreznimi podatki.
6. Države članice v referenčnem obdobju ne smejo spreminjati območja zaračunavanja na rutah.

## Člen 22

### Določitev stroškovne osnove za pristojbine

1. Stroškovna osnova za pristojbine na rutah in terminalih zajema ugotovljene stroške, povezane z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa v zadevnem območju zaračunavanja.

Ugotovljeni stroški, ki izhajajo iz novih sistemov upravljanja zračnega prometa in večje obnove obstoječih sistemov upravljanja zračnega prometa, se v stroškovno osnovo vključijo le, če so navedeni sistemi skladni z izvajanjem evropskega osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa in zlasti skupnimi projekti iz člena 15a(3) Uredbe (ES) št. 550/2004.

Države članice se lahko odločijo, da v stroškovno osnovo vključijo naslednje ugotovljene stroške, ki so nastali pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa, v skladu z drugim stavkom točke (b) člena 15(2) Uredbe (ES) št. 550/2004:

- (a) ugotovljene stroške, ki so jih imeli pristojni organi;
- (b) ugotovljene stroške, ki so jih imeli kvalificirani subjekti iz člena 3 Uredbe (ES) št. 550/2004;
- (c) ugotovljene stroške, ki izhajajo iz Mednarodne konvencije Eurocontrola o sodelovanju za varnost zračne plovbe z dne 13. decembra 1960, kakor je bila nazadnje spremenjena.

2. Ugotovljeni stroški, vključeni v stroškovne osnove za pristojbine na rutah in terminalih, se brez poseganja v člen 18 določijo pred začetkom posameznega referenčnega obdobja kot del načrta izvedbe v realni vrednosti, za vsako koledarsko leto navedenega obdobja pa se navedejo v realni in nominalni vrednosti, razen ugotovljenih stroškov iz tretjega pododstavka odstavka 1 in ugotovljenih stroškov iz točk (c) in (d) odstavka 4, ki se, kadar se uporabi obračun po nabavnih cenah, določijo v nominalni vrednosti.

3. Ugotovljeni stroški, vključeni v stroškovne osnove za pristojbine na rutah in terminalih se izračunajo v nacionalni valuti. Kadar se vzpostavi skupno območje zaračunavanja z enotno ceno na enoto, zadevne države članice zagotovijo pretvorbo ugotovljenih stroškov v eno samo valuto, ki je lahko euro ali druga nacionalna valuta ene od zadevnih držav članic, da se zagotovi pregleden izračun enotne cene na enoto na podlagi člena 25(4).

4. Ugotovljeni stroški, vključeni v stroškovne osnove za pristojbine na rutah in terminalih, zajemajo:

- (a) stroške za zaposlene;
- (b) operativne stroške, ki niso stroški za zaposlene;
- (c) stroške amortizacije;
- (d) stroške kapitala;
- (e) izredne stroške.

Kar zadeva točko (a), stroški za zaposlene vključujejo bruto osebne prejemke, plačila za nadure in prispevke delodajalcev za socialno varnost, pa tudi stroške pokojnin in stroške drugih prejemkov. Stroški pokojnin se izračunajo z uporabo previdnih predpostavk na podlagi veljavnega sistema pokojninskega zavarovanja ali nacionalne zakonodaje, kakor je primerno. Navedene predpostavke se navedejo v načrtu izvedbe.

Kar zadeva točko (b), operativni stroški, ki niso stroški za zaposlene, vključujejo stroške, nastale z nabavo blaga in storitev za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa, vključno s storitvami, oddanimi v zunanje izvajanje, materialom, energijo, javnimi službami, najemom stavb, opreme in naprav, vzdrževanjem, stroški zavarovanja in potnimi stroški.

Kar zadeva točko (c), stroški amortizacije vključujejo stroške, povezane s skupnimi osnovnimi sredstvi, ki se uporabljajo za namene izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa. Vrednost osnovnih sredstev se amortizira, v skladu z njihovo pričakovano obratovalno dobo, z uporabo metode enakomernega časovnega amortiziranja za ceno sredstev, ki se amortizirajo. Za obračun amortizacije se uporabi obračun po nabavnih ali tekočih cenah. Metodologija, uporabljena za

izračun stroškov amortizacije, se ves čas trajanja amortizacije ne spremeni in je v skladu s stroški uporabljenega kapitala, tj. nominalnimi stroški kapitala za obračun po nabavnih cenah in dejanskimi stroški kapitala za obračun po tekočih cenah. Kadar se uporabi obračun po tekočih cenah, stroški kapitala ne vključujejo inflacije, za primerjavo in oceno pa se zagotovijo tudi enakovredni podatki obračuna po nabavnih cenah.

Kar zadeva točko (d), so stroški kapitala enaki zmnožku naslednjih elementov:

- (i) vsote povprečne neto knjigovodske vrednosti osnovnih sredstev v uporabi ali pripravi in morebitnih popravkov vrednosti skupnih sredstev, ki jih ugotovi nacionalni nadzorni organ in jih uporablja izvajalec navigacijske službe zračnega prometa, ter povprečne vrednosti obratnih sredstev, razen računov, ki se obrestujejo, ki so potrebna za namene izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa;
- (ii) tehtanega povprečja obrestne mere za obveznosti in donosnosti lastniškega kapitala. Za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa brez lastniškega kapitala se tehtano povprečje izračuna na podlagi donosnosti ter razlike med skupnimi sredstvi iz točke (i) in obveznostmi.

Za namene določitve stroškov kapitala faktorji, ki se bodo ponderirali, temeljijo na deležu financiranja prek obveznosti ali lastniškega kapitala. Obrestna mera za obveznosti je enaka tehtani povprečni obrestni meri za obveznosti izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa. Donosnost lastniškega kapitala je enaka donosnosti, ki je navedena v načrtu izvedbe za referenčno obdobje, in temelji na finančnem tveganju, ki nastane pri izvajalcu navigacijskih služb zračnega prometa.

Kadar imajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa stroške zaradi zakupa osnovnih sredstev, se navedeni stroški ne vključijo v izračun stroškov kapitala.

Kar zadeva točko (e), so izredni stroški enkratni stroški v zvezi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa, vključno z vsemi nepovratnimi davki in carinami.

5. Ugotovljeni stroški se pregledno razporedijo med območja zaračunavanja, v zvezi s katerimi so nastali. Ugotovljeni stroški, ki so nastali v zvezi z različnimi območji zaračunavanja, se razporedijo sorazmerno na podlagi pregledne metodologije.

V ta namen nacionalni nadzorni organi pred začetkom vsakega referenčnega obdobja določijo merila za razporeditev ugotovljenih stroškov med območja obračunavanja, vključno v zvezi s točkama (b) in (c) tega odstavka, in merila za razporeditev ugotovljenih stroškov med službami na rutah in terminalih, te informacije pa vključijo v načrt izvedbe v skladu s točko 3.3(d) Priloge II.

Ugotovljeni stroški, vključeni v stroškovne osnove za območja zaračunavanja na terminalih, zajemajo stroške naslednjih služb:

- (a) služb letališke kontrole zračnega prometa ali aerodromskih služb informacij za letenje, ki vključujejo svetovalne službe zračnega prometa in službe za alarmiranje;
- (b) služb zračnega prometa v zvezi s priletom in odhodom zrakoplova znotraj določene oddaljenosti od letališča, ki se opredeli na podlagi operativnih zahtev;
- (c) sorazmernega dela navigacijskih služb zračnega prometa, ki so skupne službam na rutah in terminalih.

6. Ugotovljene stroške, ki nastanejo pri letih, izvzetih v skladu s členom 31(3) do (5), sestavljajo:

- (a) ugotovljeni stroški izvzetih letov po pravilih vizualnega letenja, ki se izračunajo z metodo mejnih stroškov;
- (b) ugotovljeni stroški izvzetih letov po pravilih instrumentalnega letenja, izračunani kot zmnožek naslednjih elementov:
  - (i) ugotovljenih stroškov, nastalih pri letih po pravilih instrumentalnega letenja, ki zajemajo skupne ugotovljene stroške, znižane za ugotovljene stroške letov po pravilih vizualnega letenja;
  - (ii) razmerja števila izvzetih enot storitev glede na celotno število enot storitev, ki zajemajo enote storitev za lete po pravilih instrumentalnega letenja in, kadar ti niso izvzeti, enote storitev za lete po pravilih vizualnega letenja.

Ugotovljeni stroški izvzetih letov po pravilih vizualnega letenja so za namene izračuna cene na enoto ločeni od ugotovljenih stroškov, nastalih pri letih po pravilih instrumentalnega letenja.

7. Nacionalni nadzorni organi za vsako območje zaračunavanja preverijo, ali so stroškovne osnove za pristojbine na rutah in terminalih skladne z zahtevami iz člena 15(2) Uredbe (ES) št. 550/2004 in tem členom. V ta namen nacionalni nadzorni organi pregledujejo ustrezne računovodske dokumente, vključno s poslovnimi knjigami in drugim materialom, pomembnim za določitev stroškovne osnove za pristojbine.

## Člen 23

**Dejanski stroški**

Določbe člena 22 se smiselno uporabljajo za določitev dejanskih stroškov.

## Člen 24

**Preglednost stroškov**

1. Države članice pregledno določijo stroškovne osnove za pristojbine za vsako območje zaračunavanja.
2. Države članice se najpozneje štiri mesece pred začetkom referenčnega obdobja usklajeno posvetujejo z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, predstavniki uporabnikov zračnega prostora ter po potrebi upravljavci letališč in letališkimi koordinatorji o načrtovani določitvi ugotovljenih stroškov, vključenih v stroškovno osnovo za pristojbine na rutah in terminalih, novih in obstoječih naložbah, napovedanih enotah storitev in politiki zaračunavanja za zadevno referenčno obdobje.

Države članice to storijo tudi v referenčnem obdobju, kadar nameravajo zahtevati revizijo ciljev uspešnosti na ključnem območju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti v skladu s členom 18(1).

Države članice subjektom, povabljenim k posvetovanju, vsaj tri tedne pred posvetovanjem predložijo poročevalne preglednice in informacije, ki se zahtevajo v prilogah VII in IX.

3. Države članice se v referenčnem obdobju vsako leto usklajeno in v skladu s točko 1 Priloge XII posvetujejo z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, predstavniki uporabnikov zračnega prostora ter po potrebi upravljavci letališč in letališkimi koordinatorji o dejanskih stroških, nastalih v preteklem letu, ter razliki med dejanskimi stroški in ugotovljenimi stroški iz načrta izvedbe.

Države članice subjektom, povabljenim k posvetovanju, vsaj tri tedne pred posvetovanjem predložijo poročevalno preglednico in informacije, ki se zahtevajo v Prilogi VII.

4. Države članice informacije iz zadnjega pododstavka odstavkov 2 in 3 Komisiji predložijo na datum, ko jih predložijo stranem, s katerimi se bodo posvetovali. Prav tako Komisijo obvestijo o izidu posvetovanja.

## POGLAVJE VI

**IZRAČUN CEN NA ENOTO IN PRISTOJBIN**

## Člen 25

**Izračun cen na enoto**

1. Države članice cene na enoto na rutah in terminalih izračunajo pred začetkom vsakega leta referenčnega obdobja.
2. Navedene cene se izračunajo tako, da se predvideno število skupnih enot storitev na rutah ali terminalih za zadevno leto, izračunano v skladu s točko 1 oziroma 2 Priloge VIII, deli z algebraično vsoto naslednjih elementov:
  - (a) ugotovljenih stroškov, izraženih v nominalni vrednosti, za zadevno leto, kot so določeni v načrtu izvedbe;
  - (b) prilagoditev glede na inflacijo v skladu s členom 26;
  - (c) prilagoditev, ki so posledica uporabe mehanizma za delitev tveganja, povezanega s prometom, v skladu s členom 27(2) do (5);
  - (d) prilagoditev, ki so posledica uporabe mehanizma za delitev tveganja, povezanega s stroški, v skladu s členom 28(4) do (6);
  - (e) prilagoditev, ki so posledica uporabe sistemov finančnih spodbud v skladu s členom 11(3) in (4);
  - (f) prilagoditev, ki so posledica prilagoditev pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa v skladu s členom 32;

- (g) prilagoditev, ki so posledica sprememb v prometu v skladu s členom 27(8);
- (h) prilagoditev, ki so posledica sprememb v prometu v skladu s členom 27(9);
- (i) odbitka ostalih prihodkov v skladu z odstavkom 3 tega člena;
- (j) navzkrižnega financiranja med območji zaračunavanja na rutah ali med območji zaračunavanja na terminalnih v skladu s točko (e) člena 15(2) Uredbe (ES) št. 550/2004;
- (k) prilagoditev za razlike v prihodkih, ki so posledicačasne uporabe cene na enoto v skladu s členom 29(5);
- (l) prilagoditev, povezanih s preteklimi referenčnimi obdobji.

3. Za namene točke (i) odstavka 2 se od ugotovljenih stroškov kot „drugi prihodki“ odštejejo naslednji prihodki izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, pridobljeni v letu n:

- (a) javna sredstva, pridobljena od javnih organov, vključno s finančno podporo iz programov pomoči Unije;
- (b) prihodki, pridobljeni od komercialnih dejavnosti, kadar se zadevna država članica ali države članice odločijo, da je treba navedene prihodke odšteti;
- (c) kar zadeva navigacijske službe zračnega prometa na terminalnih, prihodki, pridobljeni na podlagi pogodb ali sporazumov, sklenjenih med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in upravljavci letališč, kadar se zadevna država članica ali države članice odločijo, da je treba navedene prihodke odšteti.

Kar zadeva točko (a), se javna sredstva, s katerimi se krijejo stroški za zaposlene in drugi operativni stroški, od ugotovljenih stroškov odštejejo najpozneje leta  $n + 2$ . Javna sredstva, s katerimi se krijejo stroški amortizacije, se od ugotovljenih stroškov odštejejo v skladu z načrtom amortizacije financiranega sredstva (trajanje in anuiteta). Država članica se lahko odloči, da od ugotovljenih stroškov ne odšteje zneska, povezanega z administrativnimi stroški, ki so nastali zaradi poročanja o sporazumu o financiranju, če ti administrativni stroški niso vključeni v stroškovno osnovo za pristojbine. Prav tako se lahko država članica odloči, da od ugotovljenih stroškov ne bo odštela javnih sredstev, prejetih za kritje stroškov, ki niso znani v času priprave načrta izvedbe in zato niso vključeni v stroškovno osnovo za pristojbine. Uporabnikom zračnega prostora se ne zaračunajo stroški, kriti z javnimi sredstvi.

Kar zadeva točki (b) in (c), se prihodek iz navedenih točk od ugotovljenih stroškov odšteje najpozneje leta  $n + 2$ .

4. Cene na enoto se izračunajo v nacionalni valuti.

Kadar se države članice odločijo vzpostaviti skupno območje zaračunavanja v skladu s členom 21(4), se cena na enoto izračuna v eni sami valuti, ki je lahko euro ali druga nacionalna valuta ene od zadevnih držav članic. Zadevne države članice o valuti, ki se uporablja, obvestijo Komisijo in Eurocontrolov urad CRCO.

#### Člen 26

### Prilagoditev inflacije

Ugotovljeni stroški, vključeni v stroškovno osnovo za pristojbine na rutah in terminalnih za leto  $n$ , izraženi v nominalni vrednosti, se za vsako leto referenčnega obdobja prilagodijo na podlagi razlike v odstotkih med indeksom dejanske inflacije in indeksom napovedane inflacije za navedeno leto  $n$  ter vključijo kot prilagoditev za izračun cene na enoto za leto  $n + 2$ .

Kadar se uporabi obračun po nabavnih cenah, se za ugotovljene stroške iz tretjega pododstavka člena 22(1) ter ugotovljene stroške iz točk (c) in (d) člena 22(4) inflacija ne prilagodi.

#### Člen 27

### Mehanizem za delitev tveganja, povezanega s prometom

1. Kar zadeva sisteme spodbud iz člena 11(2), se uporabi mehanizem za delitev tveganja, povezanega s prometom. Na podlagi navedenega mehanizma se tveganje sprememb prihodka zaradi odstopanj od napovedanih enot storitev, določenih v načrtu izvedbe, v skladu z določbami tega člena porazdeli med izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in uporabnike zračnega prostora.

2. Kadar dejansko število enot storitev v danem letu  $n$  od napovedi, vključene v načrt izvedbe za navedeno leto  $n$ , odstopa za največ 2 %, nastale dodatne prihodke ali nastalo izgubo prihodkov v celoti nosijo zadevni izvajalec ali izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa.

3. Kadar je dejansko število enot storitev v danem letu  $n$  za več kot 2 % večje od napovedanih enot storitev, vključenih v načrt izvedbe za navedeno leto  $n$ , se 70 % nastalega dodatnega prihodka zadevnega izvajalca ali izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki presega 2-odstotno razliko med dejanskimi enotami storitev in navedeno napovedjo, prenese na uporabnike zračnega prostora s prilagoditvami cen na enoto v letu  $n + 2$ .

Kadar je dejansko število enot storitev v danem letu  $n$  za več kot 2 % manjše od napovedanih enot storitev, vključenih v načrt izvedbe za navedeno leto  $n$ , se 70 % nastale izgube prihodkov zadevnega izvajalca ali izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki presega 2-odstotno razliko med dejanskimi enotami storitev in navedeno napovedjo, pridobi od uporabnikov zračnega prostora s prilagoditvami cen na enoto v letu  $n + 2$ .

4. Kadar je dejansko število enot storitev v danem letu  $n$  manjše od 90 % napovedanih enot storitev, vključenih v načrt izvedbe za navedeno leto  $n$ , se znesek izgube prihodkov zadevnega izvajalca ali izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki presega 10-odstotno razliko med dejanskimi enotami storitev in navedeno napovedjo, v celoti pridobi od uporabnikov zračnega prostora s prilagoditvami cen na enoto v letu  $n + 2$ .

Kadar je dejansko število enot storitev v danem letu  $n$  za več kot 110 % večje od napovedanih enot storitev, vključenih v načrt izvedbe za navedeno leto  $n$ , se dodatni prihodek zadevnega izvajalca ali izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki presega 10-odstotno razliko med dejanskimi enotami storitev in navedeno napovedjo, v celoti prenese na uporabnike zračnega prostora s prilagoditvami cen na enoto v letu  $n + 2$ .

5. Nacionalni nadzorni organi lahko prilagodijo vrednosti parametrov mehanizma za delitev tveganja, povezanega s prometom, iz odstavkov 2 in 3. Nacionalni nadzorni organi pri prilagoditvi navedenih vrednosti:

- (a) izvedejo posvetovanje o načrtovanih vrednostih z zadevnimi predstavniki uporabnikov zračnega prostora in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa;
- (b) zagotovijo, da nastala izpostavljenost izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa ni manjša od največjih tveganih prihodkov na podlagi mehanizma iz odstavkov 2 in 3;
- (c) upoštevajo spremembe stroškov zagotavljanja zmožljivosti s strani zadevnega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa zaradi sprememb v prometu.

6. Določbe odstavkov od 2 do 5 se ne uporabljajo za naslednje ugotovljene stroške:

- (a) ugotovljene stroške, določene v skladu s tretjim pododstavkom člena 22(1);
- (b) ugotovljene stroške meteoroloških služb.

7. Države članice lahko iz uporabe odstavkov od 2 do 5 izvzamejo ugotovljene stroške izvajalcev 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.

