

## II

(Nezakonodajni akti)

## UREDBE

## UREDBA KOMISIJE (EU) št. 691/2010

z dne 29. julija 2010

**o določitvi načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja ter o spremembi Uredbe (ES) št. 2096/2005 o skupnih zahtevah za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa**

(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;

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba (ES) št. 549/2004 zahteva, da se z izvedbenimi pravili določi načrt izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja.
- (2) Načrt izvedbe mora prispevati k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa z izboljšanjem celotne učinkovitosti navigacijskih služb zračnega prometa na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti v skladu s področji, opredeljenimi v okviru uspešnosti iz osrednjega načrta ATM, vse skupaj z ozirom na prevladujoče varnostne cilje.
- (3) Načrt izvedbe mora zagotoviti kazalnike in zavezujoče cilje na ključnih področjih delovanja, pri čemer se v celoti dosejajo in vzdržujejo zahtevane varnostne stopnje, obenem pa se omogoča zastavljanje ciljev uspešnosti na drugih ključnih področjih uspešnosti.
- (4) Načrt izvedbe je treba določiti in upravljati z dolgoročnim pogledom na družbene cilje na visoki ravni.
- (5) Načrt izvedbe mora obravnavati navigacijske službe zračnega prometa s pristopom od izhoda na letalo do izhoda na letalo (gate-to-gate), vključno z letališči, z namenom izboljšanja celotne uspešnosti omrežja.

(6) Soodvisnosti med nacionalnimi ravni in ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora ter ravni omrežja in soodvisnosti med cilji uspešnosti, vse skupaj z ozirom na prevladujoče varnostne cilje, je treba pri pripravi in spremljanju načrta izvedbe natančno upoštevati.

(7) Načrti izvedbe morajo v času trajanja referenčnega obdobja zavezovati države članice, da se dosežejo cilji enotnega evropskega neba in ravnovesje med potrebami vseh uporabnikov zračnega prostora in zagotavljanjem storitev, ki jih nudijo navigacijske službe zračnega prometa.

(8) Nacionalni nadzorni organi imajo ključno vlogo pri izvajanju načrta izvedbe. Države članice morajo zato zagotoviti učinkovito izvajanje teh dodatnih odgovornosti.

(9) Načrti izvedbe morajo opisati ukrepe, kot so načrti pobud, namenjeni usmerjanju interesnih skupin k izboljšanju uspešnosti na nacionalni ravni, ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora in evropski ravni.

(10) V okoliščinah, ki jih v času sprejetja načrtov izvedbe ni bilo mogoče predvideti in ki jih države članice ali organi, podvrženi ciljem uspešnosti, ne morejo rešiti ali nadzirati, mora postavitvev ustreznih mehanizmov opozarjanja omogočiti izvajanje ustreznih ukrepov, namenjenih ohranjanju varnostnih zahtev ter trajnosti nujenja storitev.

(11) Izvesti je treba posvetovanje z interesnimi skupinami na nacionalni ravni in/ali ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora ter na ravni Evropske unije.

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

- (12) Ob ustreznem upoštevanju dejstva, da je uspešnost vojaških misij, sodelovanje in usklajevanje med civilnimi in vojaškimi organi največjega pomena za doseganje ciljev uspešnosti.
- (13) Načrt izvedbe ne sme posegati v določbe člena 13 Uredbe (ES) št. 549/2004, ki so namenjene varovanju bistvenih interesov varnostne ali obrambne politike.
- (14) Ključne kazalnike delovanja je treba izbrati na podlagi specifičnosti in merljivosti ter zaradi omogočanja ugotavljanja odgovornosti za doseganje ciljev uspešnosti. Pridruženi cilji morajo biti dosegljivi, realni in hitri ter namenjeni učinkovitemu usmerjanju trajnostne uspešnosti navigacijskih storitev zračnega prometa.
- (15) Izvajanje zavezujočih ciljev uspešnosti s podporo spodbud, ki so lahko finančne narave, zahteva ustrežno povezavo z Uredbo Komisije (ES) št. 1794/2006 z dne 6. decembra 2006 o določitvi skupne ureditve pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa <sup>(1)</sup>.
- (16) Izdelava in izvajanje ključnih kazalnikov uspešnosti in ciljev uspešnosti zahtevata ustrežno skladnost z varnostnimi cilji in standardi iz Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES <sup>(2)</sup> ter njenih pravil za izvajanje skupaj z ukrepi, ki jih je Evropska unija sprejela za doseganje in ohranjanje teh ciljev.
- (17) Med referenčnimi obdobji je treba izdelati učinkovit postopek spremljanja uspešnosti, da se v razvoju uspešnosti zagotovi izpolnjevanje ciljev in po potrebi sprejmejo novi ukrepi.
- (18) Pri sprejemanju vseevropskih ciljev uspešnosti za prvo referenčno obdobje mora Komisija ustrežno upoštevati dejansko finančno stanje izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, ki je zlasti posledica že sprejetih ukrepov za omejevanje stroškov, zlasti od leta 2009 ter morebitnih prevelikih ali premajhnih plačil pristojbin za zračne poti, ki so se izvedla v preteklih letih. Ustrežno je treba upoštevati tudi napredek, ki so ga obstoječi funkcionalni bloki zračnega prostora že dosegli.
- (19) V skladu s členom 11(1) Uredbe (ES) št. 549/2004 mora ta uredba veljati za funkcije mreže za upravljanje

zračnega prometa iz člena 6 Uredbe (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(3)</sup> z ustrežno spremembo te uredbe.