8. Kar zadeva ugotovljene stroške iz odstavka 6 in, kadar je primerno, odstavka 7, se morebitni dodatni prihodek v letu  $n$  zaradi razlik med dejanskimi enotami storitev in napovedanimi enotami storitev iz načrta izvedbe za navedeno leto prenese na uporabnike zračnega prostora, morebitna izguba prihodka pa izterja od uporabnikov zračnega prostora s prilagoditvijo cen na enoto v letu  $n + 2$ .

9. Določbe odstavkov od 2 do 5 se ne uporabljajo za prilagoditve cen na enoto iz točk (b), (c), (d), (e), (f), (g), (h), (i), (j), (k) in (l) člena 25(2). Kar zadeva prilagoditve iz točk (b), (c), (d), (e), (f), (g), (h), (i), (j) in (k) člena 25(2), se morebitni dodatni prihodek v letu  $n$  zaradi razlik med dejanskimi enotami storitev in napovedanimi enotami storitev iz načrta izvedbe za navedeno leto prenese na uporabnike zračnega prostora, morebitna izguba prihodka pa izterja od uporabnikov zračnega prostora s prilagoditvijo cen na enoto v letu  $n + 2$ .

## Člen 28

### Mehanizem za delitev tveganja, povezanega s stroški

1. Kar zadeva sisteme spodbud iz člena 11(2), se uporabi mehanizem za delitev tveganja, povezanega s stroški. Na podlagi navedenega mehanizma se razlike med ugotovljenimi stroški, vključenimi v načrt izvedbe, in dejanskimi stroški porazdelijo med izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in uporabnike zračnega prostora, v skladu z določbami tega člena.

2. Razlike iz odstavka 1 se porazdelijo, kot sledi:
- (a) kadar so v celotnem referenčnem obdobju dejanski stroški nižji od ugotovljenih stroškov, celotno nastalo razliko zadrži zadevni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ali zadevna država članica;
  - (b) kadar so v celotnem referenčnem obdobju dejanski stroški višji od ugotovljenih stroškov, celotno nastalo razliko krije zadevni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ali zadevna država članica.
3. Odstavek 2 se ne uporablja, če so razlike med ugotovljenimi in dejanskimi stroški posledica vsaj ene od naslednjih sprememb:
- (a) nepredvidenih sprememb stroškov novih in obstoječih naložb;
  - (b) nepredvidenih sprememb stroškov iz tretjega pododstavka člena 22(1);
  - (c) nepredvidenih in znatnih sprememb stroškov pokojnin, ugotovljenih v skladu s členom 22(4), ki izhajajo iz nepredvidljivih sprememb nacionalne zakonodaje o pokojninah, zakona o pokojninskem računovodstvu ali nepredvidljivih sprememb razmer na finančnem trgu, če izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ne more nadzorovati takih sprememb stroškov pokojnin in če je izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa v primeru zvišanja stroškov v referenčnem obdobju sprejel razumne ukrepe za upravljanje zvišanja stroškov;
  - (d) nepredvidenih in znatnih sprememb stroškov, ki izhajajo iz nepredvidljivih sprememb obrestnih mer na posojila, s katerimi se financirajo stroški, ki nastanejo pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa, če izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ne more nadzorovati takih sprememb stroškov in če je izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa v primeru zvišanja stroškov v referenčnem obdobju sprejel razumne ukrepe za upravljanje zvišanja stroškov;
  - (e) nepredvidenih in znatnih sprememb stroškov, ki izhajajo iz nepredvidljivih sprememb nacionalne davčne zakonodaje ali drugih nepredvidljivih novih stroškovnih postavk, ki niso zajete v načrtu izvedbe, vendar se zahtevajo z zakonodajo.

Ugotovljeni stroški, povezani s stroški iz tega odstavka, se opredelijo in razvrstijo v načrtu izvedbe v skladu s točko 3.3 (h) Priloge II.

Razlike med ugotovljenimi in dejanskimi stroški iz tega odstavka se opredelijo in pojasnijo letno v skladu s prilogama VII in IX.

4. Kar zadeva nepredvidene spremembe stroškov iz točke (a) odstavka 3, se razlike med ugotovljenimi in dejanskimi stroški porazdelijo, kot sledi:
- (a) kadar so v koledarskem letu ali v celotnem referenčnem obdobju dejanski stroški nižji od ugotovljenih stroškov, zadevni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ali zadevna država članica nastalo razliko povrne uporabnikom zračnega prostora z znižanjem cene na enoto v letu  $n + 2$  ali naslednjem referenčnem obdobju, razen če se nacionalni nadzorni organ na podlagi podrobne utemeljitve izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa po posvetovanju s predstavniki uporabnikov zračnega prometa odloči, da izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa dela nastale razlike ne povrne;
  - (b) kadar so v koledarskem letu ali celotnem referenčnem obdobju dejanski stroški od ugotovljenih stroškov višji za največ 5 %, se lahko države članice odločijo, da zadevni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ali zadevna država članica nastalo razliko izterja od uporabnikov zračnega prostora z zvišanjem cene na enoto v letu  $n + 2$  ali naslednjem referenčnem obdobju, in sicer po tem, ko nacionalni nadzorni organ odobri podrobno utemeljitev, ki jo izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa predloži zlasti glede potrebe po povečanju zmogljivosti, in po posvetovanju s predstavniki uporabnikov zračnega prostora.

Kadar nameravajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa v referenčnem obdobju dodati, ukiniti ali nadomestiti velike naložbe glede na informacije o velikih naložbah, opredeljenih v načrtu izvedbe v skladu s točko 2.2(b) Priloge II, te spremembe odobri nacionalni nadzorni organ po posvetovanju s predstavniki uporabnikov zračnega prostora.

5. Kar zadeva nepredvidene spremembe stroškov iz točke (b) odstavka 3, se razlike med ugotovljenimi in dejanskimi stroški porazdelijo, kot sledi:
- (a) kadar so v koledarskem letu dejanski stroški nižji od ugotovljenih stroškov, določenih za navedeno koledarsko leto, države članice nastalo razliko povrnejo uporabnikom zračnega prostora z znižanjem cene na enoto v letu  $n + 2$ ;



(b) kadar so v koledarskem letu dejanski stroški višji od ugotovljenih stroškov, določenih za navedeno koledarsko leto, države članice nastalo razliko izterjajo od uporabnikov zračnega prostora z zvišanjem cene na enoto v letu  $n + 2$ .

6. Kar zadeva nepredvidene spremembe stroškov iz točk (c), (d) in (e) odstavka 3, se razlike med ugotovljenimi in dejanskimi stroški porazdelijo, kot sledi:

(a) kadar so v koledarskem letu ali celotnem referenčnem obdobju dejanski stroški nižji od ugotovljenih stroškov, zadevni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ali zadevna država članica nastalo razliko povrne uporabnikom zračnega prostora z znižanjem cene na enoto v letu  $n + 2$ , v naslednjem referenčnem obdobju ali v naslednjih dveh referenčnih obdobjih, če zneski, ki jih je treba povrniti, nesorazmerno vplivajo na ceno na enoto;

(b) kadar so v koledarskem letu ali celotnem referenčnem obdobju dejanski stroški višji od ugotovljenih stroškov, se lahko država članica odloči, da zadevni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ali zadevna država članica nastalo razliko izterja od uporabnikov zračnega prostora z zvišanjem cene na enoto v letu  $n + 2$ , v naslednjem referenčnem obdobju ali v naslednjih dveh referenčnih obdobjih, če zneski, ki jih je treba izterjati, nesorazmerno vplivajo na ceno na enoto.

7. Nacionalni nadzorni organi vsako leto preverijo, ali izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa pravilno uporabljajo določbe tega člena. Nacionalni nadzorni organi do 1. septembra leta  $n + 1$  pripravijo poročilo o spremembah stroškov iz odstavka 3, ki so nastale v letu  $n$ . O poročilu se posvetujejo s predstavniki uporabnikov zračnega prostora.

Nacionalni nadzorni organi v poročilo, ki ga je treba predložiti do 1. septembra leta po zadnjem letu referenčnega obdobja, vključijo tudi bilanco nepredvidenih sprememb stroškov iz točk (a), (c), (d) in (e) odstavka 3 za celotno referenčno obdobje.

#### Člen 29

### Določanje cen na enoto za območja zaračunavanja

1. Države članice vsako leto določijo ceno na enoto za vsako območje zaračunavanja v skladu s členom 25. Brez poseganja v odstavek 3 se cene na enoto med letom ne spreminjajo.

2. Države članice ceno na enoto za leto  $n$  za vsako območje zaračunavanja določijo v skladu z naslednjimi zahtevami:

(a) nacionalni nadzorni organi izračunano ceno na enoto Komisiji in Eurocontrolovemu uradu CRCO v imenu svoje zadevne države članice predložijo do 1. junija leta  $n - 1$ . Ta predložitev vključuje poročevalne preglednice in dodatne informacije iz prilog VII in IX;

(b) nacionalni nadzorni organi pred 1. novembrom leta  $n - 1$  po potrebi po posvetovanju z uporabniki zračnega prostora posodobijo izračunano ceno na enoto iz točke (a). Izračunano ceno na enoto Komisiji in Eurocontrolovemu uradu CRCO v imenu svoje zadevne države članice predložijo najpozneje do 1. novembra leta  $n - 1$ ;

(c) države članice ceno na enoto za leto  $n$  določijo najpozneje do 20. decembra leta  $n - 1$  ter o navedeni ceni obvestijo Komisijo in Eurocontrolov urad CRCO.

3. Komisija preveri, ali so cene na enoto iz odstavka 2 izračunane v skladu z zahtevami iz člena 25(2).

Kadar Komisija ugotovi, da cena na enoto ni v skladu z zahtevami iz člena 25(2), o tem obvesti zadevno državo članico in jo pozove k predložitvi revidirane cene na enoto.

Kadar Komisija ugotovi, da je revidirana cena na enoto izračunana v skladu z zahtevami iz člena 25(2), o tem ustrezno obvesti zadevno državo članico.

4. Kadar je zaradi časa, potrebnega za dokončanje postopka iz odstavka 3, cena na enoto za leto  $n$  revidirana po začetku leta, na katero se nanaša, posledica take revizije pa je razlika v prihodkih, se cena na enoto prilagodi, kot sledi:

(a) prva prilagoditev cene na enoto se izvede v letu po reviziji cene na enoto in

(b) končna prilagoditev cene na enoto se izvede dve leti po navedenem letu.

5. Če države članice pred začetkom referenčnega obdobja niso sprejele načrta izvedbe ali kadar se načrt izvedbe revidira v skladu s členom 18 v referenčnem obdobju, se cene na enoto po potrebi ponovno izračunajo in začnejo čim prej uporabljati na podlagi sprejetega načrta izvedbe ali sprejetega revidiranega načrta izvedbe.

Kadar je načrt izvedbe sprejet po začetku referenčnega obdobja, se zaradi morebitne razlike v prihodkih zaradi uporabe cene ali cen na enoto, izračunanih na podlagi osnutka načrta izvedbe, namesto cene ali cen na enoto, izračunanih na podlagi sprejetega načrta izvedbe, izvede prva prilagoditev cene na enoto v letu po sprejetju načrta izvedbe, končna prilagoditev cene na enoto pa dve leti po navedenem letu. Določbe členov 27 in 28 se uporabljajo na podlagi sprejetega načrta izvedbe in veljajo retroaktivno od prvega dne referenčnega obdobja.

Kadar se načrt izvedbe revidira v referenčnem obdobju v skladu s členom 18, se zaradi morebitne razlike v prihodkih zaradi uporabe cene ali cen na enoto, izračunanih na podlagi sprejetega načrta izvedbe, namesto cene ali cen na enoto, izračunanih na podlagi sprejetega revidiranega načrta izvedbe, izvede prva prilagoditev cene na enoto v letu po sprejetju revidiranega načrta izvedbe, končna prilagoditev cene na enoto pa dve leti po navedenem letu. Določbe členov 27 in 28 se uporabljajo na podlagi sprejetega revidiranega načrta izvedbe in veljajo retroaktivno od prvega dne leta, na katerega se nanaša revidirani načrt izvedbe.

6. Države članice se lahko z odstopanjem od člena 25(2) odločijo, da ceno na enoto iz odstavka 1 določijo na ravni, nižji od cene na enoto, izračunane v skladu s členom 25(2). V navedenem primeru navedeno nižjo ceno na enoto vključijo v poročevalne preglednice z izračuni cen na enoto v skladu s predlogo iz preglednice 2 v Prilogi IX. Nastala razlika v prihodkih se ne izterja od uporabnikov zračnega prostora.

### Člen 30

#### **Preglednost cen na enoto**

1. Države članice se do 1. avgusta vsako leto z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, predstavniki uporabnikov zračnega prostora ter po potrebi upravljavci letališč in letališkimi koordinatorji usklajeno posvetujejo o bistvenih elementih, povezanih z izvajanjem te uredbe, kot je določeno v točki 2 Priloge XII. To posvetovanje se lahko izvede skupaj s posvetovanjem iz člena 24(3).

Države članice stranem, s katerimi se bodo posvetovale, vsaj tri tedne pred posvetovanjem predložijo poročevalne preglednice in informacije, ki se zahtevajo v Prilogi IX.

2. Države članice informacije iz drugega pododstavka odstavka 1 Komisiji predložijo na isti dan, ko jih predložijo stranem, s katerimi se bodo posvetovale. Države članice Komisijo obvestijo o izidu posvetovanja.

### Člen 31

#### **Izračun pristojbin**

1. Pristojbina na ruti za določen let v določenem območju zaračunavanja na rutah je enaka zmnožku cene na enoto, določene za navedeno območje zaračunavanja na rutah, in enot storitev na rutah za navedeni let.

2. Pristojbina na terminalih za določen let v določenem območju zaračunavanja na terminalih je enaka zmnožku cene na enoto, določene za navedeno območje zaračunavanja na terminalih, in enot storitev na terminalih za navedeni let.

Za namene izračuna pristojbine na terminalih se prilet in odhod letala štejeta za en sam let. Enota, ki se šteje, je prihodni ali odhodni let.

3. Države članice plačila pristojbin na rutah oprostijo naslednje lete:

(a) lete zrakoplovov, katerih največja dovoljena vzletna masa je manj kot dve metrični toni;

(b) mešane lete po pravilih vizualnega/instrumentalnega letenja v območjih zaračunavanja, če so izvedeni izključno po pravilih vizualnega letenja in se pristojbina na rutah za lete po pravilih vizualnega letenja ne zaračunava;

- (c) lete, ki se izvedejo izključno za namene prevoza vladajočih monarhov in njihove ožje družine, voditeljev držav, voditeljev vlad in vladnih ministrov v okviru službenih potovanj, kadar je to utemeljeno z ustrežno oznako statusa ali opombo na načrtu leta, da se let izvaja izključno za navedeni namen;
  - (d) lete, namenjene iskanju in reševanju, ki jih odobri ustrezen pristojni organ.
4. Države članice lahko plačila pristojbin na rutah oprostijo naslednje lete:
- (a) vojaške lete, ki jih izvede zrakoplov države članice ali katere koli tretje države;
  - (b) trenažne lete, izvedene izključno v zračnem prostoru zadevne države članice in izključno zaradi pridobitve dovoljenja ali ratinga v primeru pilotskega dela posadke, kadar je to utemeljeno z ustrežno opombo na načrtu leta, da se let izvaja izključno za navedeni namen;
  - (c) lete, izvedene izključno zaradi preverjanja ali preskušanja opreme, ki se uporablja ali je namenjena za uporabo kot zemeljska pomoč navigaciji v zračnem prometu, razen letov zaradi postavitve zadevnega zrakoplova;
  - (d) lete, ki se zaključijo na istem letališču, s katerega je zrakoplov vzletel, in med katerimi ni bilo vmesnih postankov;
  - (e) lete po pravilih vizualnega letenja;
  - (f) humanitarne lete, ki jih odobri ustrezen pristojni organ;
  - (g) carinske in policijske lete.
5. Države članice lahko lete iz odstavkov 3 in 4 oprostijo plačila stroškov na terminalih.
6. Države članice krijejo stroške storitev, ki so jih izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa opravili v okviru letov, oproščenih plačila pristojbin na rutah ali terminalih v skladu z odstavkom 3, 4 ali 5.

### Člen 32

#### Prilagoditve pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa

1. Države članice lahko nediskriminatorno in pregledno prilagodijo pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa, da lahko uporabniki zračnega prostora:
- (a) optimizirajo uporabo navigacijskih služb zračnega prometa;
  - (b) zmanjšajo vpliv letenja na okolje;
  - (c) znižajo raven obremenjenosti omrežja v določenem območju ali na določeni ruti ob določenih časih;
  - (d) pospešijo uporabo zmogljivosti SESAR ATM v pričakovanju roka iz skupnih projektov iz člena 15a(3) Uredbe (ES) št. 550/2004, zlasti zaradi zagotavljanja spodbud za opremljanje zrakoplovov s sistemi, vključenimi v navedene skupne projekte.

Države članice zagotovijo, da prilagoditev pristojbin v zvezi s točkami od (a) do (c) tega odstavka ne povzroči nobene skupne spremembe letnih prihodkov izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa v primerjavi s stanjem, ko pristojbine ne bi bile prilagojene. Zaradi preplačil ali nezadostnih kritij se cena na enoto prilagodi v letu  $n + 2$ .

2. Prilagoditev pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa se izvede v zvezi s pristojbinami na rutah ali pristojbinami na terminalih ali obojimi.

Države članice se pred izvedbo prilagoditve pristojbin o taki načrtovani prilagoditvi posvetujejo s predstavniki uporabnikov zračnega prostora in zadevnimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa.

3. Nacionalni nadzorni organi spremljajo, ali izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ustrezno izvajajo prilaganje pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa, in poročajo v skladu s členom 37(1).

### Člen 33

#### Pobiranje pristojbin

1. Države članice lahko pristojbine pobirajo z enotno pristojbino za let. Kadar se pristojbine zaračunavajo in pobirajo na regionalni ravni, je lahko valuta za zaračunavanje euro, administrativna cena na enoto za zaračunavanje in zbiranje stroškov pa se lahko prišteje zadevni ceni na enoto.

2. Države članice zagotovijo, da se zneski, pobrani v njihovem imenu, uporabljajo za financiranje ugotovljenih stroškov v skladu z določbami te uredbe.
3. Uporabniki zračnega prostora nemudoma in v celoti plačajo vse pristojbine za storitve navigacijskih služb zračnega prometa, nastale v skladu s to uredbo.
4. Države članice zagotovijo, da se po potrebi uporabijo učinkoviti in sorazmerni izvršilni ukrepi za pobiranje pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa. Navedeni ukrepi lahko vključujejo odpoved storitev, zadržanje zrakoplova ali druge izvršilne ukrepe v skladu z zakonodajo zadevne države članice.

## POGLAVJE VII

### POSEBNE DOLOČBE

#### Člen 34

#### Poenostavljena ureditev pristojbin

1. Države članice se lahko pod pogoji iz odstavka 2 odločijo za vzpostavitev in uporabo poenostavljene ureditve pristojbin za ves čas trajanja referenčnega obdobja v zvezi z:
  - (a) enim ali več območji zaračunavanja na rutah in enim ali več območji zaračunavanja na terminalih;
  - (b) enim ali več izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki zagotavljajo storitve v območju ali območjih zaračunavanja iz točke (a).
2. Države članice se lahko za vzpostavitev in uporabo poenostavljene ureditve pristojbin iz odstavka 1 odločijo le, če so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:
  - (a) sklep Komisije, sprejet v skladu s členom 14(2), 15(2) ali 15(4), potrjuje, da so cilji uspešnosti, ki so jih države članice določile v osnutku načrta izvedbe iz člena 12, skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti;
  - (b) cilji uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, zmožljivosti in okolja so izpolnjeni v treh letih pred sprejetjem osnutka načrta izvedbe iz člena 12;
  - (c) načrt izvedbe vključuje sistem spodbud glede ciljev zmožljivosti, kot se zahteva v členu 11;
  - (d) z zadevnimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in zadevnimi uporabniki zračnega prostora so se izvedla posvetovanja o načrtovani odločitvi, z načrtovano odločitvijo pa se strinjajo uporabniki zračnega prostora, ki predstavljajo vsaj 65 % letov po pravilih instrumentalnega letenja, opravljenih v zračnem prostoru, v katerem so zadevna država članica ali države članice odgovorne za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa.
3. Če se države članice odločijo za vzpostavitev in uporabo poenostavljene ureditve pristojbin v skladu z odstavkom 2, ne uporabljajo:
  - (a) mehanizma za delitev tveganja, povezanega s prometom, iz člena 11(2) in člena 27. Ker se mehanizem za delitev tveganja, povezanega s prometom, ne uporablja, tveganje, povezano s prometom, zato v celoti nosi izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa;
  - (b) določb člena 28(4) do (6) v zvezi z mehanizmom za delitev tveganja, povezanega s stroški;
  - (c) preplačil ali nezadostnih kritij, ki so posledica prilagajanja pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa v skladu s členom 32.

Vsak prenos iz let pred referenčnim obdobjem, za katerega se uporablja poenostavljena ureditev pristojbin, se še vedno upošteva pri izračunu cen na enoto.

4. Če se države članice odločijo za vzpostavitev in uporabo poenostavljene ureditve pristojbin v skladu z odstavkom 2, svojo odločitev navedejo in utemeljijo v načrtu izvedbe v skladu s točko 1.7 Priloge II.

#### Člen 35

#### Navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, službe CNS, MET in AIS ter podatkovne storitve upravljanja zračnega prometa, ki se izvajajo pod tržnimi pogoji

1. Države članice se lahko v skladu z določbami tega člena pred referenčnim obdobjem ali med njim odločijo, da se nekatere ali vse navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, službe CNS, MET in AIS ali podatkovne storitve upravljanja zračnega prometa, ki se zagotavljajo v njihovih območjih zaračunavanja, določenih v skladu s členom 21, izvajajo pod tržnimi pogoji.

2. Kadar se država članica ali države članice odločijo za uporabo odstavka 1, v prihodnjem referenčnem obdobju ali, odvisno od primera, preostali čas trajanja referenčnega obdobja in v zvezi z zadevnimi službami ne:

- (a) uporabljajo ciljev glede stroškovne učinkovitosti, vključno z določitvijo ugotovljenih stroškov, za ključne kazalnike uspešnosti iz točke 4.1 oddelka 2 Priloge I;
- (b) uporabljajo mehanizma za delitev tveganja, povezanega s prometom, in delitev stroškov v skladu s členoma 27 in 28;
- (c) določajo finančnih spodbud na ključnih področjih uspešnosti glede zmogljivosti in okolja v skladu s členom 11;
- (d) izračunavajo pristojbin na terminalih v skladu s členom 31(2);
- (e) določajo cen na enoto na terminalih v skladu s členom 29;
- (f) izpolnjujejo zahteve glede posvetovanja iz člena 24(3).

Točke od (d) do (f) se uporabljajo le za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih.

Kadar se država članica v referenčnem obdobju odloči za uporabo odstavka 1, v zvezi z zadevnimi službami tudi revidira svoj načrt izvedbe v skladu s členom 18(1).

3. Država članica se za uporabo odstavka 1 odloči šele po izvedbi naslednjih korakov:

- (a) ko njen nacionalni nadzorni organ na podlagi podrobne ocene v skladu s pogoji iz Priloge X ugotovi, da se zadevne službe izvajajo pod tržnimi pogoji;
- (b) ko se o načrtovani odločitvi in navedeni oceni posvetuje z zadevnimi predstavniki uporabnikov zračnega prostora ter upošteva njihove pripombe, kadar je to ustrezno;
- (c) ko objavi svojo načrtovano odločitev in navedeno oceno;
- (d) ko svojo načrtovano odločitev in navedeno oceno predloži Komisiji in prejme njeno odobritev.

Kar zadeva točko (d), država članica oceno predloži najpozneje 12 mesecev pred začetkom referenčnega obdobja ali, če se ocena izvede v referenčnem obdobju, takoj, ko je ocena izvedena. Komisija zadevno državo članico nemudoma obvesti, ali se strinja, da je bila ocena izvedena v skladu s pogoji iz Priloge X. Po potrebi od zadevne države članice zahteva dodatne informacije, ki jih navedena država članica nemudoma predloži.

4. Če se država članica odloči za uporabo odstavka 1, njen nacionalni nadzorni organ redno ocenjuje, ali so pogoji iz Priloge X še naprej izpolnjeni.

Če nacionalni nadzorni organ ugotovi, da navedeni pogoji niso več izpolnjeni, država članica po izvedbi korakov iz točk od (b) do (d) odstavka 3 nemudoma prekliče svojo odločitev.

Država članica po navedenem preklicu v prihodnjem referenčnem obdobju ali, odvisno od primera, v preostalem trajanju referenčnega obdobja v zvezi z zadevnimi službami ne uporablja izjem, navedenih v prvem pododstavku odstavka 2. Če do preklica pride v referenčnem obdobju, zadevna država članica tudi revidira svoj načrt izvedbe v skladu s členom 18(1).

5. Če se službe, za katere se uporablja odstavek 1, izvajajo v skupnem območju zaračunavanja, vzpostavljenem v skladu s členom 21(4), se lahko zadevne države članice odločijo določiti, da se nekatere ali vse navedene službe pod tržnimi pogoji izvajajo le skupaj. V takem primeru skupaj zagotovijo izpolnjevanje zahtev iz tega člena.

6. Če se država članica odloči za uporabo odstavka 1, informacije, določene v Prilogi XI, Komisiji predloži v prvem letu vsakega referenčnega obdobja. Komisija navedenih informacij ne objavi.

## POGLAVJE VIII

### ZAGOTAVLJANJE INFORMACIJ, SPREMLJANJE IN OBJAVA INFORMACIJ

#### Člen 36

#### Zagotavljanje informacij

1. Za namene spremljanja v skladu s členom 37 nacionalni nadzorni organi, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavci letališč, letališki koordinatori, uporabniki zračnega prostora in upravitelj omrežja Komisiji predložijo podatke iz Priloge VI v skladu s specifičnimi zahtevami, ki se uporabljajo za posamezno stran, iz navedene priloge. Podatki se zagotovijo brezplačno v elektronski obliki.

Kar zadeva uporabnike zračnega prostora, se ta člen uporablja le za tiste uporabnike, ki opravijo več kot 35 000 letov na leto v evropskem zračnem prostoru, izračunanih kot povprečje preteklih treh let.

2. Kadar so strani iz odstavka 1 nekatere od navedenih podatkov ali vse navedene podatke že predložile Eurocontrolu ali Agenciji Evropske unije za varnost v letalstvu, jim zadevnih podatkov ni treba predložiti Komisiji, če Komisijo obvestijo o podatkih, ki so jih že predložile, ter o tem, kdaj so jih predložile in ali so jih predložile Eurocontrolu ali Agenciji Evropske unije za varnost v letalstvu.

3. Vsaka posamezna stran iz odstavka 1 sprejme ukrepe, potrebne za zagotovitev kakovosti, potrditve in pravočasnega prenosa podatkov, ki jih mora predložiti v skladu z odstavkom 1. Na zahtevo Komisije predloži informacije o svojih preverjanjih kakovosti in postopkih potrjevanja v zvezi z navedenimi podatki.

#### Člen 37

### Spremljanje in poročanje

1. Nacionalni nadzorni organi spremljajo uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa, ki se izvajajo v zračnem prostoru v njihovi pristojnosti, da bi ocenili, ali so izpolnjeni cilji uspešnosti iz načrtov izvedbe.

Če nacionalni nadzorni organ ugotovi, da navedeni cilji niso izpolnjeni ali da zanje obstaja tveganje, da ne bodo izpolnjeni, o tem nemudoma obvesti Komisijo. Zadevna država članica ali zadevni nacionalni nadzorni organ za odpravo takega stanja in dosegajo ciljev iz načrta izvedbe nemudoma uporabi ustrezne ukrepe, ki jih je opredelil, ob upoštevanju sanacijskih ukrepov iz člena 10(2) Izvedbene uredbe (EU) 2019/123. O navedenih ukrepih nemudoma obvesti Komisijo.

Nacionalni nadzorni organi najpozneje 1. junija vsako leto Komisiji poročajo o rezultatih spremljanja iz prvega pododstavka v preteklem letu.

2. Komisija spremlja uspešnost funkcij omrežja in oceni, ali so cilji uspešnosti iz načrta izvedbe omrežja izpolnjeni.

Če Komisija ugotovi, da cilji uspešnosti iz načrta izvedbe omrežja niso izpolnjeni ali da zanje obstaja tveganje, da ne bodo izpolnjeni, od upravitelja omrežja zahteva, naj opredeli ustrezne ukrepe za odpravo takega stanja in dosegajo navedenih ciljev. Upravitelj omrežja o navedenih ukrepih nemudoma obvesti Komisijo.

3. Komisija na podlagi poročil iz zadnjega pododstavka odstavka 1, lastnega spremljanja iz odstavka 2 in analize podatkov, prejetih v skladu s členom 36(1), spremlja uspešnost izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja ter redno izvaja ocenjevanje doseganja ciljev uspešnosti. Komisija države članice s svojimi dejavnostmi spremljanja seznanja vsaj enkrat letno.

#### Člen 38

### Objava

1. Države članice zlasti z elektronskimi sredstvi objavijo naslednje informacije:

- (a) vse odločitve, ki jih sprejmejo v skladu s členom 1(4) in (5);
- (b) vse odločitve, ki jih sprejmejo v skladu s točko (c) člena 35(3);
- (c) svoje osnutke načrtov izvedbe iz člena 12;
- (d) svoje sprejete načrte izvedbe iz člena 16;
- (e) svoje poročevalne preglednice iz členov 24, 29 in 30.

2. Upravitelj omrežja zlasti z elektronskimi sredstvi objavi naslednje informacije:

- (a) osnutek načrta izvedbe omrežja iz člena 19(1);
- (b) sprejeti načrt izvedbe omrežja iz člena 19(3).

3. Komisija zlasti z elektronskimi sredstvi objavi poročila in podporno gradivo, ki jih organ za oceno uspešnosti pripravi v zvezi s pomočjo, ki jo zagotovi v skladu s členom 3.

## POGLAVJE IX

## KONČNE DOLOČBE

## Člen 39

**Utemeljitev nacionalnih odločitev in pritožba nanje**

Države članice zagotovijo, da so odločitve, ki jih njihovi pristojni nacionalni organi sprejmejo v skladu s to uredbo, ustrezno utemeljene in da je zoper te odločitve mogoče vložiti učinkovito pravno sredstvo v skladu z nacionalnim pravom.

## Člen 40

**Razveljavitev**

Izvedbeni uredbi (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 se razveljavita s 1. januarjem 2020. Vendar se navedeni uredbi še naprej uporabljata za namene izvajanja načrtov izvedbe in ureditev pristojbin, ki se nanašajo na drugo referenčno obdobje.

## Člen 41

**Začetek veljavnosti**

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

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

V Bruslju, 11. februarja 2019

Za Komisijo  
Predsednik  
Jean-Claude JUNCKER

## PRILOGA I

## KLJUČNI KAZALNIKI USPEŠNOSTI ZA DOLOČANJE CILJEV IN KAZALNIKI ZA SPREMLJANJE

## ODDELEK 1

**Ključni kazalniki uspešnosti za določanje vseevropskih ciljev in kazalniki za spremljanje na ravni Unije**

## 1. VARNOST

## 1.1 Ključni kazalniki uspešnosti

Minimalna raven učinkovitosti varnostnega upravljanja, ki jo morajo doseči izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa z dovoljenjem za izvajanje služb zračnega prometa. S tem ključnim kazalnikom uspešnosti se meri raven izvajanja naslednjih ciljev varnostnega upravljanja:

- (a) varnostna politika in cilji;
- (b) obvladovanje varnostnega tveganja;
- (c) zagotavljanje varnosti;
- (d) spodbujanje varnosti;
- (e) kultura varnosti.

## 1.2 Kazalniki za spremljanje

- (a) Stopnja nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo na ravni Unije z učinkom na varnost, izračunana v skladu s točko 1.2(a) oddelka 2.
- (b) Stopnja izgube minimalnega razdvajanja na ravni Unije z učinkom na varnost, izračunana v skladu s točko 1.2(b) oddelka 2.

## 2. OKOLJE

## 2.1 Ključni kazalniki uspešnosti

Ta ključni kazalnik uspešnosti meri povprečno horizontalno učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo, izračunano, kot sledi:

- (a) kazalnik je primerjava med dolžino dela dejanske trajektorije na ruti, izračunano iz podatkov o nadzoru, in doseženo razdaljo za lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki so v zračnem prostoru ali prečkajo zračni prostor, kakor je opredeljen v členu 1 (v nadaljnjem besedilu: evropski zračni prostor);
- (b) „del trajektorije na ruti“ se nanaša na razdaljo, ki jo zrakoplov preleti zunaj kroga 40 NM okrog letališč;
- (c) če zrakoplov vzleti z letališča zunaj evropskega zračnega prostora ali pristane na njem, se za izračun tega kazalnika kot odhodni oziroma namembni kraj namesto odhodnega ali namembnega letališča uporabi vstopna ali izstopna točka evropskega zračnega prostora;
- (d) če zrakoplov vzleti z letališča znotraj evropskega zračnega prostora in pristane na njem ter prečka neevropski zračni prostor, se za izračun tega kazalnika upošteva samo del v evropskem zračnem prostoru;
- (e) „dosežena razdalja“ je funkcija položaja vstopnih in izstopnih točk leta v vsak del zračnega prostora in iz njega za vse dele trajektorije. Dosežena razdalja predstavlja prispevek navedenih točk k razdalji po velikem krogu med odhodnim in namembnim krajem leta;
- (f) kazalnik se izračuna kot povprečje za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja. Pri izračunu tega povprečja se iz izračuna izključi deset najvišjih in deset najnižjih dnevni vrednosti.

## 2.2 Kazalniki za spremljanje

- (a) Povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za zadnji vloženi načrt trajektorije, izračunana, kot sledi:
  - (i) razlika med dolžino dela trajektorije na ruti za zadnji vloženi načrt trajektorije in ustreznim delom razdalje po velikem krogu za vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki so v evropskem zračnem prostoru ali ga prečkajo;



- (ii) „del trajektorije na ruti“ se nanaša na razdaljo, ki jo zrakoplov preleti zunaj kroga 40 NM okrog letališč;
  - (iii) če zrakoplov vzleti z letališča zunaj evropskega zračnega prostora ali pristane na njem, se za izračun tega kazalnika kot odhodni oziroma namembni kraj namesto odhodnega ali namembnega letališča uporabi vstopna ali izstopna točka evropskega zračnega prostora;
  - (iv) če zrakoplov vzleti z letališča znotraj evropskega zračnega prostora in pristane na njem ter prečka neevropski zračni prostor, se za izračun tega kazalnika upošteva samo del v evropskem zračnem prostoru;
  - (v) kazalnik se izračuna kot povprečje za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja. Pri izračunu tega povprečja se iz izračuna izključi deset najvišjih in deset najnižjih dnevni vrednosti.
- (b) Povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za najkrajšo omejeno trajektorijo, izračunana, kot sledi:
- (i) kazalnik je razlika med dolžino dela trajektorije na ruti za najkrajšo omejeno ruto, ki je na voljo za načrtovanje leta, kot se izračuna z algoritmi upravitelja omrežja za določitev poti in njegovimi sistemi za potrditev načrta leta, izmerjeno med izstopno in vstopno točko dveh manevrskih območij na terminalih, in ustreznim delom razdalje po velikem krogu za vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki so v evropskem zračnem prostoru ali ga prečkajo;
  - (ii) pri tem kazalniku se upoštevajo omejitve zračnega prostora na dneve z vojaškimi aktivnostmi in brez njih, objavljene v dokumentu o razpoložljivosti rut, ki ga izda upravitelj omrežja, in dejansko stanje pogojnih rut v času zadnjega vložene načrta leta;
  - (iii) „del trajektorije na ruti“ se nanaša na del zunaj kroga 40 NM okrog letališč;
  - (iv) če zrakoplov vzleti z letališča zunaj evropskega zračnega prostora ali pristane na njem, se za izračun tega kazalnika kot odhodni oziroma namembni kraj namesto odhodnega ali namembnega letališča uporabi vstopna ali izstopna točka evropskega zračnega prostora;
  - (v) če zrakoplov vzleti z letališča znotraj evropskega zračnega prostora in pristane na njem ter prečka neevropski zračni prostor, se za izračun tega kazalnika upošteva samo del v evropskem zračnem prostoru;
  - (vi) kazalnik se izračuna kot povprečje za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja. Pri izračunu tega povprečja se iz izračuna izključi deset najvišjih in deset najnižjih dnevni vrednosti.
- (c) Učinkovita uporaba rezerviranega ali ločenega zračnega prostora, izračunanega kot razmerje med prvotnim zahtevanim dodeljenim časom za rezervacijo ali ločevanje iz splošnega zračnega prometa, in končnim dodeljenim časom, v katerem se je zračni prostor uporabljal za izvajanje dejavnosti, ki zahtevajo takšno ločevanje ali rezervacijo. Kazalnik se izračuna za vse dodelitve zračnega prostora, o katerih je bil obveščen upravitelj omrežja.
- (d) Stopnja načrtovanja prek razpoložljivih struktur zračnega prostora, vključno z rezerviranim ali ločenim zračnim prostorom in pogojnimi rutami, ki je za splošni zračni promet izračunana kot razmerje med zrakoplovi, ki vložijo načrte leta prek takih struktur zračnega prostora, in številom zrakoplovov, ki bi lahko načrtovali prek navedenih struktur zračnega prostora.
- (e) Stopnja uporabe razpoložljivih struktur zračnega prostora, vključno z rezerviranim ali ločenim zračnim prostorom in pogojnimi rutami, za splošni zračni promet, ki je izračunana kot razmerje med zrakoplovi, ki letijo prek takih struktur zračnega prostora, in številom zrakoplovov, ki bi lahko načrtovali prek navedenih struktur zračnega prostora.

### 3. ZMOGLJIVOST

#### 3.1 Ključni kazalnik uspešnosti

Povprečne minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa, izračunane, kot sledi:

- (a) zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti je zamuda, ki jo izračuna upravitelj omrežja in je izražena kot razlika med ocenjenim časom vzleta in izračunanim časom vzleta, ki ga določi upravitelj omrežja;

(b) za namene tega kazalnika:

„ocenjeni čas vzleta“ pomeni napoved časa, ko se zrakoplov odlepi od tal, ki ga izračuna upravitelj omrežja in temelji na zadnjem predvidenem času začetka gibanja, ali ciljni čas začetka gibanja za tista letališča, ki so zajeta v postopkih letališkega sodelovalnega sprejemanja odločitev, skupaj z ocenjenim časom vožnje zrakoplova po tleh, ki ga izračuna upravitelj omrežja;

„izračunani čas vzleta“ pomeni čas, ki ga upravitelj omrežja določi na dan operacije na podlagi taktičnega dodeljevanja slotov, ko naj bi se zrakoplov odlepil od tal;

„ocenjeni čas vožnje zrakoplova po tleh“ pomeni ocenjeni čas med začetkom gibanja in vzletom. Ta ocena vključuje vsako časovno rezervo za zamudo na točki čakanja ali razledenitev na daljavo pred vzletom;

- (c) ta kazalnik zajema vse lete po pravilih instrumentalnega letenja in vse razloge za zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa, razen izrednih dogodkov;
- (d) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.