- (20) Ukrepi, predvideni s to uredbo, so v skladu z mnenjem Odbora za enotno evropsko nebo –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

## POGLAVJE I

### SPLOŠNE DOLOČBE

#### Člen 1

#### Vsebina in obseg

1. Ta uredba določa potrebne ukrepe za izboljšanje celotne uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja za splošni zračni promet na področjih ICAO, EUR in AFI, kjer so za zagotavljanje navigacijskih služb zračnega prometa odgovorne države članice z namenom, da bi izpolnjevale zahteve vseh uporabnikov zračnega prostora.

2. Za namene zastavljanja ciljev ta uredba velja za navigacijske službe zračnega prometa, ki jih nudijo izvajalci služb zračnega prometa, določeni v skladu s členom 8 Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(4)</sup>, in izvajalci meteoroloških služb, če so določeni v skladu s členom 9(1) navedene uredbe.

3. Države članice se lahko odločijo, da te uredbe ne uporabljajo pri navigacijskih službah zračnega prometa na terminalih na letališčih z manj kot 50 000 premiki v komercialnem zračnem prevozu na leto. O tem je treba obvestiti Komisijo. Če nobeno od letališč v državi članici ne doseže mejne vrednosti 50 000 premikov v komercialnem zračnem prevozu na leto, cilji uspešnosti veljajo kot minimalna zahteva za letališče z največ premiki v komercialnem zračnem prevozu.

4. Če država članica meni, da so nekatere ali vse njene navigacijske službe zračnega prometa na terminalih zavezane tržnim pogojem v skladu s postopki, določenimi v členu 1(6) Uredbe (ES) št. 1794/2006, in s podporo nacionalnega nadzornega organa, najpozneje 12 mesecev pred začetkom vsakega referenčnega obdobja oceni, ali so pogoji iz Priloge I izpolnjeni. Če država članica ugotovi, da so ti pogoji izpolnjeni, ne glede na število opravljenih premikov v komercialnem zračnem prometu, lahko s, da ne določi ugotovljenih stroškov po tej uredbi in da ne uporabi zavezujočih ciljev za stroškovno učinkovitost teh storitev.

5. V skladu s členom 11(6)(c)(ii) Uredbe (ES) št. 549/2004 in (členom 15(2)(a) in (b) Uredbe (ES) št. 550/2004 ter brez poseganja v člen 4(2) te uredbe zastavljanje ciljev glede stroškovne učinkovitosti velja za vse ugotovljene stroške, ki se zaračunajo uporabnikom zračnega prostora.

<sup>(1)</sup> UL L 341, 7.12.2006, str. 3.

<sup>(2)</sup> UL L 79, 19.3.2008, str. 1.

<sup>(3)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 20.

<sup>(4)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 10.

6. Države članice lahko uporabljajo to uredbo tudi:

- (a) v zračnem prostoru, ki spada pod njihovo odgovornost, v drugih področjih ICAO pod pogojem, da o tem obvestijo Komisijo in druge države članice teh področij in brez poseganja v pravice in dolžnosti držav članic po Čikaški konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944 (Čikaška konvencija);
- (b) za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ki so prejeli dovoljenje za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa brez certifikata v skladu s členom 7(5) Uredbe (ES) št. 550/2004.

7. Kljub določbam o varovanju informacij Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(1)</sup> in njenih izvedbenih uredb Komisije (ES) št. 1321/2007 <sup>(2)</sup> in (ES) št. 1330/2007 <sup>(3)</sup> zahteve v zvezi z zagotavljanjem podatkov iz poglavja V veljajo za nacionalne organe, izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavce letališč, letališke koordinatorje in letalske prevoznike pod pogoji iz Priloge IV.

## Člen 2

### Opredelitve

Za namene te uredbe se uporabljajo opredelitve iz člena 2 Uredbe (ES) št. 549/2004.