### 3.2 Kazalniki za spremljanje

- (a) Povprečni čas zamude v minutah pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu na let, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa na terminalih in na letališčih ter ga povzročijo omejitve pristajanja na namembnem letališču, izračunan, kot sledi:
- (i) ta kazalnik je povprečje nastale zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu na prihodni let po pravilih instrumentalnega letenja;
- (ii) ta kazalnik vključuje vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki pristajajo na namembnem letališču, in zajema vse razloge za zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa, razen izrednih dogodkov;
- (iii) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (b) Odstotek letov z zamudo pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, daljšo od 15 minut, izračunan, kot sledi:
- (i) zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, izračunana v skladu s točko 3.1(a);
- (ii) ta kazalnik zajema vse lete po pravilih instrumentalnega letenja in vse razloge za zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa, razen izrednih dogodkov;
- (iii) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (c) Povprečni čas zamude pri odhodu, ne glede na vzrok, izražen v minutah na let, izračunan, kot sledi:
- (i) ta kazalnik je povprečna zamuda, ki se lahko pripiše:
- zamudam zaradi operacij letalskih prevoznikov,
  - zamudi pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, ki jo sporočijo uporabniki zračnega prostora,
  - posledični (posredni) zamudi,
  - zamudi zaradi letaliških operacij, vključno z zamudo pri upravljanju zračnega prometa na letališču, ki jo sporočijo uporabniki zračnega prostora in ki nastane zaradi ureditve na podlagi obsega prometa, pri kateri je referenčna lokacija opredeljena kot cona aerodroma ali aerodrom;
- (ii) ta kazalnik zajema vse lete po pravilih instrumentalnega letenja ter se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.

## 4. STROŠKOVNA UČINKOVITOST

### 4.1 Ključni kazalniki uspešnosti

Medletna sprememba povprečnih „ugotovljenih cen na enoto“ na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti, izračunana, kot sledi:

- (a) ta kazalnik je izražen kot odstotek in izraža medletno spremembo povprečnih ugotovljenih stroškov na enoto na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti od izhodiščne vrednosti iz točke (a) člena 9(4);

- (b) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja;
- (c) povprečni ugotovljeni stroški na enoto na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti so razmerje med ugotovljenimi stroški na rutah in napovedanim prometom na rutah, izraženo v enotah storitev na rutah, ki se vsako leto v referenčnem obdobju pričakuje na ravni Unije in je naveden v predpostavkah Komisije za določitev vseevropskih ciljev uspešnosti v skladu s členom 9(3);
- (d) povprečni ugotovljeni stroški na enoto na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti se izračunajo v eurih in realnih vrednostih.

#### 4.2 Kazalniki za spremljanje

Dejanski stroški na enoto, ki jih imajo uporabniki ločeno za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in terminalih na vseevropski ravni, izračunani, kot sledi:

- (a) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja kot tehtano povprečje vsote ugotovljenih stroškov na enoto za vsako državo članico za navigacijske službe zračnega prometa in prilagoditev v skladu s členom 25(2), ki izhajajo iz navedenega leta;
- (b) ta kazalnik se navede v eurih in nominalnih vrednostih.

#### ODDELEK 2

### Ključni kazalniki uspešnosti za določanje ciljev na lokalni ravni in kazalniki za spremljanje na lokalni ravni

#### 1. VARNOST

##### 1.1 Ključni kazalnik uspešnosti

Raven učinkovitosti varnostnega upravljanja v skladu s točko 1.1 oddelka 1.

Za namene tega kazalnika „lokalno“ pomeni na ravni navigacijskih služb zračnega prostora.

##### 1.2 Kazalniki za spremljanje

- (a) Stopnja nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo na letališčih v državi članici, izračunana kot skupno število nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo z učinkom na varnost, do katerih je prišlo na navedenih letališčih, deljeno s skupnim številom premikov po pravilih instrumentalnega in po pravilih vizualnega letenja na navedenih letališčih.
- (b) Stopnja izgube minimalnega razdvajanja v zračnem prostoru vseh kontrolnih enot služb zračnega prometa v državi članici, izračunana kot skupno število izgub minimalnega razdvajanja z učinkom na varnost, do katerih je prišlo v navedenem zračnem prostoru, deljeno s skupnim številom kontroliranih ur letenja v navedenem zračnem prostoru.
- (c) Stopnja nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo na letališču, izračunana kot skupno število nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo s kakršnim koli prispevkom služb zračnega prometa ali služb CNS z učinkom na varnost, do katerih je prišlo na navedenem letališču, deljeno s skupnim številom premikov po pravilih instrumentalnega in po pravilih vizualnega letenja na navedenem letališču.
- (d) Stopnja izgube minimalnega razdvajanja v zračnem prostoru, kjer izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa izvaja službe zračnega prometa, izračunana kot skupno število izgub minimalnega razdvajanja s kakršnim koli prispevkom služb zračnega prometa ali služb CNS z učinkom na varnost, deljeno s skupnim številom kontroliranih ur letenja v navedenem zračnem prostoru.
- (e) Če se uporabljajo avtomatizirani sistemi za zapis podatkov o varnosti, uporaba teh sistemov s strani izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa kot sestavni del njihovega okvira za obvladovanje varnostnega tveganja, za namene zbiranja, shranjevanja in analize podatkov, povezanih najmanj z izgubami minimalnega razdvajanja in nedovoljenimi vdori na vzletno-pristajalno stezo, v skoraj realnem času.

Kazalniki za spremljanje iz te točke se izračunajo za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.

Za namene kazalnikov iz točk (a) in (c) „lokalno“ pomeni na ravni letališča. Za namene kazalnika iz točke (b) „lokalno“ pomeni na nacionalni ravni. Za namene kazalnika iz točke (d) „lokalno“ pomeni na ravni navigacijskih služb zračnega prometa.

## 2. OKOLJE

### 2.1 Ključni kazalnik uspešnosti

Povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo, izračunana, kot sledi:

- (a) ta kazalnik je primerjava med dolžino dela dejanske trajektorije na ruti, izračunano iz podatkov o nadzoru, in doseženo razdaljo za lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki so v lokalnem zračnem prostoru ali ga prečkajo;
- (b) „del trajektorije na ruti“ se nanaša na razdaljo, ki jo zrakoplov preleti zunaj kroga 40 NM okrog odhodnega in namembnega letališča;
- (c) če zrakoplov vzleti z letališča zunaj evropskega zračnega prostora ali pristane na njem, se za izračun tega kazalnika uporabi vstopna ali izstopna točka lokalnega zračnega prostora;
- (d) če zrakoplov vzleti z letališča znotraj lokalnega zračnega prostora in pristane na njem ter prečka nelokalni zračni prostor, se za izračun tega kazalnika upošteva samo del v lokalnem zračnem prostoru;
- (e) „dosežena razdalja“ je funkcija položaja vstopnih in izstopnih točk leta v lokalni zračni prostor in iz njega. Dosežena razdalja predstavlja prispevek navedenih točk k razdalji po velikem krogu med odhodnim in namembnim krajem leta;
- (f) za namene tega kazalnika „lokalno“ pomeni na lokalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, odvisno od ravni, na kateri je vzpostavljen načrt izvedbe;
- (g) kazalnik se izračuna kot povprečje za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja. Pri izračunu tega povprečja se iz izračuna izključi deset najvišjih in deset najnižjih dnevni vrednosti.

### 2.2 Kazalniki za spremljanje

- (a) Povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za zadnji vloženi načrt trajektorije, izračunana na lokalni ravni, kot sledi:
  - (i) razlika med dolžino dela trajektorije na ruti za zadnji vloženi načrt trajektorije in ustreznim delom razdalje velikega kroga za vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki so v lokalnem zračnem prostoru ali ga prečkajo;
  - (ii) „del trajektorije na ruti“ se nanaša na razdaljo, ki jo zrakoplov preleti zunaj kroga 40 NM okrog letališč;
  - (iii) če zrakoplov vzleti z letališča zunaj evropskega zračnega prostora ali pristane na njem, se za izračun tega kazalnika uporabi vstopna ali izstopna točka lokalnega zračnega prostora;
  - (iv) če zrakoplov vzleti z letališča znotraj lokalnega zračnega prostora in pristane na njem ter prečka nelokalni zračni prostor, se za izračun tega kazalnika upošteva samo del v lokalnem zračnem prostoru;
  - (v) kazalnik se izračuna kot povprečje za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja. Pri izračunu tega povprečja se iz izračuna izključi deset najvišjih in deset najnižjih dnevni vrednosti.
- (b) Povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za najkrajšo omejeno trajektorijo, izračunana na lokalni ravni, kot sledi:
  - (i) kazalnik je razlika med dolžino dela trajektorije na ruti za najkrajšo omejeno ruto, ki je na voljo za načrtovanje leta, kot se izračuna z algoritmi upravitelja omrežja za določitev poti in njegovimi sistemi za potrditev načrta leta, ter doseženo razdaljo za vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki so v evropskem zračnem prostoru ali ga prečkajo;
  - (ii) pri tem kazalniku se upoštevajo omejitve zračnega prostora, objavljene v dokumentu o razpoložljivosti rut, ki ga izda upravitelj omrežja, in dejansko stanje pogojnih rut v času zadnjega vložene načrta leta;
  - (iii) „del trajektorije na ruti“ se nanaša na del zunaj kroga 40 NM okrog odhodnega in namembnega letališča;

- (iv) če zrakoplov vzleti z letališča zunaj evropskega zračnega prostora ali pristane na njem, se za izračun tega kazalnika uporabi vstopna ali izstopna točka lokalnega zračnega prostora;
  - (v) če zrakoplov vzleti z letališča znotraj lokalnega zračnega prostora in pristane na njem ter prečka nelokalni zračni prostor, se za izračun tega kazalnika upošteva samo del v lokalnem zračnem prostoru;
  - (vi) „dosežena razdalja“ je funkcija položaja vstopnih in izstopnih točk leta v lokalni zračni prostor in iz njega. Dosežena razdalja predstavlja prispevek navedenih točk k razdalji po velikem krogu med odhodnim in namembnim krajem leta;
  - (vii) kazalnik se izračuna kot povprečje za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja. Pri izračunu tega povprečja se iz izračuna izključi deset najvišjih in deset najnižjih dnevni vrednosti.
- (c) Dodatni čas v fazi vožnje zrakoplova po tleh, izračunan na lokalni ravni, kot sledi:
- (i) ta kazalnik je razlika med dejanskim časom vožnje zrakoplova po tleh in neoviranim časom vožnje zrakoplova po tleh;
  - (ii) neovirani čas vožnje zrakoplova po tleh je čas vožnje zrakoplova po tleh v neobremenjenih obdobjih z majhnim prometom na letališču;
  - (iii) ta kazalnik je izražen v minutah na odhod ter se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (d) Dodatni čas v zračnem prostoru na terminalu, izračunan na lokalni ravni, kot sledi:
- (i) ta kazalnik je razlika med časom prečkanja območja za sekvenciranje prihodov in merjenje (ASMA) in neoviranim časom, ki temelji na času prečkanja ASMA;
  - (ii) neovirani čas, ki temelji na času prečkanja ASMA, se določi za vsako skupino letov z enakimi parametri, ki so razred zrakoplova, sektor vstopa v ASMA in priletna vzletno-pristajalna steza, pomeni pa čas prečkanja v neobremenjenih obdobjih z majhnim prometom;
  - (iii) ta kazalnik je izražen v minutah na prihod ter se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja;
  - (iv) ASMA je opredeljen kot valj s premerom 40 NM okrog letališča prihoda.
- (e) Delež prihodov, pri katerih se uporablja operacija stalnega spuščanja (Continuous Descent Operation – CDO), izračunan na lokalni ravni, kot sledi:
- (i) ta kazalnik je razmerje med skupnim številom prihodov z operacijo stalnega spuščanja od referenčne točke na višini nad tlemi, ki jo določi nacionalni nadzorni organ, in skupnim številom operacij prihoda;
  - (ii) ta kazalnik je izražen v odstotkih ter se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (f) Učinkovita uporaba rezerviranega ali ločenega lokalnega zračnega prostora, izračunana v skladu s točko 2.2(c) oddelka 1.
- (g) Stopnja načrtovanja prek razpoložljivih struktur lokalnega zračnega prostora, izračunana v skladu s točko 2.2(d) oddelka 1.
- (h) Stopnja uporabe razpoložljivih struktur lokalnega zračnega prostora, izračunana v skladu s točko 2.2(e) oddelka 1.
- (i) Za namene kazalnikov iz točk (a) in (b) „lokalno“ pomeni na lokalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, odvisno od ravni, na kateri je vzpostavljen načrt izvedbe, vključno s primeri prenosa pristojnosti za izvajanje služb zračnega prometa zaradi sodelovalnih čezmejnih ureditev. Za namene kazalnikov iz točk (c) in (d) „lokalno“ pomeni na ravni letališča z najmanj 80 000 premiki IFR v zračnem prevozu na leto. Za namene kazalnika iz točke (e) „lokalno“ pomeni na ravni letališča. Za namene kazalnikov iz točk od (f) do (h) „lokalno“ pomeni na nacionalni ravni z razčlenitvijo na ravni področja pristojnosti centrov območne kontrole, vključno s primeri prenosa pristojnosti za izvajanje služb zračnega prometa zaradi sodelovalnih čezmejnih ureditev.

### 3. ZMOGLJIVOST

#### 3.1 Ključni kazalniki uspešnosti

- (a) Povprečne minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa, izračunane, kot sledi:
- (i) zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, izračunana v skladu s točko 3.1(a) oddelka 1;
  - (ii) ta kazalnik zajema vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki prečkajo lokalni zračni prostor, in vse razloge za zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa, razen izrednih dogodkov; zajema tudi lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki prečkajo druge zračne prostore, kadar se uporabijo popravki za zamudo zaradi procesa prilagoditve zamude po operacijah, ki ga usklajuje upravitelj omrežja in prek katerega operativne zainteresirane strani upravitelja omrežja obvestijo o vprašanjih, povezanih z merjenjem, klasifikacijo in dodelitvijo zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa;
  - (iii) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja;
  - (iv) za namene tega kazalnika „lokalno“ pomeni na lokalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, odvisno od ravni, na kateri je vzpostavljen načrt izvedbe;
  - (v) za spremljanje so vrednosti, izračunane za ta kazalnik, razčlenjene na nacionalni ravni, kadar je načrt izvedbe vzpostavljen na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, vključno s primeri prenosa pristojnosti za izvajanje služb zračnega prometa zaradi sodelovalnih čezmejnih ureditev.
- (b) Povprečni čas zamude v minutah pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu na let, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa na terminalnih in letališčih, izračunan na lokalni ravni, kot sledi:
- (i) ta kazalnik je povprečje nastale zamude pri prihodu na namembnem letališču, ki jo povzročijo ureditve upravljanja pretoka zračnega prometa, na prihodni let po pravilih instrumentalnega letenja;
  - (ii) ta kazalnik zajema vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki pristajajo na namembnem letališču, in vse razloge za zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa, razen izrednih dogodkov;
  - (iii) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja;
  - (iv) za namene tega kazalnika „lokalno“ pomeni na nacionalni ravni;
  - (v) za spremljanje se vrednosti, izračunane za ta kazalnik, razčlenijo na ravni letališča.

#### 3.2 Kazalniki za spremljanje

- (a) Odstotek letov po pravilih instrumentalnega letenja, ki upoštevajo svoje slote za odhod z letališča pri upravljanju pretoka zračnega prometa, izračunan za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (b) Povprečne minute zamude kontrole zračnega prometa pred odhodom na let, ki jo povzročijo omejitve pri vzletu na odhodnem letališču, izračunane na lokalni ravni, kot sledi:
- (i) ta kazalnik je povprečna zamuda kontrole zračnega prometa pred odhodom na odhodni let po pravilih instrumentalnega letenja;
  - (ii) kazalnik vključuje vse lete po pravilih instrumentalnega letenja, ki vzletajo na odhodnem letališču, in pokriva zamude na začetku zaradi omejitev v kontroli zračnega prometa, ko je zrakoplov pripravljen zapustiti mesto odhoda;
  - (iii) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (c) Povprečni čas splošne zamude pri vzletu v minutah na let, izračunan na lokalni ravni v skladu s točko 3.2(c) oddelka 1.
- (d) Za namene kazalnika iz točke (a) „lokalno“ pomeni na nacionalni ravni z razčlenitvijo na ravni letališča. Za namene kazalnika iz točk (b) in (c) „lokalno“ pomeni na ravni letališča za letališča s 80 000 premiki IFR ali več v zračnem prevozu na leto.

#### 4. STROŠKOVNA UČINKOVITOST

##### 4.1 Ključni kazalniki uspešnosti

- (a) Povprečni ugotovljeni stroški na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na rutah, izračunani, kot sledi:
- (i) ta kazalnik je razmerje med ugotovljenimi stroški na rutah in predvidenim prometom na območju zaračunavanja, izraženo v enotah storitev na rutah, ki se vsako leto v referenčnem obdobju pričakuje na lokalni ravni in je naveden v načrtih izvedbe;
  - (ii) ta kazalnik se navede v realnih vrednostih in nacionalni valuti;
  - (iii) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (b) Povprečni ugotovljeni stroški na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, izračunani, kot sledi:
- (i) ta kazalnik je razmerje med ugotovljenimi stroški in predvidenim prometom, izraženo v enotah storitev na terminalih, ki se vsako leto v referenčnem obdobju pričakuje na lokalni ravni in je naveden v načrtih izvedbe;
  - (ii) ta kazalnik se navede v realnih vrednostih in nacionalni valuti;
  - (iii) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
- (c) Za namene kazalnikov iz točk (a) in (b) „lokalno“ pomeni na ravni območja zaračunavanja.

##### 4.2 Kazalnik za spremljanje

Dejanski stroški na enoto, ki jih imajo uporabniki ločeno za navigacijske službe zračnega prometa na rutah in terminalih, izračunani, kot sledi:

- (a) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja kot vsota ugotovljenih stroškov na enoto za navigacijske službe zračnega prometa in prilagoditev v skladu s členom 25(2), ki izhajajo iz navedenega leta;
- (b) ta kazalnik se navede v nominalnih vrednostih in nacionalni valuti.

#### ODDELEK 3

##### Ključni kazalniki uspešnosti za določanje ciljev in kazalniki za spremljanje funkcij omrežja

1. Vsi kazalniki iz tega oddelka se uporabljajo za geografsko območje, ki spada na področje uporabe te uredbe.

#### 2. VARNOST

##### 2.1 Ključni kazalniki uspešnosti

Raven učinkovitosti varnostnega upravljanja upravitelja omrežja v skladu s točko 1.1 oddelka 1.