Poleg tega se uporabljajo naslednje opredelitve:

- (a) „upravljavec letališča“ je „organ za upravljanje letališča“, kot je opredeljen v Uredbi Sveta (EGS) št. 95/93 z dne 18. januarja 1993 o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Skupnosti <sup>(4)</sup>;
- (b) „podatki“ so informacije o kakovosti, količini in drugih pomembnih zadevah v zvezi z uspešnostjo navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih za namene izvajanja načrta izvedbe zbere in sistematično obdelata Komisija ali pa to opravi nekdo drug v njenem imenu;
- (c) „kazalniki uspešnosti“ so kazalniki, ki se uporabljajo za namene spremljanja, primerjanja in pregledovanja uspešnosti;
- (d) „ključni kazalniki uspešnosti“ so kazalniki uspešnosti, ki se uporabljajo za namene zastavljanja ciljev uspešnosti;
- (e) „premiki v komercialnem zračnem prevozu“ so vsota vzletov in pristankov, ki vključujejo prevoz potnikov, tovora ali pošte, za najem ali plačilo, ki se izračuna na

podlagi povprečja treh let pred sprejetjem načrta izvedbe, ne glede na najvišjo vzletno maso in število uporabljenih potniških sedežev;

- (f) „zavezujoč cilj“ je cilj uspešnosti, ki ga države članice sprejmejo kot del nacionalnega načrta izvedbe ali načrta izvedbe funkcionalnih blokov zračnega prostora in ki je predmet sistema spodbud, ki zagotavlja nagrade, kazni in/ali korektivne ukrepe;
- (g) „letalski prevoznik“ je podjetje za zračni prevoz z veljavno operativno licenco, ki jo je izdala država članica v skladu z zakonodajo Evropske unije;
- (h) „predstavnik uporabnikov zračnega prostora“ je vsaka pravna oseba ali subjekt, ki zastopa interese ene ali več kategorij uporabnikov navigacijskih služb zračnega prometa;
- (i) „ugotovljeni stroški“ so stroški, opredeljeni v točkah (a) in (b) člena 15(2) Uredbe (ES) št. 550/2004;
- (j) „nacionalni organi“ so regulativni organi na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, stroški za katere se lahko terjajo od uporabnikov zračnega prostora, če so namenjeni zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa pri uporabi člena 5(2) Uredbe (ES) št. 1794/2006;
- (k) „kultura pravičnosti“ je kultura, v kateri glavni upravljavci in drugi niso kaznovani za svoja dejanja, opustitve ali odločitve, če so v skladu z njihovimi izkušnjami ter usposabljanjem, v kateri pa se huda malomarnost, namerne kršitve in destruktivna dejanja ne tolerirajo;
- (l) „letališki koordinator“ je funkcija, ustanovljena na koordiniranih letališčih z uporabo Uredbe (EGS) št. 95/93;
- (m) „spremljanje uspešnosti“ je neprekinjen postopek zbiranja in analiziranja podatkov, da se izmeri dejanska uspešnost sistema glede na opredeljene cilje.

## Člen 3

### Organ za oceno uspešnosti

1. Če Komisija sklene imenovati organ za oceno uspešnosti, da bi pomagala izvajati načrt izvedbe, to imenovanje velja za določeno obdobje v skladu z referenčnimi obdobji.

2. Organ za oceno uspešnosti ima ustrezna pooblastila in nepristranskost za izvajanje nalog, ki jih določi Komisija, zlasti na ustreznih ključnih področjih uspešnosti.

<sup>(1)</sup> UL L 167, 4.7.2003, str. 23.

<sup>(2)</sup> UL L 294, 13.11.2007, str. 3.

<sup>(3)</sup> UL L 295, 14.11.2007, str. 7.

<sup>(4)</sup> UL L 14, 22.1.1993, str. 1.