##### 2.2 Kazalniki za spremljanje

Presežki pri upravljanju pretoka zračnega prometa nad omejitvami zmogljivosti sektorja, ki jih navede izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, kadar so uvedene ureditve upravljanja pretoka zračnega prometa, izračunani, kot sledi:

- (a) razmerje med časom, ko število letov za več kot 10 % presega omejitve zmogljivosti sektorja, ki jih navede izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, kadar so uvedene ureditve upravljanja pretoka zračnega prometa, in skupnim časom, kadar so uvedene ureditve upravljanja pretoka zračnega prometa, izračunano za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja;
- (b) za namene tega kazalnika se regulirani čas razdeli na prekrivajoče se urne prereze v časovnih presledkih po 20 minut.

#### 3. OKOLJE

##### 3.1 Ključni kazalniki uspešnosti

Izboljšanje učinkovitosti leta na ruti, ustvarjeno s funkcijo projektiranja evropskega omrežja rut, povezano z zadnjim vloženim načrtom trajektorije, izraženo kot odstotna točka medletne spremembe učinkovitosti leta na ruti zadnjega vložene načrta trajektorije in izračunano v skladu s točko 2.2(a) oddelka 1.

#### 4. ZMOGLJIVOST

##### 4.1 Ključni kazalniki uspešnosti

- (a) Odstotek prihranka pri zamudah pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti zaradi postopkov mreže sodelovalnega odločanja in ukrepov operativnega centra upravljavca omrežja glede na celotni medletni prihranek pri zamudah pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, kadar se zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti izračuna v skladu s točko 3.1 oddelka 1.
- (b) Odstotek prihranka pri zamudah pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu zaradi postopkov mreže sodelovalnega odločanja in ukrepov operativnega centra upravljavca omrežja glede na celotni medletni prihranek pri zamudah pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu, kadar se zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu izračuna v skladu s točko 3.2(a) oddelka 1.

##### 4.2 Kazalniki za spremljanje

- (a) Letni odstotek letov po pravilih instrumentalnega letenja z zamudo pri upravljanju pretoka zračnega prometa, daljšo od 15 minut.
- (b) Povprečje dnevnega števila ureditev upravljanja pretoka zračnega prometa v koledarskem letu, pri čemer je pri vsaki zamuda krajša od 200 minut.
- (c) Povprečje zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti ob koncih tedna v koledarskem letu, izraženo v minutah zamude na let.
- (d) Letni odstotek zamude pri prvi rotaciji zaradi zmogljivosti in osebja za predizbor centrov območne kontrole/letališč z največjim potencialom za zmanjšanje zamud, kot jih letno opredeli upravitelj omrežja.
- (e) Učinkovita uporaba rezerviranega ali ločenega zračnega prostora, izračunana v skladu s točko 2.2(c) oddelka 1.
- (f) Stopnja načrtovanja prek razpoložljivih struktur lokalnega zračnega prostora, izračunana v skladu s točko 2.2(d) oddelka 1.
- (g) Stopnja uporabe razpoložljivih struktur lokalnega zračnega prostora, izračunana v skladu s točko 2.2(e) oddelka 1.

#### 5. STROŠKOVNA UČINKOVITOST

##### 5.1 Kazalniki za spremljanje

Cena na enoto za izvedbo nalog upravitelja omrežja, izračunana, kot sledi:

- (a) ta kazalnik je razmerje med dejanskimi stroški za izvedbo nalog upravitelja omrežja in prometom na ruti, izraženo v enotah storitev na rutah, v referenčnem obdobju, na ravni geografskega območja, na katerem upravitelj omrežja izvaja svoje naloge, potrebne za izvedbo funkcij omrežja;
  - (b) ta kazalnik se navede v eurih in realnih vrednostih;
  - (c) ta kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto in vsako leto referenčnega obdobja.
-



## PRILOGA II

**PREDLOGA ZA NAČRTE IZVEDB NA NACIONALNI RAVNI ALI RAVNI FUNKCIONALNIH BLOKOV ZRAČNEGA PROSTORA IZ ČLENA 10(1)**

## 1. UVOD

- 1.1 Opis stanja, vključno z obsegom načrta, kar zadeva geografsko pokritost in storitve, seznam izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih zajema, in druge splošne informacije, pomembne za načrt izvedbe.
- 1.2 Napovedi prometa iz točk (f) in (g) člena 10(2), ki so izražene v premikih IFR in enotah služb, na katerih temelji načrt izvedbe, na podlagi osnovnih napovedi službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR). Kadar se napovedi razlikujejo od osnovnih napovedi službe STATFOR, se zabeležijo razlogi, ki utemeljujejo uporabo različnih napovedi iz točk (f) in (g) člena 10(2), in utemeljitev za uporabo teh napovedi.
- 1.3 Opis izida posvetovanja z zainteresiranimi stranmi o osnutku načrta izvedbe, vključno s skupnimi in spornimi točkami, pa tudi razlogi za nesoglasja.
- 1.4 Seznam letališč, za katera se uporabljata načrt izvedbe in ureditev pristojbin, in njihovo povprečno število premikov IFR v zračnem prevozu na leto.
- 1.5 Po potrebi seznam služb, za katere je bilo določeno, da se izvajajo pod tržnimi pogoji v skladu s členom 35.
- 1.6 Kar zadeva načrte izvedbe, sprejete na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, opis postopka priprave in sprejetja načrta izvedbe.
- 1.7 Navedba, ali se uporablja poenostavljena ureditev pristojbin iz člena 34 ali ne, in če se uporablja, dokaz, da so pogoji iz navedenega člena izpolnjeni, pa tudi opis uporabe poenostavljene ureditve pristojbin in njenega področja uporabe v smislu zajetih območij zaračunavanja.

## 2. NALOŽBE

- 2.1 Opis in utemeljitev stroškov, narave in koristi novih in obstoječih naložb v osnovna sredstva, načrtovana v referenčnem obdobju.
- 2.2 Informacije iz točke 2.1 vključujejo zlasti:
  - (a) ugotovljene stroške novih in obstoječih naložb, kar zadeva amortizacijo, stroške kapitala in stroške zakupa v celotnem referenčnem obdobju in za vsako koledarsko leto referenčnega obdobja, kot se zahteva v Prilogi VII;
  - (b) opis in utemeljitev velikih naložb, tudi v zvezi z naslednjimi elementi:
    - (i) skupno vrednostjo posamezne velike naložbe;
    - (ii) pridobljenim ali razvitim sredstvom ali sredstvi;
    - (iii) informacijami o koristi naložbe za uporabnike zračnega prostora in o izidih posvetovanj s predstavniki uporabnikov zračnega prostora;
    - (iv) kar zadeva pomembne naložbe v sisteme upravljanja zračnega prometa:
      - razlikovanje med naložbami v nove sisteme, obnovo obstoječih sistemov in naložbami za nadomestitev,
      - utemeljitev pomena vsake naložbe v povezavi z evropskim osrednjim načrtom za upravljanje zračnega prometa in skupnih projektov iz člena 15a Uredbe (ES) št. 550/2004;
  - (c) podrobnosti o sinergijah, doseženih na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, ali, če je ustrezno, prek drugih pobud za čezmejno sodelovanje, zlasti v smislu skupne infrastrukture in javnih naročil.

## 3. NACIONALNI CILJI USPEŠNOSTI ALI CILJI USPEŠNOSTI NA RAVNI FUNKCIONALNIH BLOKOV ZRAČNEGA PROSTORA IN UKREPI ZA NJIHOVO DOSEGANJE

- 3.1 Nacionalni cilji uspešnosti ali cilji uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora na vsakem ključnem področju uspešnosti, določenem v povezavi z vsakim ključnim kazalnikom uspešnosti iz oddelka 2 Priloge I, ki zajemajo vsako koledarsko leto referenčnega obdobja.

- 3.2 Za vsa ključna področja uspešnosti, opis glavnih ukrepov, sprejetih na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora za doseganje ciljev uspešnosti.
- 3.3 Dodatne informacije za utemeljitev nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti:
- (a) ugotovljeni stroški navigacijskih služb zračnega prometa na rutah in terminalih, določeni v skladu s točkama (a) in (b) člena 15(2) Uredbe (ES) št. 550/2004 in s to uredbo, za vsako leto referenčnega obdobja;
  - (b) napoved enot storitev na rutah in terminalih za vsako leto referenčnega obdobja;
  - (c) izhodiščne vrednosti za cilje stroškovne učinkovitosti na rutah in terminalih iz točke (a) člena 10(2) ter opis in utemeljitev metodologije, uporabljene za oceno navedenih vrednosti za vsako območje zaračunavanja;
  - (d) opis in utemeljitev meril in metodologije, uporabljenih za razporeditev stroškov na območja zaračunavanja in razporeditev stroškov med storitvami na rutah in terminalih, v skladu s členom 22(5);
  - (e) opis in utemeljitev donosnosti lastniškega kapitala zadevnih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, stopnje finančnega vzvoda ter ravni in sestave osnovnega premoženja, ki se uporablja za izračun stroškov kapitala, vključenih v ugotovljene stroške;
  - (f) opis in utemeljitev ekonomskih predpostavk, ki vključujejo:
    - 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, na katerih temeljijo navedene predpostavke, ter informacije o tem, ali se lahko pričakujejo spremembe navedenih predpisov,
    - predpostavke glede obrestne mere za posojila za financiranje izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa, vključno z zneski, trajanjem in drugimi ustreznimi informacijami o posojilih ter 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,
    - napoved glede inflacije na podlagi indeksa cen življenjskih potrebščin Mednarodnega denarnega sklada (MDS), vendar le informativno,
    - prilagoditve zunaj določb mednarodnih standardov računovodskega poročanja, ki jih je Unija sprejela v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 1126/2008 <sup>(1)</sup>;
  - (g) opis in utemeljitev prilagoditev, ki izhajajo iz let pred referenčnim obdobjem;
  - (h) opredelitev in kategorizacija ugotovljenih stroškov, povezanih s stroškovnimi postavkami iz člena 28(3);
  - (i) po potrebi opis kakršnega koli bistvenega prestrukturiranja, načrtovanega v referenčnem obdobju;
  - (j) po potrebi odobrene stroške prestrukturiranja iz predhodnih referenčnih obdobj, ki jih je treba povrniti;
  - (k) poročevalne preglednice in dodatne informacije, ki se zahtevajo v prilogah VII, IX in XI ter priložijo načrtu izvedbe.
- 3.4 Razčlenitev ciljev uspešnosti, določenih v skladu s točko 2.1 in točko 3.1(a) oddelka 2 Priloge I na ravni vsakega posameznega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, ki so zajeti v načrtu izvedbe, in ob upoštevanju načrtov izvedbe, pripravljenih na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, izražajo prispevke vsakega zadevnega izvajalca k ciljem uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora.
- 3.5 Kadar vseevropski cilj uspešnosti ni določen, opis in utemeljitev načina, kako nacionalni cilji uspešnosti ali cilji uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora prispevajo k izboljšanju učinkovitosti evropskega omrežja upravljanja zračnega prometa.
- 3.6 Opis in utemeljitev soodvisnosti in kompromisnih rešitev med ključnimi področji uspešnosti, vključno s predpostavkami, ki so bile uporabljene za oceno navedenih kompromisov.

#### 4. ČEZMEJNE POBUDE IN IZVAJANJE PROGRAMA SESAR

- 4.1 Opis pobud za čezmejno sodelovanje, ki se izvajajo ali so načrtovane za izvajanje, na ravni izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa za izboljšanje izvajanja služb zračnega prometa. Opredelitev izboljšanj uspešnosti, ki so jih navedene pobude omogočile na različnih ključnih področjih uspešnosti.

<sup>(1)</sup> Uredba Komisije (ES) št. 1126/2008 z dne 3. novembra 2008 o sprejetju nekaterih mednarodnih računovodskih standardov v skladu z Uredbo (ES) št. 1606/2002 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 320, 29.11.2008, str. 1).

4.2 Opis nedavnega in pričakovanega napredka pri uvedbi skupnih projektov SESAR iz člena 15a Uredbe (ES) št. 550/2004 ter praks upravljanja sprememb v zvezi z načrti prenosa, da se čim bolj zmanjša morebitni negativni učinek sprememb na delovanje omrežja.

#### 5. UREDITVE ZA DELITEV TVEGANJA, POVEZANEGA S PROMETOM, IN SISTEMI SPODBUD

5.1 V zvezi z vsakim zadevnim območjem zaračunavanja opis opredeljenih vrednosti parametrov za delitev tveganja, povezanega s prometom, ki se uporabljajo v skladu s členom 27:

- (a) opredelitev ustreznega razpona iz člena 27(2) in ključev za delitve tveganja, povezanega s prometom, iz člena 27(3);
- (b) kadar nacionalni nadzorni organ prilagodi vrednosti parametrov mehanizma za delitev tveganja, povezanega s prometom, iz točke (a) v skladu s členom 27(5):
  - (i) utemeljitev opredeljenih vrednosti parametrov za delitev tveganja, povezanega s prometom;
  - (ii) opis postopka posvetovanja z uporabniki zračnega prostora in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa o določitvi vrednosti parametrov za delitev tveganja, povezanega s prometom, in izida posvetovanja.

5.2 V zvezi s sistemi spodbud, ki se uporabljajo v referenčnem obdobju v skladu s členom 11:

- (a) opis in utemeljitev parametrov sistema spodbud, opredeljenega v skladu s členom 11(3), vključno s središčnimi vrednostmi, in mehanizma za prilagoditev središčnih vrednosti, kjer je primerno;
- (b) opredelitev izvajalcev navigacijske službe zračnega prometa in območij zaračunavanja, za katere se uporabljajo sistemi spodbud;
- (c) kjer je primerno, opis dodatnih sistemov spodbud iz člena 11(4).

#### 6. IZVAJANJE NAČRTA IZVEDBE

Opis postopkov, ki jih bo nacionalni nadzorni organ sprejel za:

- (a) spremljanje izvajanja načrta izvedbe;
- (b) obravnavanje razmer, kadar cilji v referenčnem obdobju niso doseženi.

—

## PRILOGA III

## PREDLOGA ZA NAČRT IZVEDBE OMREŽJA IZ ČLENA 10(5)

## 1. UVOD

- 1.1 Opis stanja, vključno z obsegom načrta izvedbe omrežja, funkcije omrežja, ki jih zajema, vloge in odgovornosti ter druge splošne informacije, pomembne za načrt.
- 1.2 Opis napovedi prometa in makroekonomskega scenarija, na katerih temelji načrt izvedbe omrežja.
- 1.3 Opis usklajenosti načrta izvedbe omrežja s strateškim načrtom omrežja.
- 1.4 Opis izida posvetovanja z zainteresiranimi stranmi o osnutku načrta izvedbe omrežja, vključno s skupnimi in spornimi točkami, pa tudi razlogi za morebitna nesoglasja, in opis izida posvetovanja z odborom za upravljanje omrežja.

## 2. DODANA VREDNOST UPRAVITELJA OMREŽJA

Področja sodelovanja za podporo nalogam in dejavnostim držav članic, funkcionalnih blokov zračnega prostora, izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, letališč ter civilnih in vojaških uporabnikov zračnega prostora.

Opis dela, ki ga upravitelj omrežja opravi v zvezi s:

- (a) pripravo in uskladitvijo omrežnih in regionalnih operativnih konceptov;
- (b) razvojem in uskladitvijo projektov zračnega prostora na podlagi prednostnih nalog omrežja, vključno s čezmejnimi pobudami za projektiranje zračnega prostora;
- (c) zmanjšanjem neučinkovite uporabe omrežja rut in razpoložljivega zračnega prostora;
- (d) razvojem okrepljenih procesov upravljanja zračnega prostora ter upravljanja pretoka zračnega prometa in zmogljivosti;
- (e) usklajenim načrtovanjem zmogljivosti in merjenjem operativne uspešnosti;
- (f) podpiranjem odprave pomanjkanja kontrolorjev zračnega prometa v celotnem omrežju;
- (g) krepitevijo usklajevanja na tehničnem področju, tudi na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, in obravnavanjem tehnične interoperabilnosti med sistemi izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa ter zlasti s sistemi upravitelja omrežja;
- (h) podporo varnosti omrežja ter izvajanjem, spremljanjem in izboljšanjem lokalne varnostne uspešnosti.

## 3. CILJI USPEŠNOSTI, DRUGI CILJI IN UKREPI

## 3.1 Varnostna uspešnost upravitelja omrežja:

- (a) cilj uspešnosti za upravitelja omrežja glede učinkovitosti varnostnega upravljanja;
- (b) opis ukrepov, ki jih upravitelj omrežja sprejme za dosego tega cilja;
- (c) opis ukrepov, ki jih upravitelj omrežja sprejme za obravnavanje presežkov pri upravljanju pretoka zračnega prometa.

## 3.2 Uspešnost upravitelja omrežja glede stroškovne učinkovitosti:

- (a) opis ukrepov, ki jih upravitelj omrežja sprejme za izboljšanje svoje stroškovne učinkovitosti.

## 3.3 Cilji uspešnosti in drugi cilji, specifični za posamezno funkcijo omrežja:

- (a) funkcija projektiranja evropskega omrežja rut:
  - (i) cilji uspešnosti za ključni kazalnik uspešnosti iz točke 3.1 oddelka 3 Priloge I;

- (ii) opis in utemeljitev ukrepov, namenjenih doseganju ciljev uspešnosti funkcije oblikovanja evropskega omrežja rut:
  - ukrepov, povezanih s projektiranjem učinkovite strukture zračnega prostora,
  - ukrepov, povezanih z boljšo izkoriščenostjo zračnega prostora s strani operativnih zainteresiranih strani,
  - ukrepov, povezanih z optimizacijo letov;
- (iii) druge pobude za učinkovitost letov;
- (b) funkcija upravljanja pretoka zračnega prometa:
  - (i) cilji uspešnosti za vsak ustrezen ključni kazalnik uspešnosti iz točke 4.1 oddelka 3 Priloge I;
  - (ii) opis in utemeljitev ukrepov, namenjenih doseganju ciljev uspešnosti funkcije upravljanja pretoka zračnega prometa:
    - pobude in ukrepi za zmanjšanje zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa, vključno z zamudami ob koncih tedna, zamudami zaradi vremenskih razmer, zmanjšanjem posameznih kazni v zvezi z letom, učinkovitostjo upravljanja pretoka zračnega prometa, posledičnimi zamudami in presežki,
    - vojaška razsežnost načrta;
  - (iii) druge pobude za zmogljivost;
- (c) usklajevanje funkcij omejenih virov:
  - (i) usklajevanje funkcije radijskih frekvenc:
    - opis podpore zmogljivosti omrežja,
    - opis specifičnih ciljev;
  - (ii) usklajevanje funkcije kod radarskih odzivnikov:
    - opis podpore zmogljivosti omrežja,
    - opis specifičnih ciljev.

#### 4. IZVAJANJE NAČRTA IZVEDBE OMREŽJA

Opis ukrepov, ki jih upravitelj omrežja sprejme za:

- (a) pomoč pri spremljanju izvajanja načrta izvedbe omrežja in poročanju o njem;
  - (b) obravnavanje razmer, kadar cilji v referenčnem obdobju niso doseženi;
  - (c) komunikacijo z nacionalnimi nadzornimi organi.
-

## PRILOGA IV

**MERILA ZA OCENO NAČRTOV IZVEDBE IN CILJEV USPEŠNOSTI NA NACIONALNI RAVNI ALI RAVNI FUNKCIONALNIH BLOKOV ZRAČNEGA PROSTORA****1. OCENA SKLADNOSTI NACIONALNIH CILJEV USPEŠNOSTI ALI CILJEV USPEŠNOSTI NA RAVNI FUNKCIONALNIH BLOKOV ZRAČNEGA PROSTORA****1.1 VARNOST****Učinkovitost varnostnega upravljanja**

Skladnost nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, glede učinkovitosti varnostnega upravljanja, z vseevropskimi cilji uspešnosti, pri čemer je raven učinkovitosti varnostnega upravljanja za vsako koledarsko leto referenčnega obdobja enaka ustreznim vseevropskim ciljem uspešnosti ali večja od njih.

**1.2 OKOLJE****Povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo**

Skladnost nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora z vseevropskimi cilji uspešnosti za vsako koledarsko leto referenčnega obdobja, s primerjavo nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora z referenčnimi vrednostmi za horizontalno učinkovitost leta na ruti iz najnovejšega načrta za izboljšanje evropskega omrežja rut, ki je na voljo v času sprejetja vseevropskih ciljev uspešnosti.

Za namene tega odstavka „referenčna vrednost za horizontalno učinkovitost leta na ruti“ pomeni ocenjeno vrednost učinkovitosti leta na ruti za dejansko trajektorijo, kot jo upravitelj omrežja oceni na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora za zagotovitev, da je vseevropski cilj glede horizontalne učinkovitosti leta na ruti za dejansko trajektorijo izpolnjen.

**1.3 ZMOGLJIVOST****Povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let**

Skladnost nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora z vseevropskimi cilji uspešnosti za vsako koledarsko leto referenčnega obdobja, s primerjavo nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora z referenčnimi vrednostmi iz najnovejšega načrta delovanja omrežja, ki je na voljo v času sprejetja vseevropskih ciljev uspešnosti.

**1.4 STROŠKOVNA UČINKOVITOST****Ugotovljeni stroški na enoto na ruti**

- (a) Skladnost gibanja ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v referenčnem obdobju z gibanjem ugotovljenih stroškov na enoto na vseevropski ravni v istem obdobju, pri čemer se navedeni gibanji izrazita v odstotkih.

Za namene izračuna navedenih gibanj se uporabijo veljavne vseevropske in lokalne ciljne vrednosti uspešnosti ter izhodiščne vrednosti za ugotovljene stroške na enoto iz točke (a) člena 9(4) in točke (a) člena 10(2).

- (b) Skladnost gibanja ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v časovnem obdobju, ki zajema referenčno obdobje, zajeto v načrtu izvedbe, in predhodno referenčno obdobje (v nadaljnjem besedilu: dolgoročno gibanje ugotovljenih stroškov na enoto), z gibanjem ugotovljenih stroškov na enoto na vseevropski ravni v istem obdobju, pri čemer se navedeni gibanji izrazita v odstotkih.

Dolgoročno gibanje ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja se izračuna z uporabo dejanske cene na enoto na ravni območja zaračunavanja za leto pred začetkom zadevnega predhodnega referenčnega obdobja.

- (c) Skladnost ravni ugotovljenih stroškov na enoto: primerjava izhodiščne vrednosti za ugotovljene stroške na enoto iz točke (a) člena 10(2) na ravni zadevnega območja zaračunavanja z ustrežno povprečno vrednostjo v območjih zaračunavanja, kjer imajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa podobno operativno in gospodarsko okolje, kakor je opredeljeno v skladu s točko (c) člena 9(4).

- (d) Odstopanje od meril iz točk (a) do (c) se lahko šteje za potrebno in sorazmerno zaradi:
- (i) omogočitve doseganja ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, določenih na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, če je odstopanje od gibanja ugotovljenih stroškov na enoto na vseevropski ravni izključno posledica dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ali
  - (ii) izvedbe ukrepov prestrukturiranja, ki vodijo v stroške prestrukturiranja iz člena 2(18), če je odstopanje izključno posledica navedenih stroškov prestrukturiranja in načrt izvedbe vsebuje dokaz, da se bo z zadevnimi ukrepi prestrukturiranja uporabnikom zračnega prostora zagotovila čista finančna korist najpozneje v naslednjem referenčnem obdobju.

## 2. PREGLED OSNUTKOV NAČRTOV IZVEDBE

### 2.1 Elementi, ki se pregledajo:

- (a) ukrepi za doseganje nacionalnih ciljev ali ciljev na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora na vsakem ključnem področju uspešnosti iz točke 3.2 Priloge II;
- (b) nacionalni cilji ali cilji na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora glede povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu na let:
  - (i) primerjava z ravno in gibanjem dejanske uspešnosti v referenčnem obdobju pred referenčnim obdobjem, zajetim v načrtu izvedbe;
  - (ii) primerjava uspešnosti s podobnimi letališči na ravni letališč;
- (c) nacionalni cilji ali cilji na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora glede ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih:
  - (i) primerjava z gibanjem ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na lokalni ravni;
  - (ii) primerjava z ravno in gibanjem dejanske uspešnosti v referenčnem obdobju pred referenčnim obdobjem, zajetim v načrtu izvedbe;
  - (iii) primerjava uspešnosti s podobnimi letališči na ravni letališč;
- (d) ključni dejavniki in parametri, na katerih temeljijo nacionalni cilji uspešnosti ali cilji uspešnosti na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora ali uspešnost na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti:
  - (i) izhodiščne vrednosti in predpostavke, na katerih temelji določitev ugotovljenih stroškov za prvo leto referenčnega obdobja, v primerjavi z najnovejšimi razpoložljivimi dejanskimi stroški;
  - (ii) napovedi prometa, uporabljene v načrtu izvedbe, in kadar se napovedi razlikujejo od osnovnih napovedi STATFOR, predložene utemeljitve;
  - (iii) načrtovani stroški kapitala v zvezi z ravno in sestavo regulativne osnove sredstev ter načrtovana stopnja stroškov kapitala pred obdavčitvijo, vključno z obrestno mero na obveznosti in donosnostjo lastniškega kapitala;
  - (iv) ugotovljeni stroški novih in obstoječih naložb in utemeljitve, predložene za velike naložbe;
  - (v) ugotovljeni stroški pokojnin in predpostavke, na katerih temelji njihov izračun;
  - (vi) predpostavke glede obrestne mere za posojila za financiranje izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa, vključno z zneski, trajanjem in drugimi ustreznimi informacijami o posojilih ter skladnostjo s tehtanim povprečjem obresti na obveznosti, ki se uporabljajo za izračun stopnje stroškov kapitala pred obdavčitvijo in stroškov kapitala, ki so vključeni v ugotovljene stroške;
  - (vii) metodologija, uporabljena za razporeditev stroškov med službami na rutah in terminalih, ter utemeljitve sprememb metodologije v primerjavi s prejšnjim referenčnim obdobjem;
- (e) vrednosti parametrov za delitev tveganja, povezanega s prometom, iz člena 27(2) in (3) ter, kadar nacionalni nadzorni organ prilagodi vrednosti teh parametrov v skladu s členom 27(5), utemeljitve, predložene za navedene vrednosti;

- (f) sistem ali sistemi spodbud iz člena 11;
  - (g) prednosti, povezane z učinkovitostjo, in sinergije, ki jih omogočijo čezmejne pobude za sodelovanje, vključno s sodelovanjem na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora ali prek industrijskih združenj;
  - (h) kar zadeva uporabo poenostavljene ureditve pristojbin iz člena 34, preverjanje, da so izpolnjena merila iz člena 34(2).
-



## PRILOGA V

**MERILA ZA OCENO OSNUTKA NAČRTA IZVEDBE OMREŽJA**

- (a) Popolnost osnutka načrta izvedbe omrežja, kar zadeva elemente, potrebne za oceno skladnosti z zahtevami iz člena 10(5) in Priloge III;
  - (b) celovitost ukrepov, ki jih je upravitelj omrežja sprejel za prispevanje k optimizaciji omrežja, ki zajema ukrepe iz točke 2 Priloge III;
  - (c) skladnost cilja na ravni učinkovitosti varnostnega upravljanja upravitelja omrežja z vseevropskimi cilji učinkovitosti, pri čemer je raven učinkovitosti varnostnega upravljanja za vsako koledarsko leto referenčnega obdobja enaka ustreznim vseevropskim ciljem uspešnosti ali večja od njih;
  - (d) ukrepi za izboljšanje učinkovitosti leta, ki izhajajo iz funkcije projektiranja evropskega omrežja rut;
  - (e) prihranek pri zamudah pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti zaradi postopkov mreže sodelovalnega odločanja in ukrepov operativnega centra upravljavca omrežja;
  - (f) prihranek pri zamudah pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu zaradi postopkov mreže sodelovalnega odločanja in ukrepov operativnega centra upravljavca omrežja;
  - (g) ustreznost ukrepov, namenjenih doseganju ciljev uspešnosti za funkcije omrežja, vključno z ustreznostjo naložb in kapitalskih stroškov v zvezi z evropskim osrednjim načrtom za upravljanje zračnega prometa, skupnimi projekti iz člena 15a Uredbe (ES) št. 550/2004 in Uredbe (EU) št. 409/2013 ter po potrebi strateškim načrtom omrežja.
-

## PRILOGA VI

**SEZNAM PODATKOV, POVEZANIH Z USPEŠNOSTJO, KI JIH JE TREBA PREDLOŽITI KOMISIJI ZARADI SPREMLJANJA UČINKOVITOSTI V SKLADU S ČLENOM 36(1) IN ČLENOM 37**

1. PODATKI, KI JIH PREDLOŽIJO NACIONALNI NADZORNI ORGANI
  - 1.1 Nacionalni nadzorni organi zagotovijo, da se vsak mesec predložijo naslednji podatki:
    - (a) podatki, ki jih uporablja in izračunava upravitelj omrežja, kot je opredeljeno v Prilogi I in Prilogi II k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/123, vključno z načrti letov za splošni zračni promet v skladu s pravili instrumentalnega letenja, dejansko usmerjanje, podatki o nadzoru, ki temeljijo na 30-sekundnem intervalu poročanja, zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti in pri prihodu, izvzetja iz ureditev upravljanja pretoka zračnega prometa, upoštevanje slotov upravljanja pretoka zračnega prometa in pogostost pogojne uporabe rute.
  - 1.2 Nacionalni nadzorni organi zagotovijo, da se vsako leto predložijo naslednji podatki:
    - (a) dogodki v zvezi z varnostjo, povezani z upravljanjem zračnega prometa;
    - (b) informacije o varnostnih priporočilih in korektivnih ukrepih, sprejetih na podlagi analize ali preiskave incidenta, povezanega z upravljanjem zračnega prometa, v skladu z Uredbo (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(1)</sup> ter Uredbo (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(2)</sup>;
    - (c) informacije, ki jih izvajalci navigacijskih služb zračnega prevoza, upravljavci letališč in letalski prevozniki zberejo z avtomatiziranimi sistemi za zapis podatkov o varnosti, če so na voljo, vsaj o nedovoljenih vdorih na vzletno-pristajalno stezo in izgubah minimalnega razdvajanja;
    - (d) vsaj informacije o gibanju izgub minimalnega razdvajanja in nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo pri vseh enotah služb zračnega prometa.
2. PODATKI, KI JIH PREDLOŽIJO IZVAJALCI NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA
  - 2.1 Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa vsako leto predložijo:
    - (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.

Ti podatki se predložijo pred 15. julijem leta  $n + 1$ , razen v prihodnost usmerjenih podatkov, ki se predložijo do 1. novembra leta  $n + 1$ ;
    - (b) informacije, ki so potrebne za namene spremljanja ključnih kazalnikov uspešnosti in kazalnikov za spremljanje iz točk 1.1 in 1.2 oddelka 2 Priloge I.

Te informacije se predložijo pred 1. februarjem vsakega leta;
    - (c) informacije o dogodkih v zvezi z varnostjo, zbrane z avtomatiziranimi sistemi za zapis podatkov o varnosti, kadar so na voljo;
    - (d) vsaj informacije o gibanjih izgube minimalnega razdvajanja in nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo pri vseh enotah služb zračnega prometa iz neobveznih poročil in avtomatiziranih sistemov za zapis podatkov o varnosti, kadar so na voljo.
  - 2.2 Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa na zahtevo predložijo podatke iz člena 4.

<sup>(1)</sup> Uredba (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. oktobra 2010 o preiskavah in preprečevanju nesreč in incidentov v civilnem letalstvu ter razveljavitvi Direktive 94/56/ES (UL L 295, 12.11.2010, str. 35).

<sup>(2)</sup> Uredba (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov v civilnem letalstvu, spremembi Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 1321/2007 in (ES) št. 1330/2007 (UL L 122, 24.4.2014, str. 18).

3. PODATKI, KI JIH UPRAVLJAVCI LETALIŠČ PREDLOŽIJO ZA LETALIŠČA S 80 000 PREMIKI IFR ALI VEČ V ZRAČNEM PREVOZU NA LETO

Upravljalci letališč predložijo:

- (a) podatke iz Eurocontrolove specifikacije z naslovom „Podatkovni tok upravljavca letališča – specifikacija podatkov“, različica 1.0, 2018.

Ti podatki se predložijo vsak mesec;

- (b) informacije o dogodkih v zvezi z varnostjo, zbrane z avtomatiziranimi sistemi za zapis podatkov o varnosti, kadar so na voljo.

Ti podatki se predložijo vsako leto.

4. PODATKI, KI JIH PREDLOŽIJO LETALIŠKI KOORDINATORJI

Letališki koordinatorji dvakrat letno predložijo podatke iz točk (c) in (d) člena 4(8) Uredbe (EGS) št. 95/93 v skladu s časovnimi intervali iz člena 6 navedene uredbe.

5. PODATKI, KI JIH PREDLOŽIJO UPORABNIKI ZRAČNEGA PROSTORA

Uporabniki zračnega prostora predložijo:

- (a) podatke iz Eurocontrolove specifikacije z naslovom „Podatkovni tok letalskega prevoznika – specifikacija podatkov“, različica 1.0, 2018.

Ti podatki se predložijo vsak mesec;

- (b) informacije o dogodkih v zvezi z varnostjo, zbrane z avtomatiziranimi sistemi za zapis podatkov o varnosti, kadar so na voljo.

Ti podatki se predložijo vsako leto.

6. PODATKI, KI JIH PREDLOŽI UPRAVITELJ OMREŽJA

Upravitelj omrežja vsak mesec predloži podatke, ki so potrebni za spremljanje ključnih kazalnikov uspešnosti in kazalnikov za spremljanje iz točk 2 in 3 oddelka 1 Priloge I, točk 2 in 3 oddelka 2 Priloge I in oddelka 3 Priloge I.

---

## PRILOGA VII

## UGOTOVLJENI IN DEJANSKI STROŠKI

## 1. POROČEVALNA PREGLEDNICA O SKUPNIH STROŠKIH IN STROŠKIH NA ENOTO

- 1.1 Poročevalna preglednica o skupnih stroških in stroških na enoto se z uporabo predloge iz preglednice 1 izpolni ločeno za vsak ustrezeni subjekt, ki ima stroške v območju zaračunavanja. Poleg tega se z uporabo predloge iz preglednice 1 izpolni konsolidirana poročevalna preglednica, v kateri so združeni podatki ustreznih subjektov za zadevno območje zaračunavanja.

Kar zadeva navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, se za vsako letališče, za katero se uporablja ta uredba, z uporabo predloge iz preglednice 1 izpolni dodatna poročevalna preglednica o skupnih stroških in stroških na enoto. Kadar se države članice odločijo za uporabo določb te uredbe za druga letališča iz člena 1(4), se lahko stroški za ta letališča predstavijo v konsolidirani preglednici z uporabo predloge iz preglednice 1, razen skupnih stroškov iz vrstice 4.2 predloge iz preglednice 1, ki se za vsako letališče predložijo ločeno.

Če se območje zaračunavanja razteza v zračnem prostoru več kot ene države članice, se z uporabo predloge iz preglednice 1 izpolni skupna poročevalna preglednica v skladu z zahtevami glede skladnosti in enotnosti iz člena 21(4).

- 1.2 Poročevalne preglednice o skupnih stroških in stroških na enoto iz točke 1.1 se izpolnijo kot del načrta izvedbe za vsako koledarsko leto referenčnega obdobja, vsako leto pa se izpolnijo tudi zaradi poročanja o dejanskih stroških in dejanskih enotah služb. Dejanske enote služb se ugotovijo na podlagi podatkov subjekta, ki zaračunava in pobira pristojbine. Morebitna razlika glede na te številke se ustrezno utemelji v dodatnih informacijah.

Preglednica 1: Skupni stroški in stroški na enoto

Ime območja zaračunavanja											
Valuta											
Ime subjekta		Ugotovljeni stroški – načrt izvajanja – referenčno obdobje					Dejanski stroški – referenčno obdobje				
Podrobnejši podatki o stroških		N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4
<b>1. Podrobnejši podatki glede na vrsto (nominalne vrednosti)</b>											
1.1 Zaposleni od tega, stroški pokojnin											
1.2 Drugi stroški poslovanja											
1.3 Amortizacija											
1.4 Stroški kapitala											
1.5 Izredni stroški											
<b>1.6 Stroški skupaj</b>											
Skupaj % n/n – 1											
<b>2. Podrobnejši podatki glede na službo (nominalne vrednosti)</b>											
2.1 Upravljanje zračnega prometa											
2.2 Komunikacija											
2.3 Navigacija											
2.4 Nadzor											
2.5 Iskanje in reševanje											
2.6 Letalske informacije											
2.7 Meteorološke službe											
2.8 Stroški nadzora											
2.9 Drugi stroški države											
<b>2.10 Stroški skupaj</b>											
Skupaj % n/n – 1											
<b>3. Dodatne informacije (nominalne vrednosti)</b>											
<b>Povprečno osnovo premoženje</b>											
3.1 Čista knjigovodska vrednost osnovnih sredstev											
3.2 Popravki skupnih sredstev											
3.3 Čista obratna sredstva											
3.4 Osnovno premoženje skupaj											
<b>Stroški kapitala v %</b>											
3.5 Stroški kapitala, stopnja pred obdavčitvijo											
3.6 Donosnost lastniškega kapitala											
3.7 Povprečne obresti na obveznosti											
3.8 Delež financiranja z lastniškim kapitalom											
<b>Stroški skupnih projektov</b>											
3.9 Skupni projekti											
<b>Stroški novih in obstoječih naložb</b>											
3.10 Amortizacija											
3.11 Stroški kapitala											
3.12 Stroški zakupa											
<b>Stroški Eurocontrola</b>											
3.13 Stroški Eurocontrola (v EUR)											
3.14 Menjalni tečaj (če je ustrezno)											
3.15 Stroški Eurocontrola (v nacionalni valuti)											
<b>4. Stroški skupaj po odbitku stroškov za izvzete lete (nominalne vrednosti)</b>											
4.1 Stroški izvzetih letov VFR											
<b>4.2 Skupaj ugotovljeni/dejanski stroški</b>											
<b>5. Ključni kazalnik uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti – ugotovljeni/dejanski stroški na enoto (realna vrednost)</b>											
5.1 Inflacija v %											
5.2 Indeks inflacije <sup>(1)</sup>											
<b>5.3 Realni stroški skupaj <sup>(2)</sup></b>											
Skupaj % n/n – 1											
<b>5.4 Skupno število enot storitev</b>											
Skupaj % n/n – 1											
<b>5.5 Stroški na enoto v cenah v realnih vrednostih <sup>(3)</sup></b>											
Skupaj % n/n – 1											

Postavke stroškov in osnovnega premoženja v tisočih – enote storitev v tisoč enotah

<sup>(1)</sup> Indeks inflacije – osnova 100 v letu N – 3.

<sup>(2)</sup> Realni ugotovljeni stroški (načrt izvedbe) in realni dejanski stroški.

<sup>(3)</sup> Realne ugotovljene cene na enoto (načrt izvedbe) in realne dejanske cene na enoto.