3. Organ za oceno uspešnosti pomaga Komisiji pri izvajanju načrta izvedbe, zlasti pri naslednjih nalogah:
- (a) zbiranje, pregledovanje, potrjevanje in objavljane podatkov, povezanih z uspešnostjo;
  - (b) opredelitev novih ali sprememba ključnih področij uspešnosti v skladu s področji, opredeljenimi v okviru uspešnosti iz osrednjega načrta ATM (upravljanje zračnega prometa), kot je navedeno v členu 8(1) in povezanih ključnih kazalnikov uspešnosti;
  - (c) za drugo referenčno obdobje in pozneje, opredelitev ustreznih ključnih kazalnikov uspešnosti, da se pokrijejo vsa ključna področja uspešnosti, uspešnost funkcij omrežja in navigacijskih služb zračnega prometa storitev med letom in storitev na terminalih;
  - (d) vzpostavitev pregleda vseevropskih ciljev uspešnosti;
  - (e) določitev mejnih vrednosti za aktiviranje mehanizmov opozarjanja iz člena 9(3);
  - (f) ocena skladnosti sprejetih načrtov izvedbe, vključno s cilji uspešnosti, z vseevropskimi cilji;
  - (g) po potrebi ocena skladnosti mejnih vrednosti opozarjanja, sprejetih z uporabo člena 18(3), z vseevropskimi mejnimi vrednostmi opozarjanja iz člena 9(3);
  - (h) po potrebi ocena pregledanih ciljev uspešnosti ali korektivnih ukrepov, ki so jih sprejele zadevne države članice;
  - (i) spremljanje, primerjanje in pregled uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa, na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora in na ravni Evropske unije;
  - (j) spremljanje, primerjanje in pregled uspešnosti funkcij omrežja;
  - (k) nenehno spremljanje celotne uspešnosti omrežja ATM, vključno s pripravo letnih poročil za Odbor za enotno evropsko nebo;
  - (l) ocena doseganja ciljev uspešnosti ob koncu vsakega referenčnega obdobja v povezavi s pripravo naslednjega obdobja.
4. Na zahtevo Komisije organ za oceno uspešnosti predloži priložnostne informacije ali poročila o vprašanih, povezanih z uspešnostjo.
5. Organ za oceno uspešnosti lahko poroča Komisiji in ji predlaga načine za izboljšanje načrta.
6. V zvezi z nacionalnimi nadzornimi organi:
- (a) organ za oceno uspešnosti za uspešno opravljanje svoje funkcije nenehnega spremljanja celotne uspešnosti omrežja ATM od nacionalnih nadzornih organov pridobi informacije, ki so potrebne v zvezi z nacionalnimi načrti izvedbe ali načrti izvedbe funkcionalnih blokov zračnega prostora;
  - (b) organ za oceno uspešnosti nacionalnim nadzornim organom na zahtevo pomaga z zagotavljanjem neodvisnega pogleda na nacionalna vprašanja uspešnosti ali vprašanja uspešnosti funkcionalnih blokov zračnega prostora, kot so na primer dejanska primerjava med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki delujejo v podobnih okoliščinah (primerjanje), analize sprememb uspešnosti v zadnjih 5 letih ali analize napovedi prihodnosti;
  - (c) nacionalni nadzorni organi lahko zahtevajo pomoč organa za oceno uspešnosti pri opredeljevanju obsega okvirnih vrednosti za nacionalno zastavljanje ciljev ali zastavljanje ciljev funkcionalnih blokov zračnega prostora, ob upoštevanju evropske perspektive. Te vrednosti so na voljo nacionalnim nadzornim organom, izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavcem letališč in uporabnikom zračnega prostora.
7. Organ za oceno uspešnosti ustrezno sodeluje z Evropsko agencijo za varnost v letalstvu pri nalogah iz odstavka 3, kadar so te povezane z varnostjo, da se zagotovi skladnost s cilji in standardi, ki so določeni in se izvajajo v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008.
8. Za izvajanje funkcij nenehnega spremljanja celotne uspešnosti mreže za upravljanje zračnega prometa, organ za oceno uspešnosti sklene ustrezne delovne dogovore z izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavci letališč, letalskimi koordinatorji in letalskimi prevozniki.

#### Člen 4

##### Nacionalni nadzorni organi

1. Nacionalni nadzorni organi so odgovorni za izdelavo načrtov izvedbe, pregleda uspešnosti in spremljanja načrtov izvedbe ter ciljev na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora. Pri izvajanju teh nalog ukrepajo nepristransko, neodvisno in pregledno.
2. Države članice zagotovijo, da imajo nacionalni nadzorni organi potrebne vire in zmogljivosti ali dostop do njih na vseh ključnih področjih uspešnosti za izvajanje nalog iz te uredbe, vključno s pooblastili za preiskovanje za izvajanje nalog iz člena 19.
3. Če ima država članica več nacionalnih nadzornih organov, obvesti Komisijo, kateri nacionalni nadzorni organ je odgovoren za nacionalno koordinacijo in stike s Komisijo za izvajanje te uredbe.

### Člen 5

#### Funkcionalni bloki zračnega prostora

1. Države članice spodbujajo tesno sodelovanje med svojimi nacionalnimi nadzornimi organi, da se izdelata načrt izvedbe na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora.

2. Če se države članice odločijo, da bodo sprejele načrt izvedbe na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, morajo:

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

(b) obvestiti Komisijo, kateri nacionalni nadzorni organ ali telo je odgovorno za koordinacijo v funkcionalnem bloku zračnega prostora in stike s Komisijo za izvajanje načrta izvedbe;

(c) sprejeti ustrezne dogovore, da zagotovijo:

(i) določitev enega samega cilja za vsak ključni kazalnik uspešnosti;

(ii) opredelitev in uporabo ukrepov iz točke (d) člena 11(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 med referenčnim obdobjem, če cilji niso izpolnjeni. V ta namen se uporabijo letne vrednosti iz načrta izvedbe;

(iii) ustrezno določitev posledic izpolnjevanja ali neizpolnjevanja ciljev v funkcionalnem bloku zračnega prostora;

(d) biti skupno odgovorne za doseganje ciljev uspešnosti, določenih za funkcionalni blok zračnega prostora;

(e) če ni bilo vzpostavljeno skupno območje zaračunavanja v smislu člena 4 Uredbe (ES) št. 1794/2006, morajo združiti nacionalne cilje za stroškovno učinkovitost in v informacijo predložiti globalno številko, ki predstavlja prizadevanja za stroškovno učinkovitost na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora.

3. Če država članica funkcionalnega bloka zračnega prostora ne sprejme načrta izvedbe s cilji na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora, mora Komisiji sporočiti informacije o zbranih ciljih uspešnosti s poudarkom na skladnosti na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora z vseevropskimi cilji uspešnosti.

### Člen 6

#### Koordinacija z Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (EASA)

Pri uporabi člena 13a Uredbe (ES) št. 549/2004 in v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Komisija ustrezno sodeluje z EASA:

(a) varnostni vidiki načrta izvedbe, vključno z izdelavo, pregledom in izvajanjem ključnih kazalnikov varnostne uspešnosti in vseevropskih ciljev varnostne uspešnosti ter zagotavljanje predlogov za ustrezna dejanja in ukrepe po sprožitvi mehanizma opozarjanja;

(b) skladnost varnostnih ključnih kazalnikov uspešnosti in ciljev z izvajanjem evropskega programa za varnost v letalstvu, kot ga lahko sprejme Evropska unija.

### Člen 7

#### Trajanje referenčnih obdobj

1. Prvo referenčno obdobje za načrt izvedbe pokriva koledarska leta od 2012 do vključno 2014. Poznejša referenčna obdobja trajajo pet koledarskih let, razen če se s spremembo te uredbe odloči drugače.

2. Isto referenčno obdobje velja za vseevropske cilje uspešnosti ter nacionalne načrte izvedbe in cilje ali načrte izvedbe ter cilje funkcionalnih blokov zračnega prostora.

### Člen 8

#### Ključna področja in kazalniki uspešnosti

1. Za namene zastavljanja ciljev lahko Komisija po postopku iz člena 5(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 sklene dodati in spremeniti ostala ključna področja uspešnosti po točki (b) člena 11(4) navedene uredbe.

2. Za namene zastavljanja ciljev mora vsakemu ključnemu področju uspešnosti ustrezati en ključni kazalnik uspešnosti ali omejeno število ključnih kazalnikov uspešnosti. Uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa se oceni z zavezujočimi cilji za vsak ključni kazalnik uspešnosti.

3. Ključni kazalniki uspešnosti za zastavljanje vseevropskih ciljev, izbrani za vsako ključno področje uspešnosti, so v oddelku 1 Priloge I.

4. Ključni kazalniki uspešnosti za določanje ciljev uspešnosti za nacionalne ali funkcionalne bloke zračnega prostora so v oddelku 2 Priloge I.

5. Ključnih kazalnikov uspešnosti med referenčnim obdobjem ni dovoljeno spreminjati. Spremembe se sprejmejo s spremembo te uredbe najpozneje šest mesecev pred sprejetjem novih vseevropskih ciljev uspešnosti.



6. Poleg ključnih področij uspešnosti in ključnih kazalnikov uspešnosti iz tega člena lahko države članice na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora določijo in uporabljajo dodatne kazalnike uspešnosti in povezane cilje poleg tistih, ki so določeni v oddelku 2 Priloge I, za lastno spremljanje uspešnosti in/ali kot del njihovih načrtov izvedbe. Dodatni kazalniki in cilji podpirajo doseganje vseevropskih ciljev in posledičnih ciljev na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora. Vključijo in opišejo lahko na primer civilno in vojaško ali meteorološko razsežnost načrta izvedbe. Dodatne kazalnike in cilje lahko spremljajo ustrezni sistemi spodbud, sprejeti na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora.

## POGLAVJE II

### PRIPRAVA NAČRTOV IZVEDBE

#### Člen 9

#### Vseevropski cilji uspešnosti

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

2. Vseevropske cilje predlaga Evropska komisija najpozneje petnajst mesecev pred začetkom referenčnega obdobja in jih sprejme najpozneje dvanajst mesecev pred začetkom referenčnega obdobja.

3. Skupaj s sprejetjem vseevropskih ciljev uspešnosti Komisija za vsak ključni kazalnik uspešnosti opredeli mejne vrednosti opozarjanja, nad katerimi se lahko aktivirajo mehanizmi opozarjanja iz člena 18. Mejne vrednosti opozarjanja za ključne kazalnike uspešnosti stroškovne učinkovitosti pokrivajo gibanje prometa in stroškov.

4. Komisija utemelji vsak vseevropski cilj uspešnosti z opisom predpostavk in razlogov za zastavljanje teh ciljev, kot je uporaba prispevkov nacionalnih nadzornih organov in drugih dejanskih podatkov, prometnih napovedi in, če je ustrezno, pričakovane ravni učinkovitih ugotovljenih stroškov za Evropsko unijo.

#### Člen 10

#### Izdelava načrtov izvedbe

1. Nacionalni nadzorni organi na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora sestavijo načrte izvedbe, ki vsebujejo cilje, skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti, in merila za ocenjevanje, določena v Prilogi III. Dovoljen je samo en načrt izvedbe na državo članico ali na funkcionalni blok zračnega prostora, če se država članica odloči za izdelavo načrta izvedbe na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora v skladu s členom 5(1) in (2).