2. DODATNE INFORMACIJE K POROČEVALNIM PREGLEDNICAM O SKUPNIH STROŠKIH IN STROŠKIH NA ENOTO
- 2.1 Skupaj z informacijami, ki jih je treba pred začetkom referenčnega obdobja vključiti v poročevalne preglednice o skupnih stroških in stroških na enoto iz točke 1.1, se kot del načrta izvedbe predložijo naslednje dodatne informacije:
- (a) opis metodologije, uporabljene za razporeditev stroškov naprav ali storitev med različne navigacijske službe zračnega prometa na podlagi seznama naprav in storitev, navedenih v regionalnem načrtu letalske navigacije ICAO za evropsko regijo (dokument 7754), kakor je bil nazadnje spremenjen, in opis metodologije, uporabljene za razporeditev teh stroškov med različna območja zaračunavanja;
  - (b) opis metodologije in predpostavk, uporabljenih za določitev stroškov navigacijskih služb zračnega prometa, zagotovljenih letom po pravilih vizualnega letenja, kadar se letom po pravilih vizualnega letenja odobrijo oprostitve v skladu s členom 31(3), (4) in (5);
  - (c) merila, ki se uporabljajo za razporeditev stroškov med službami na terminalih in rutah v skladu s členom 22(5);
  - (d) razčlenitev meteoroloških stroškov na neposredne stroške ter stroške podpiranja meteoroloških naprav in storitev, ki so namenjeni tudi splošnim meteorološkim potrebam (v nadaljnjem besedilu: temeljni stroški MET). Temeljni stroški MET vključujejo splošno analizo in napoved, omrežja za opazovanje površine in zgornjega zračnega prostora, meteorološke komunikacijske sisteme, centre za obdelavo podatkov ter podporno temeljno raziskovanje, usposabljanje in upravljanje;
  - (e) opis metodologije, uporabljene za razporeditev skupnih meteoroloških stroškov in temeljnih stroškov MET iz točke (d) med civilno letalstvo in območja zaračunavanja;
  - (f) za vsak subjekt opis sestave vsake postavke ugotovljenih stroškov glede na vrsto in službo (točki 1 in 2 preglednice 1), vključno z opisom glavnih dejavnikov, s katerimi se pojasnijo načrtovane spremembe v referenčnem obdobju;
  - (g) za vsak subjekt opis in utemeljitev metode, sprejete za izračun amortizacijskih stroškov (točka 1.3 preglednice 1): nabavnih stroškov ali tekočih stroškov iz četrtega pododstavka člena 22(4) in, kjer se uporablja obračun po nabavnih cenah, predložitev primerljivih podatkov o nabavnih cenah;
  - (h) za vsak subjekt opis in temeljne predpostavke za vsako postavko dodatnih informacij (točka 3 preglednice 1), vključno z opisom glavnih dejavnikov, s katerimi se pojasnijo spremembe v referenčnem obdobju;
  - (i) za vsak subjekt opis predpostavk, uporabljenih za izračun stroškov kapitala (točka 1.4 preglednice 1), vključno s sestavo osnovnega premoženja, donosnostjo lastniškega kapitala, povprečnimi obrestmi na obveznosti in deleži financiranja sestave osnovnega premoženja prek obveznosti in lastniškega kapitala;
  - (j) opis ugotovljenih stroškov skupnih projektov (točka 3.9 preglednice 1).
- Vse spremembe točk od (a) do (j) v referenčnem obdobju se sporočijo skupaj z informacijami, predloženimi v skladu s točko 2.2.
- 2.2 Skupaj z informacijami, ki jih je treba vključiti v poročevalne preglednice o skupnih stroških in stroških na enoto iz točke 1.1, se vsako leto predložijo naslednje dodatne informacije:
- (a) za vsak subjekt in vsako stroškovno postavko opis sporočenih dejanskih stroškov ter razlike med navedenimi in ugotovljenimi stroški za vsako leto referenčnega obdobja;
  - (b) opis sporočenih dejanskih enot služb in opis morebitnih razlik med navedenimi enotami in številkami, ki jih predloži zadevni subjekt, ki zaračunava in pobira pristojbine, ter morebitnih razlik med navedenimi enotami in napovedjo iz načrta izvedbe, za vsako leto referenčnega obdobja;
  - (c) razčlenitev dejanskih stroškov skupnih projektov na posamezne projekte;
  - (d) utemeljitev razlike med ugotovljenimi in dejanskimi stroški novih in obstoječih naložb izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa ter razlike med načrtovanim in dejanskim datumom začetka obratovanja osnovnih naložb, financiranih z navedenimi naložbami, za vsako leto referenčnega obdobja;
  - (e) opis naložbenih projektov, ki se v referenčnem obdobju dodajo velikim naložbenim projektom, opredeljenim v načrtu izvedbe, oz. se prekličejo ali nadomestijo in jih odobri nacionalni nadzorni organ v skladu s členom 28(4).

## PRILOGA VIII

## ZAHTEVE ZA IZRAČUN ENOT STORITEV NA RUTAH IN TERMINALIH IZ ČLENA 25

**1. Izračun enot storitev na rutah**

1.1 Enote storitev na rutah se izračunajo kot zmnožek faktorja razdalje in faktorja teže za zadevni let. Skupno število enot storitev na rutah zajema skupno število enot služb za lete po pravilih instrumentalnega letenja in enot služb za lete po pravilih vizualnega letenja, kadar leti po pravilih vizualnega letenja niso oproščeni v skladu s členom 31(3), (4) in (5).

1.2 Faktor razdalje v zvezi z določenim območjem zaračunavanja se izračuna tako, da se število kilometrov, preletenih na razdalji po velikem krogu med odhodnim aerodromom ali vstopno točko v območju zaračunavanja in prihodnim aerodromom ali izstopno točko v območju zaračunavanja, deli s številom 100, glede na dejansko ruto, kot jo zabeleži upravitelj omrežja.

Razdalja, ki jo je treba upoštevati, se zmanjša za 20 kilometrov za vsak vzlet in pristank v območju zaračunavanja.

1.3 Faktor teže, izražen kot številka z dvema decimalnima mestoma, je kvadratni koren kvocienta, izračunanega tako, da se število metričnih ton največje dovoljene vzletne mase zrakoplova, navedene v letalskem priročniku zrakoplova, izražen kot številka z enim decimalnim mestom, deli s številom 50.

1.4 Če ima zrakoplov navedenih več največjih dovoljenih vzletnih mas, se uporabi največja.

1.5 Operaterji zrakoplovov ob vsaki prilagoditvi in vsaj enkrat letno organu, odgovornemu za pobiranje pristojbin, prijavijo sestavo svoje flote in največjo dovoljeno vzletno maso vsakega svojega zrakoplova.

Če faktor teže ni znan, se izračuna tako, da se uporabi teža najtežjega obstoječega zrakoplova istega tipa.

1.6 Kadar se pristojbine zaračunavajo na regionalni ravni, lahko države članice sprejmejo skupne načine uporabe.

**2. Izračun enot storitev na terminalih**

2.1 Enota služb na terminalih je enaka faktorju teže za zadevni zrakoplov.

2.2 Faktor teže, izražen kot število z dvema decimalnima mestoma, je kvocient, ki se izračuna tako, da se število metričnih ton največje dovoljene vzletne mase zrakoplova iz točk od 1.3 do 1.5 Priloge VIII deli s številom 50 in potencira z 0,7.

## PRILOGA IX

## CENE NA ENOTO

## 1. POROČEVALNE PREGLEDNICE O IZRAČUNU CENE NA ENOTO

Poročevalna preglednica o izračunu stroškov na enoto se z uporabo predloge iz preglednice 2 izpolni vsako leto in ločeno za vsak ustrežni subjekt, ki ima stroške v območju zaračunavanja. Poleg tega se z uporabo predloge iz preglednice 2 vsako leto izpolni konsolidirana poročevalna preglednica, v kateri so združeni podatki ustreznih subjektov za zadevno območje zaračunavanja.

## 2. POROČEVALNE PREGLEDNICE O DODATNIH INFORMACIJAH O PRILAGODITVAH

Z uporabo predloge iz preglednice 3 se vsako leto za vsako območje zaračunavanja izpolni konsolidirana poročevalna preglednica o dodatnih informacijah o prilagoditvah.

## 3. POROČEVALNE PREGLEDNICE O DODATNIH INFORMACIJAH O SKUPNIH PROJEKTIH IN PRIHODKIH IZ PROGRAMOV POMOČI UNIJE

Z uporabo predloge iz preglednice 4 se vsako leto za vsako območje zaračunavanja izpolni konsolidirana poročevalna preglednica o dodatnih informacijah o skupnih projektih in prihodkih iz programov pomoči Unije.



Preglednica 2: Izračun cene na enoto

Ime območja zaračunavanja Valuta Ime subjekta	Referenčno obdobje				
	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4
<b>Preglednica 2 A: Prilagoditve v zvezi z letom n</b>					
<b>A. Delitev stroškov</b>					
<b>Ugotovljeni stroški</b>					
<b>1.1 Nominalni ugotovljeni stroški – brez VFR – preglednica 1 (člen 22)</b>					
<b>Izračun prilagoditve inflacije</b>					
2.1 Ugotovljeni stroški, za katere se prilagodi inflacija					
2.2 Indeks napovedane inflacije – preglednica 1					
2.3 Indeks dejanske inflacije – preglednica 1					
2.4 Indeks dejanske/napovedane skupne inflacije (v %)					
<b>2.5 Prilagoditev inflacije v zvezi z letom n (člen 26)</b>					
<b>Razlike med ugotovljenimi in dejanskimi stroški iz člena 28(4) do (6)</b>					
3.1 Nove in obstoječe naložbe (člen 28(4))					
3.3 Stroški pristojnih organov in kvalificiranih subjektov (člen 28(5))					
3.4 Stroški Eurocontrola (člen 28(5))					
3.5 Stroški pokojnin (člen 28(6))					
3.6 Obresti na posojila (člen 28(6))					
3.7 Spremembe zakonodaje (člen 28(6))					
<b>3.8 Razlike med ugotovljenimi in dejanskimi stroški v zvezi z letom n (člen 28(4) do (6))</b>					
<b>B. Delitev tveganja, povezanega s prometom</b>					
<b>Prilagoditev delitve tveganja, povezanega s prometom</b>					
4.1 Ugotovljeni stroški, vključeni v delitev tveganja, povezanega s prometom					
4.2 Odstopanje iz člena 27(2) in (5) (v %)					
4.3 Dodatni prihodek, vrnjen uporabnikom, iz člena 27(3) in (5) (v %)					
4.4 Izguba prihodka, ki jo nosijo uporabniki zračnega prostora, iz člena 27(3) in (5) (v %)					
4.5 Odstopanje iz člena 27(4) (v %)					
4.6 Napovedano skupno število enot storitev (načrt izvedbe)					
4.7 Dejansko skupno število enot storitev					
4.8 Dejansko/napovedano skupno število enot storitev (v %)					
<b>4.9 Prilagoditev delitve tveganja, povezanega s prometom, v zvezi z letom n (člen 27(2) do (5))</b>					
<b>Prilagoditve prometa</b>					
5.1 Za ugotovljene stroške, ki niso vključeni v delitev tveganja, povezanega s prometom (člen 27(8))					
5.2 Prilagoditve cene na enoto za leto n, ki niso vključene v delitev tveganja, povezanega s prometom (člen 27(9))					
<b>5.3 Prilagoditve prometa v zvezi z letom n (člen 27(8) in (9))</b>					
<b>C. Sistemi finančnih spodbud glede zmogljivosti in okolja</b>					
<b>Prilagoditve, povezane s finančnimi spodbudami</b>					
6.1 Finančne spodbude, povezane z zmogljivostjo (člen 11(3))					
6.2 Finančne spodbude, povezane z okoljem (člen 11(4))					
6.3 Dodatne finančne spodbude, povezane z zmogljivostjo (člen 11(4))					
<b>6.4 Finančne spodbude v zvezi z letom n (člen 11(3) in (4))</b>					
<b>D. Druge prilagoditve</b>					
<b>Prilagoditev pristojbin</b>					
<b>7.1 Prilagoditev za zagotovitev nevtralnosti prihodkov za prilagoditev pristojbin v letu n (člen 32(1))</b>					
<b>Revizija cene na enoto</b>					
8.1 Začasna cena na enoto, uporabljena v letu n					
<b>8.2 Razlika v prihodkih zaradičasne uporabe cene na enoto v letu n (člen 29(5))</b>					
<b>Navzkrižno financiranje med območji zaračunavanja</b>					
<b>9.1 Navzkrižno financiranje do (-)/od (+) drugih območij zaračunavanja v zvezi z letom n</b>					
<b>Drugi prihodki</b>					
10.1 Programi pomoči Unije (člen 25(3)(a))					
10.2 Nacionalno javno financiranje (člen 25(3)(a))					
10.3 Komerčne dejavnosti (člen 25(3)(b))					
10.4 Prihodki od pogodb z upravljavci letališč (člen 25(3)(c))					
<b>10.5 Drugi prihodki v zvezi z letom n skupaj (člen 25(3))</b>					
<b>Uporaba nižje cene na enoto</b>					
11.1 Izguba prihodka v zvezi z uporabo nižje cene na enoto v letu n (člen 29(6))					
<b>12 Prilagoditve v zvezi z letom n skupaj</b>					
<b>Preglednica 2 B: Izračun cene na enoto za leto n<sup>(1)</sup></b>	<b>N</b>	<b>N + 1</b>	<b>N + 2</b>	<b>N + 3</b>	<b>N + 4</b>
13.1 Nominalni ugotovljeni stroški – brez VFR (člen 25(2)(a))					
13.2 Prilagoditev inflacije: znesek, ki se prenese v leto n (člen 25(2)(b))					
13.3 Prilagoditev delitve tveganja, povezanega s prometom: zneski, ki se prenesejo v leto n (člen 25(2)(c))					
13.4 Razlike v stroških v skladu s členom 28(4) do (6): zneski, ki se prenesejo v leto n (člen 25(2)(d))					
13.5 Finančne spodbude: zneski, ki se prenesejo v leto n (člen 25(2)(e))					
13.6 Prilagoditev pristojbin: zneski, ki se prenesejo v leto n (člen 25(2)(f))					
13.7 Prilagoditve prometa: zneski, ki se prenesejo v leto n (člen 25(2)(g) in (h))					
13.8 Drugi prihodki (člen 25(2)(i))					
13.9 Navzkrižno financiranje med območji zaračunavanja (člen 25(2)(j))					
13.10 Razlike v prihodkih zaradičasne uporabe cene na enoto (člen 25(2)(k))					
<b>13.11 Skupni seštevek za izračun cene za leto n</b>					
<b>13.12 Napovedano skupno število enot storitev za leto n (načrt izvedbe)</b>					
<b>13.13 Cena za enoto za leto n v skladu s členom 25(2) (v nacionalni valuti)</b>					
<b>13.14 Znižanje v skladu s členom 29(6), kjer je primerno (v nacionalni valuti)</b>					
<b>14 Veljavna cena na enoto za leto n</b>					

Stroški, prihodki in drugi zneski v tisočih – enote storitev v tisoč enotah

<sup>(1)</sup> Vključno s prilagoditvami, povezanimi s preteklimi referenčnimi obdobji (člen 25(2)(l)).

Preglednica 3: dodatne informacije o prilagoditvah

Ime območja zaračunavanja							
Dodatne informacije o prilagoditvah	Zneski	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	Po RO
Prilagoditev inflacije za leto n							
Prilagoditev inflacije za leto n + 1							
Prilagoditev inflacije za leto n + 2							
Prilagoditev inflacije za leto n + 3							
Prilagoditev inflacije za leto n + 4							
<b>Prilagoditev inflacije skupaj (člen 26)</b>							
Delitev tveganja, povezanega s prometom, za leto n							
Delitev tveganja, povezanega s prometom, za leto n + 1							
Delitev tveganja, povezanega s prometom, za leto n + 2							
Delitev tveganja, povezanega s prometom, za leto n + 3							
Delitev tveganja, povezanega s prometom, za leto n + 4							
<b>Prilagoditev delitve tveganja, povezanega s prometom, skupaj (člen 27(2) do (5))</b>							
Razlike v stroških naložb za leto n							
Razlike v stroških naložb za leto n + 1							
Razlike v stroških naložb za leto n + 2							
Razlike v stroških naložb za leto n + 3							
Razlike v stroških naložb za leto n + 4							
<b>Prilagoditve v zvezi s stroški novih naložb skupaj (člen 28(4))</b>							
Razlike v stroških pristojnih organov in kvalificiranih subjektov za leto n							
Razlike v stroških pristojnih organov in kvalificiranih subjektov za leto n + 1							
Razlike v stroških pristojnih organov in kvalificiranih subjektov za leto n + 2							
Razlike v stroških pristojnih organov in kvalificiranih subjektov za leto n + 3							
Razlike v stroških pristojnih organov in kvalificiranih subjektov za leto n + 4							
<b>Prilagoditve v zvezi s stroški pristojnih organov in kvalificiranih subjektov skupaj (člen 28(5))</b>							
Razlike v stroških Eurocontrola za leto n							
Razlike v stroških Eurocontrola za leto n + 1							
Razlike v stroških Eurocontrola za leto n + 2							
Razlike v stroških Eurocontrola za leto n + 3							
Razlike v stroških Eurocontrola za leto n + 4							
<b>Prilagoditve v zvezi s stroški Eurocontrola skupaj (člen 28(5))</b>							
Razlike v stroških pokojnin za leto n							
Razlike v stroških pokojnin za leto n + 1							
Razlike v stroških pokojnin za leto n + 2							
Razlike v stroških pokojnin za leto n + 3							
Razlike v stroških pokojnin za leto n + 4							
<b>Prilagoditve v zvezi s stroški pokojnin skupaj (člen 28(6))</b>							
Razlike v obrestih na posojila za leto n							
Razlike v obrestih na posojila za leto n + 1							
Razlike v obrestih na posojila za leto n + 2							
Razlike v obrestih na posojila za leto n + 3							
Razlike v obrestih na posojila za leto n + 4							
<b>Prilagoditve v zvezi z obrestmi na posojila skupaj (člen 28(6))</b>							
Stroški v zvezi s spremembo zakonodaje za leto n							
Stroški v zvezi s spremembo zakonodaje za leto n + 1							
Stroški v zvezi s spremembo zakonodaje za leto n + 2							
Stroški v zvezi s spremembo zakonodaje za leto n + 3							
Stroški v zvezi s spremembo zakonodaje za leto n + 4							
<b>Prilagoditve v zvezi s spremembo zakonodaje skupaj (člen 28(6))</b>							
Finančne spodbude za leto n							
Finančne spodbude za leto n + 1							
Finančne spodbude za leto n + 2							
Finančne spodbude za leto n + 3							
Finančne spodbude za leto n + 4							
<b>Finančne spodbude skupaj (člen 11(3) in (4))</b>							
Prilagoditev pristojbin za leto n							
Prilagoditev pristojbin za leto n + 1							
Prilagoditev pristojbin za leto n + 2							
Prilagoditev pristojbin za leto n + 3							
Prilagoditev pristojbin za leto n + 4							
<b>Prilagoditev v zvezi s prilagoditvijo pristojbin skupaj (člen 32(1))</b>							
Prilagoditev prometa za leto n							
Prilagoditev prometa za leto n + 1							
Prilagoditev prometa za leto n + 2							
Prilagoditev prometa za leto n + 3							
Prilagoditev prometa za leto n + 4							
<b>Prilagoditev prometa skupaj (člen 27(8) in (9))</b>							