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

- (a) izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa sporočijo pomembne elemente svojih poslovnih načrtov, pripravljenih v skladu z vseevropskimi cilji;
- (b) se izvede posvetovanje z interesnimi skupinami v skladu s členom 10 Uredbe (ES) št. 549/2004 glede načrtov izvedbe in ciljev. Interesnim skupinam se predložijo ustrezne informacije najmanj tri tedne pred posvetovalnim sestankom.

3. Načrti izvedbe vključujejo zlasti:

- (a) prometne napovedi, izražene v enotah služb, ki delujejo vsako leto referenčnega obdobja, z utemeljitvijo uporabljenih števil;
- (b) ugotovljene stroške za stroške navigacijskih služb zračnega prometa, ki jih določijo države članice v skladu z določbami točk (a) in (b) člena 15(2) Uredbe (ES) št. 550/2004;
- (c) opis naložb, potrebnih za doseganje ciljev uspešnosti z opisom njihove ustreznosti v zvezi z evropskim osrednjim načrtom ATM, in njihovo skladnost z glavnimi področji in smernicami napredka ter spremembami, kot so v njem določene;
- (d) cilje uspešnosti na vsakem ustreznem ključnem področju uspešnosti, določenim v povezavi z vsakim ključnim kazalnikom uspešnosti, za celotno referenčno obdobje z letnimi vrednostmi, ki se uporabijo za spremljanje in spodbudne namene;
- (e) opis civilne in vojaške razsežnosti načrta glede uspešnosti prilagodljive uporabe zračnega prostora (FUA) za povečanje zmogljivosti z ustreznim upoštevanjem učinkovitosti vojaških misij ter po potrebi pomembnih kazalnikov uspešnosti in ciljev v skladu s kazalniki in cilji načrta izvedbe;
- (f) opis in utemeljitev, kako so cilji uspešnosti iz točke (d) usklajeni z vseevropskimi cilji uspešnosti in kako prispevajo k njihovemu uresničevanju;
- (g) jasno opredelitev različnih subjektov, ki so odgovorni za doseganje ciljev in njihove posebne prispevke;
- (h) opis spodbudnih mehanizmov za razne odgovorne subjekte za spodbujanje doseganja ciljev v referenčnem obdobju;

- (i) ukrepe, ki jih sprejmejo nacionalni nadzorni organi za spremljanje doseganja ciljev uspešnosti;
- (j) opis rezultata posvetovanja z interesnimi skupinami, vključno z vprašanji, ki jih postavijo udeleženci, in dogovorjenimi ukrepi.

4. Načrti izvedbe temeljijo na predlogi iz Priloge II in lahko, če se države članice tako odločijo v skladu s členom 8(6), vsebujejo dodatne kazalnike s povezanimi cilji.

#### Člen 11

##### Sistemi spodbud

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

- (a) morajo biti učinkoviti, sorazmerni, verodostojni in se med referenčnim obdobjem ne smejo spreminjati;
- (b) izvajati se morajo na nediskriminacijski in pregledni osnovi v podporo izboljšanju uspešnosti izvajanja storitev;
- (c) biti morajo del regulativnega okolja, ki je vsem interesnim skupinam znano vnaprej in se lahko uporablja med celotnim referenčnim obdobjem;
- (d) spodbujati morajo ravnanje subjektov, da zastavljajo cilje z namenom doseganja uspešnosti na visoki ravni in izpolnjujejo povezane cilje.

2. Spodbude glede varnostnih ciljev morajo biti namenjene spodbujanju zahtevanih varnostnih ciljev, da se ti v celoti izpolnijo in ohranijo, obenem pa omogočajo izboljšanje na drugih ključnih področjih uspešnosti. Ne smejo biti finančne narave in sestavljeni morajo biti iz akcijskih načrtov z roki in/ali povezanih ukrepov v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 2096/2005 z dne 20. decembra 2005 o skupnih zahtevah za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa <sup>(1)</sup> in/ali izvedbenimi predpisi iz Uredbe (ES) št. 216/2008.

3. Spodbude glede stroškovno učinkovitih ciljev morajo biti finančne narave in se morajo upravljati z ustreznimi določbami v odstavkih 1 in 2 člena 11 Uredbe (ES) št. 1794/2006. Sestavljati jih mora mehanizem za delitev tveganja na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora.

4. Spodbude glede ciljev zmogljivosti morajo biti finančne ali druge narave, kot na primer korektivno ukrepanje z roki in povezani ukrepi z morebitnimi nagradami ali kaznimi, ki jih sprejmejo države članice. Če so spodbude finančne, se zanje uporabljajo določbe člena 12 Uredbe (ES) št. 1794/2006.