Prihodki, prejeti iz programov pomoči Unije v letu n							
Prihodki, prejeti iz programov pomoči Unije v letu n + 1							
Prihodki, prejeti iz programov pomoči Unije v letu n + 2							
Prihodki, prejeti iz programov pomoči Unije v letu n + 3							
Prihodki, prejeti iz programov pomoči Unije v letu n + 4							
<b>Prihodki, prejeti iz programov pomoči Unije skupaj (člen 25(3)(a))</b>							
Prihodki, prejeti iz nacionalnega javnega financiranja v letu n							
Prihodki, prejeti iz nacionalnega javnega financiranja v letu n + 1							
Prihodki, prejeti iz nacionalnega javnega financiranja v letu n + 2							
Prihodki, prejeti iz nacionalnega javnega financiranja v letu n + 3							
Prihodki, prejeti iz nacionalnega javnega financiranja v letu n + 4							
<b>Prihodki, prejeti iz nacionalnega javnega financiranja skupaj (člen 25(3)(a))</b>							
Prihodki od komercialnih dejavnosti v letu n							
Prihodki od komercialnih dejavnosti v letu n + 1							
Prihodki od komercialnih dejavnosti v letu n + 2							
Prihodki od komercialnih dejavnosti v letu n + 3							
Prihodki od komercialnih dejavnosti v letu n + 4							
<b>Prihodki od komercialnih dejavnosti skupaj (člen 25(3)(b))</b>							
Prihodki od pogodb z upravljavci letališč v letu n							
Prihodki od pogodb z upravljavci letališč v letu n + 1							
Prihodki od pogodb z upravljavci letališč v letu n + 2							
Prihodki od pogodb z upravljavci letališč v letu n + 3							
Prihodki od pogodb z upravljavci letališč v letu n + 4							
<b>Prihodki od pogodb z upravljavci letališč skupaj (člen 25(3)(c))</b>							
Razlika v prihodkih – revizija cene na enoto za leto n							
Razlika v prihodkih – revizija cene na enoto za leto n + 1							
Razlika v prihodkih – revizija cene na enoto za leto n + 2							
Razlika v prihodkih – revizija cene na enoto za leto n + 3							
Razlika v prihodkih – revizija cene na enoto za leto n + 4							
<b>Razlika v prihodkih zaradičasne uporabe cene na enoto skupaj (člen 29(5))</b>							

Zneski v tisočih (v nacionalni valuti)

Preglednica 4: Dodatne informacije o skupnih projektih in prihodkih iz programov pomoči Unije, dodeljenih območju zaračunavanja

**Ime območja zaračunavanja**

Prejeti zneski

Sklic projekta (v skladu s sporazumom o dodelitvi nepovratnih sredstev)	Naslov projekta	Vrednost financiranega projekta v tisoč EUR		Dodeljeni zneski (v skladu s sporazumom o dodelitvi nepovratnih sredstev) v tisoč EUR		Skupni projekt d/n	Dejanski prejeti zneski (območje zaračunavanja) v tisoč EUR							
		Skupaj	Za območje zaračunavanja	Skupaj	Za območje zaračunavanja		Prejšnja ref. obdobja	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4		
<b>Skupaj v tisoč EUR</b>														
<b>Skupaj v tisočih v nacionalni valuti</b>														

Zneski, povrnjeni uporabnikom zračnega prostora prek drugih prihodkov

Sklic projekta (v skladu s sporazumom o dodelitvi nepovratnih sredstev)	Naslov projekta	Zneski, zadržani v zvezi z administrativnimi stroški za območje zaračunavanja v tisoč EUR	Skupni znesek, ki ga je treba povrniti za območje zaračunavanja v tisoč EUR	Zneski, povrnjeni uporabnikom (območje zaračunavanja) v tisočih v nacionalni valuti							
				Prejšnja ref. obdobja	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	Po ref. obdobju	
<b>Skupaj v tisoč EUR</b>											
<b>Skupaj v tisočih v nacionalni valuti</b>											

## 4. DODATNE INFORMACIJE K POROČEVALNIM PREGLEDNICAM IZ TOČK 1, 2 IN 3

Skupaj z informacijami, ki jih je treba vključiti v poročevalne preglednice o izračunu cene na enoto in dodatnih informacijah o prilagoditvah iz točk 1 in 2, se predložijo naslednje dodatne informacije:

- (a) opis in utemeljitev uvedbe različnih območij zaračunavanja, zlasti v zvezi z območji zaračunavanja na terminalih in morebitnim navzkrižnim subvencioniranjem med območji zaračunavanja;
- (b) opis politike oprostitev in opis finančnih sredstev za kritje s tem povezanih stroškov;
- (c) opis prilagoditev, ki izhajajo iz mehanizma za delitev tveganja, povezanega s prometom, v skladu s členom 27;
- (d) opis razlik med ugotovljenimi in dejanskimi stroški v letu n, ki izhajajo iz sprememb stroškov iz člena 28(3), vključno z opisom sprememb iz navedenega člena;
- (e) opis prilagoditev, ki izhajajo iz nepredvidenih sprememb stroškov v skladu s členom 28(3) do (6);
- (f) opis drugih prihodkov, če obstajajo, razčlenjenih na različne kategorije, navedene v členu 25(3);
- (g) opis uporabe sistemov finančnih spodbud iz člena 11(3) in (4) v letu n ter nastalih finančnih prednosti in slabosti; opis in utemeljitev prilagoditev pristojbin za storitve navigacijskih služb zračnega prometa, izvedenih v letu n na podlagi člena 32, kjer je primerno, in prilagoditev, ki izhajajo iz tega;
- (h) opis prilagoditev, povezanih z začasno uporabo cene na enoto na podlagi člena 29(5);
- (i) opis navzkrižnega financiranja med območji zaračunavanja na rutah ali med območji zaračunavanja na terminalih v skladu s točko (e) člena 15(2) Uredbe (ES) št. 550/2004;
- (j) informacije o uporabi cene na enoto na podlagi člena 29(6), ki je nižja od cene na enoto, izračunane v skladu s členom 25(2), in sredstvih za financiranje razlike v prihodkih;
- (k) informacije in razčlenitev prilagoditev, povezanih s preteklimi referenčnimi obdobji, ki vplivajo na izračun cene na enoto.

Skupaj z informacijami, ki jih je treba vključiti v poročevalne preglednice o dodatnih informacijah o skupnih projektih in programih pomoči Unije iz točke 3, se predložijo naslednje dodatne informacije:

- (l) informacije o stroških skupnih projektov in drugih financiranih projektov, razčlenjene na posamezne projekte, ter javnih sredstvih, ki so bila za te projekte pridobljena od javnih organov.

—

## PRILOGA X

## MERILA ZA OCENO, ALI SE SLUŽBE IZ ČLENA 35(1) IZVAJAJO POD TRŽNIMI POGOJI

1. V kolikšni meri se lahko izvajalci služb svobodno odločijo za izvajanje ali odstop od izvajanja teh storitev:
  - (a) obstoj kakršnih koli znatnih pravnih, ekonomskih ali drugih ovir, ki bi izvajalcu službe preprečile ponudbo izvajanja ali nadaljevanje izvajanja navedenih storitev;
  - (b) obseg, trajanje in vrednost pogodb o opravljanju storitev;
  - (c) obstoj postopkov, ki omogočajo, da prvotni izvajalec opredmetena in neopredmetena osnovna sredstva, intelektualno lastnino in osebje prenese ali kako drugače da na voljo drugi stranki.
2. V kolikšni meri je možna svobodna izbira izvajalca služb, v primeru letališč vključno z možnostjo samooskrbe z navigacijskimi službami zračnega prometa na terminalih:
  - (a) obstoj pravnih, pogodbenih ali izvedbenih ovir za spremembo izvajalca služb ali v primeru navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih preusmeritev letališča k samooskrbi z navigacijskimi službami zračnega prometa;
  - (b) obstoj posvetovanja, da se pri spremembi ureditev izvajanja služb upoštevajo mnenja uporabnikov zračnega prostora.
3. V kolikšni meri obstajata struktura trga in konkurenca ali kredibilna možnost konkurence:
  - (a) obstoj javnega razpisnega postopka (se ne uporablja v primeru samooskrbe);
  - (b) dokazila o kredibilnih drugih izvajalcih služb, ki lahko sodelujejo v razpisnem postopku in so izvajali službe v preteklosti, vključno z možnostjo samooskrbe letališča.
4. Za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, v kolikšni meri so letališča pod pritiskom komercialnih stroškov ali zakonodaje, ki temelji na spodbudah:
  - (a) ali letališča dejavno konkurirajo za letalske prevoze;
  - (b) v kolikšni meri letališča nosijo stroške pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa;
  - (c) ali letališča delujejo v konkurenčnem okolju ali v okolju ekonomskih spodbud, namenjenih obvladovanju cen ali kakšnemu drugemu spodbujenemu zniževanju stroškov.
5. V kolikšni meri ima izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih ali služb CNS, MET in AIS ali podatkovnih storitev upravljanja zračnega prometa, ki zagotavlja tudi navigacijske službe zračnega prometa na rutah, ločeno računovodstvo in poročanje.
6. Za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih je treba oceno iz te priloge opraviti za vsako posamezno letališče ali skupino letališč.

---

## PRILOGA XI

**POROČEVALNE PREGLEDNICE V PODORO STROŠKOVNI OSNOVI IN CENAM NA ENOTO, KI JIH JE TREBA KOMISIJI PREDLOŽITI V SKLADU S ČLENOM 35(6)**

## 1. STROŠKI NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA

## 1.1 Poročevalne preglednice

Za namene sporočanja podatkov v preglednicah A in B je treba upoštevati naslednja navodila:

- (a) preglednici se izpolnita za vsako območje zaračunavanja. Stroški in cene se prikažejo v nacionalni valuti;
- (b) zneski za preglednico A so dejanski zneski za leto (n – 5) do leta (n – 1) in načrtovani zneski od leta (n) naprej;
- (c) letna cena v preglednici B prikazuje vrednost pogodbe. Zadevna država članica enoto rezultata, za katero velja, da določa vrednost pogodbe, opiše in sporoči v preglednici. Kar zadeva navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, se preglednica B ločeno izpolni za vsako letališče, na katerem se navigacijske službe zračnega prometa izvajajo pod tržnimi pogoji v območju zaračunavanja na terminalih.

## Preglednica A

Preglednica A: Stroški skupaj

Ime območja zaračunavanja
Valuta
Organizacija

Leto n
--------

(n – 5) A	(n – 4) A	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-------	-----------	-----------	-----------	-----------

Podrobnejši podatki glede na vrsto (nominalne vrednosti)

	(n – 5) A	(n – 4) A	(n – 3) A	(n – 2) A	(n – 1) A	(n) F	(n + 1) F	(n + 2) P	(n + 3) P	(n + 4) P
Zaposleni										
Drugi stroški poslovanja										
Amortizacija										
Stroški kapitala										
Izredni stroški										
<b>Stroški skupaj</b>										

## Preglednica B

Preglednica B: Letna cena in cena na enoto

Ime območja zaračunavanja
Valuta
Organizacija

Leto n
--------

(n – 5)	(n – 4)	(n – 3)	(n – 2)	(n – 1)	(n)	(n + 1)	(n + 2)	(n + 3)	(n + 4)
---------	---------	---------	---------	---------	-----	---------	---------	---------	---------

Letna cena (a)										
Enota rezultata (b)										
Cena na enoto										

(a) Letna cena v tisočih v nacionalni valuti.

(b) Enota rezultata v (se določi).

## 1.2 Dodatne informacije

Skupaj z informacijami, ki jih je treba vključiti v preglednici A in B, se predložijo naslednje dodatne informacije:

- (a) opis enote rezultata, uporabljene v preglednici B;
  - (b) opis meril, uporabljenih za razporeditev stroškov naprav ali storitev med različne navigacijske službe zračnega prometa na podlagi seznama naprav in storitev, navedenih v regionalnem načrtu letalske navigacije ICAO za evropsko regijo (dokument 7754);
  - (c) opis in utemeljitev razlik med načrtovanimi in dejanskimi zneski za leta od  $(n - 5)$  do  $(n - 1)$  za vse podatke, navedene v preglednicah A in B;
  - (d) opis in utemeljitev stroškov in naložb v zvezi s pričakovanim prometom, načrtovanih za petletno obdobje;
  - (e) opis in utemeljitev metode, sprejete za izračun stroškov amortizacije: po nabavni ali tekoči ceni;
  - (f) utemeljitev stroškov kapitala, vključno s sestavinami osnovnega premoženja;
  - (g) opis virov financiranja zadevnih navigacijskih služb zračnega prometa v zvezi z vsakim območjem zaračunavanja, kjer se službe izvajajo pod tržnimi pogoji.
-



## PRILOGA XII

**BISTVENI ELEMENTI ZA POSVETOVANJA IZ ČLENA 24(3) IN ČLENA 30(1)**

1. Posvetovanje iz člena 24(3) se nanaša zlasti na naslednje bistvene elemente, povezane s preglednostjo stroškov:
    - (a) dejanske stroške, nastale v preteklem letu, ter razliko med dejanskimi in ugotovljenimi stroški iz načrta izvedbe;
    - (b) razvoj stroškov iz člena 28(3).
  2. Posvetovanje iz člena 30(1) se nanaša zlasti na naslednje bistvene elemente, povezane s preglednostjo cen na enoto:
    - (a) politiko zaračunavanja, med drugim vključno s časovnim okvirom prilagoditev cen na enoto in navzkrižnim financiranjem med območji zaračunavanja na terminalih;
    - (b) razvoj prometa v primerjavi z napovedjo prometa iz načrta izvedbe;
    - (c) uporabo mehanizma za delitev tveganja, povezanega s prometom, iz člena 27 in sistema ali sistemov spodbud, izvedenih na podlagi člena 11;
    - (d) če je ustrezno, načrtovane spremembe območij zaračunavanja na terminalih v skladu s točko (a) člena 21(5);
    - (e) če je ustrezno, storitve, za katere je predvideno izvajanje pod tržnimi pogoji v skladu s točko (b) člena 35(3).
-

## PRILOGA XIII

## SPECIFIČNE ZAHTEVE GLEDE SISTEMOV SPODBUD IZ ČLENA 11(3)

## 1. PRILAGAJANJE SREDIŠČNIH VREDNOSTI

## 1.1 Za navigacijske službe zračnega prometa na rutah

Kadar se nacionalni nadzorni organ odloči za uporabo mehanizma za prilagoditev središčnih vrednosti za rute v skladu s točkami (c)(ii), (g)(iii) in (v) člena 11(3), se lahko s tem mehanizmom za prilagoditev:

- (a) omogoči upoštevanje znatnih in nepredvidenih sprememb v prometu, pri čemer se v tem primeru pri središčni vrednosti za leto  $n$  upošteva referenčna vrednost na ravni posameznega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa iz novembrske izdaje načrta delovanja omrežja v letu  $n - 1$ , in/ali
- (b) omeji področje uporabe spodbud, da zajemajo le razloge za zamude v zvezi z zmogljivostjo, usmerjanjem, kadrovske strukturo in opremo službe kontrole zračnega prometa, upravljanjem zračnega prostora in posebnimi dogodki z oznakami C, R, S, T, M in P priročnika za upravljanje pretoka zračnega prometa in zmogljivosti.

## 1.2 Za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

Kadar se nacionalni nadzorni organ odloči za uporabo mehanizma za prilagoditev središčnih vrednosti za terminale v skladu s točkami (c)(ii), (g)(iii) in (v) člena 11(3), se lahko s tem mehanizmom za prilagoditev:

- (a) omogoči upoštevanje znatnih in nepredvidenih sprememb v prometu, pri čemer se v tem primeru središčna vrednost za leto  $n$  prilagodi na podlagi objektivnih in preglednih načel, opredeljenih v načrtu izvedbe;
- (b) omeji področje uporabe spodbud, da zajemajo le razloge za zamude v zvezi z zmogljivostjo, usmerjanjem, kadrovske strukturo in opremo službe kontrole zračnega prometa, upravljanjem zračnega prostora in posebnimi dogodki z oznakami C, R, S, T, M in P priročnika za upravljanje pretoka zračnega prometa in zmogljivosti.

## 2. IZRAČUN FINANČNIH PREDNOSTI IN SLABOSTI

## 2.1 Za navigacijske službe zračnega prometa na rutah

- (a) Finančna prednost iz točke (e) člena 11(3) se izračuna kot odstotek ugotovljenih stroškov za leto  $n$  in se pridobi od uporabnikov zračnega prostora z zvišanjem cene na enoto v letu  $n + 2$ , kadar je odstopanje povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let  $v$  v letu  $n$ , ki je manjša od središčne vrednosti, v absolutno izraženi vrednosti večje od spodnjega dela simetričnega razpona iz točke (d) člena 11(3).

Odstotek ugotovljenih stroškov nemoteno sledi drsni lestvici od spodnjega dela simetričnega razpona do mejne vrednosti opozarjanja iz točke (b)(iii) člena 9(4), pri čemer se uporabi največji fiksni odstotek, kadar je odstopanje povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let  $v$  v letu  $n$ , ki je manjša od središčne vrednosti, v absolutno izraženi vrednosti enako mejni vrednosti opozarjanja ali večje od nje.

- (b) Finančna neugodnost iz točke (f) člena 11(3) se izračuna kot odstotek ugotovljenih stroškov za leto  $n$  in povrne uporabnikom zračnega prostora z znižanjem cene na enoto v letu  $n + 2$ , kadar je odstopanje povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let  $v$  v letu  $n$ , ki je večja od središčne vrednosti, v absolutno izraženi vrednosti večje od zgornjega dela simetričnega razpona iz točke (d) člena 11(3).

Odstotek ugotovljenih stroškov nemoteno sledi drsni lestvici od zgornjega dela simetričnega razpona do mejne vrednosti opozarjanja iz točke (b)(iii) člena 9(4), pri čemer se uporabi največji fiksni odstotek, kadar je odstopanje povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let  $v$  v letu  $n$ , ki je večja od središčne vrednosti, v absolutno izraženi vrednosti enako mejni vrednosti opozarjanja ali večje od nje.

## 2.2 Za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

- (a) Finančna prednost iz točke (e) člena 11(3) se izračuna kot odstotek ugotovljenih stroškov za leto  $n$ , ki se pridobijo od uporabnikov zračnega prostora z zvišanjem cene na enoto v letu  $n + 2$ , kadar je dejanska zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu na let  $v$  v letu  $n$  manjša od spodnjega dela simetričnega razpona iz točke (d) člena 11(3).

Odstotek ugotovljenih stroškov nemoteno sledi drsni lestvici od spodnjega dela simetričnega razpona do 50 % središčne vrednosti, pri čemer se uporabi največji fiksni odstotek, kadar je dejanska zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu na let  $v$  v letu  $n$  enaka 50 % središčne vrednosti ali manjša.

- (b) Finančna neugodnost iz točke (e) člena 11(3) se izračuna kot odstotek ugotovljenih stroškov za leto  $n$  in se povrne uporabnikom zračnega prostora z znižanjem cene na enoto v letu  $n + 2$ , kadar je dejanska zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu na let v letu  $n$  večja od zgornjega dela simetričnega razpona iz točke (d) člena 11(3).

Odstotek ugotovljenih stroškov nemoteno sledi drsni lestvici od zgornjega dela simetričnega razpona do 150 % središčne vrednosti, pri čemer se uporabi največji fiksni odstotek, kadar je dejanska zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu na let v letu  $n$  enaka 150 % središčne vrednosti ali večja.

---