5. Spodbude glede okoljskih ciljev morajo biti namenjene doseganju zahtevanih okoljskih ravni uspešnosti, obenem pa omogočati izboljšanje uspešnosti na drugih ključnih področjih uspešnosti. Lahko so finančne ali nefinančne, države članice pa jih določijo ob upoštevanju lokalnih okoliščin.

6. Poleg tega lahko države članice na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora izdelajo ali odobrijo sisteme spodbud za uporabnike zračnega prostora, kot je določeno v členu 12 Uredbe (ES) št. 1794/2006.

#### POGLAVJE III

##### SPREJEMANJE NAČRTOV IZVEDBE

#### Člen 12

##### Začetno sprejemanje načrtov izvedbe

Na podlagi predloga nacionalnih nadzornih organov države članice na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora sprejmejo svoje načrte izvedbe z zavezujočimi cilji uspešnosti in o tem poročajo Komisiji najpozneje šest mesecev po sprejetju vseevropskih ciljev.

#### Člen 13

##### Ocenjevanje načrtov izvedbe in pregled ciljev

1. Komisija na podlagi meril iz Priloge III oceni načrte izvedbe, njihove cilje ter zlasti skladnost z vseevropskimi cilji uspešnosti in zadostni prispevek k njihovemu uresničevanju ter ustrezno upošteva razvoj razmer, do katerega lahko pride med datumom sprejetja vseevropskih ciljev in datumom ocene načrta izvedbe.

2. Če so cilji uspešnosti v načrtu izvedbe skladni z vseevropskimi cilji in ustrezno prispevajo k njihovemu uresničevanju, Komisija o tem obvesti države članice najpozneje štiri mesece po prejetju načrta.

3. Če cilji uspešnosti v načrtu izvedbe niso skladni z vseevropskimi cilji in ne prispevajo ustrezno k njihovemu uresničevanju, se lahko Komisija najpozneje štiri mesece po sprejetju načrta in po postopku iz člena 5(2) Uredbe (ES) št. 549/2004 odloči za izdajo priporočila zadevni državi članici, da sprejme popravljene cilje uspešnosti. Takšna odločba se sprejme po posvetu z zadevno državo članico, v njej pa so jasno opredeljeni cilji, ki jih je treba popraviti, ter razlogi za oceno Komisije.

4. V tem primeru mora zadevna država članica najpozneje dva meseca po izdaji priporočila ob ustreznem upoštevanju mnenja Komisije sprejeti popravljene cilje uspešnosti in ustrezne ukrepe za njihovo doseganje ter o tem obvestiti Komisijo.

<sup>(1)</sup> UL L 335, 21.12.2005, str. 13.

#### Člen 14

### Ocenjevanje popravljenih ciljev uspešnosti in sprejetje korektivnih ukrepov

1. Komisija v dveh mesecih po obvestilu na podlagi meril iz Priloge III oceni popravljenе cilje uspešnosti ter zlasti njihovo skladnost z vseevropskimi cilji uspešnosti in zadostni prispevek k uresničevanju le-teh.

2. Če so popravljeni cilji iz člena 13(4) skladni z vseevropskimi cilji in ustrezno prispevajo k njihovemu uresničevanju, Komisija o tem obvesti države članice najpozneje dva meseca po prejetju popravljenih ciljev.

3. Če popravljeni cilji uspešnosti in ustrezni ukrepi še vedno niso skladni z vseevropskimi cilji in ne prispevajo ustrezno k njihovemu uresničevanju, lahko Komisija najpozneje dva meseca po prejetju popravljenih ciljev in po postopku iz člena 5(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 sklene, da mora zadevna država članica sprejeti korektivne ukrepe.

4. Takšen sklep natančno opredeljuje, katere cilje je treba popraviti, in navaja razloge za oceno Komisije. Lahko vsebuje pričakovano stopnjo uspešnosti za te cilje, da lahko zadevne države članice sprejmejo ustrezne korektivne ukrepe, in/ali vključuje predloge za takšne ustrezne ukrepe.

5. Najpozneje dva meseca po sklepu Komisije se sprejeti korektivni ukrepi zadevne države članice sporočijo Komisiji skupaj z elementi, ki ponazarjajo, kako se zagotavlja skladnost s sklepom Komisije.

#### Člen 15

### Načrti izvedbe in cilji, sprejeti po začetku referenčnega obdobja

Načrti izvedbe ali korektivni ukrepi, sprejeti po začetku referenčnega obdobja, ki so posledica izvajanja postopkov iz členov 13 in 14, veljajo za nazaj od prvega dne referenčnega obdobja.

#### Člen 16

### Sprememba vseevropskih ciljev

1. Komisija se lahko v skladu po postopku iz člena 5(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 odloči za spremembo vseevropskih ciljev:

(a) pred začetkom referenčnega obdobja, če ima trdne dokaze, da prvotni podatki, domneve in razlogi, ki so bili uporabljeni za prvotne vseevropske cilje, niso več veljavni;

(b) med referenčnim obdobjem, kot posledica uporabe mehanizma opozarjanja iz člena 18.

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

#### POGLAVJE IV

### SPREMLJANJE DOSEGANJA USPEŠNOSTI

#### Člen 17

### Nenehno spremljanje in poročanje

1. Nacionalni nadzorni organi na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora in Komisija spremljajo izvajanje načrtov izvedbe. Če med referenčnim obdobjem cilji niso doseženi, nacionalni nadzorni organi uporabijo ustrezne ukrepe, opredeljene v načrtu izvedbe, z namenom izboljšanja stanja. V ta namen se uporabijo letne vrednosti v načrtu izvedbe.

2. Če je Komisija priča znatnemu in nenehnemu upadanju uspešnosti v državi članici ali funkcionalnem bloku zračnega prostora, kar vpliva na druge države, ki so del enotnega evropskega neba in/ali celotnega evropskega zračnega prostora, lahko od zadevne države članice ali zadevnega nacionalnega nadzornega organa ali telesa ali zadevnega nadzornega organa ali telesa funkcionalnega bloka zračnega prostora zahteva, da opredeli, uporabi in sporoči Komisiji ustrezne ukrepe za doseganje ciljev, določenih v njihovem načrtu izvedbe.

3. Države članice poročajo Komisiji o spremljanju načrtov izvedbe in ciljev, ki ga opravljajo njihovi nacionalni nadzorni organi ali nadzorni organi funkcionalnega bloka zračnega prostora, vsaj enkrat letno in kadar obstaja nevarnost, da cilji uspešnosti ne bodo doseženi. Komisija najmanj enkrat na leto poroča Odboru za enotno nebo o doseganju ciljev uspešnosti.

#### Člen 18

### Mehanizmi opozarjanja

1. Če so zaradi okoliščin, ki na začetku obdobja niso bile predvidljive in ki jih države članice ne morejo rešiti ali nadzirati, na ravni Evropske unije dosežene zgornje meje iz člena 9(3), Komisija pregleda stanje po posvetu z državo članico preko Odbora za enotno nebo in v treh mesecih pripravi predloge za ustrezne ukrepe, ki lahko vključujejo spremembo vseevropskih ciljev uspešnosti in posledično spremembo nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti funkcionalnega bloka zračnega prostora.



2. Če so zaradi okoliščin, ki na začetku obdobja niso bile predvidljive in ki jih države članice ne morejo rešiti ali nadzirati, na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora dosežene zgornje meje iz člena 9(3), zadevni nacionalni nadzorni organ ali telo pregleda stanje s pomočjo Komisije in lahko v treh mesecih pripravi predloge za ustrezne ukrepe, ki lahko vključujejo spremembo nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti funkcionalnega bloka zračnega prostora.

3. Države članice se lahko na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora odločijo za sprejetje mejnih vrednosti opozarjanja, ki se razlikujejo od mejnih vrednosti iz člena 9(3), da se upoštevajo lokalne okoliščine in specifičnosti. V tem primeru se mejne vrednosti določijo v načrtih izvedbe in so skladne z mejnimi vrednostmi, sprejetimi po členu 9(3). Odstopanja je treba podpreti s podrobno obrazložitvijo. Kadar se mejne vrednosti aktivirajo, se uporabi postopek iz odstavka 2.

4. Če izvajanje mehanizmov opozarjanja zahteva spremembo načrtov izvedbe in ciljev, to spremembo Komisija olajša z ustrezno prilagoditvijo časovnega razporeda po postopku iz poglavij II in III te uredbe.

#### Člen 19

##### Omogočanje spremljanja skladnosti

Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa omogočijo inšpekcijske preglede in preiskave s strani Komisije in nacionalnih nadzornih organov, odgovornih za njihov pregled, s strani usposobljenega subjekta, ki deluje v imenu slednjega, ali s strani EASA, če je ustrezno, vključno z obiski krajev. Brez poseganja v pooblastila pregleda, ki jih prejmejo nacionalni nadzorni organi in EASA, lahko pooblašcene osebe:

- (a) v zvezi z vsemi ključnimi področji uspešnosti preučijo ustrezno dokumentacijo in vso drugo gradivo, pomembno za izdelavo načrtov izvedbe in ciljev;
- (b) kopirajo ali vzamejo izvlečke teh dokumentov;
- (c) zahtevajo ustno razlago na kraju samem.

Taki inšpekcijski preglede in preiskave se izvedejo v skladu s postopki, ki veljajo v državi članici, v kateri naj bi se izvedli.

#### POGLAVJE V

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

#### Člen 20

##### Zbiranje in potrjevanje podatkov za oceno uspešnosti

1. Poleg podatkov, ki jih Komisija zbere že z drugimi instrumenti Evropske unije in ki se tudi lahko uporabijo za oceno uspešnosti, morajo nacionalni organi, izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, upravljavci letališč, letališki koordinatorji in letalski prevozniki Komisiji zagotoviti podatke iz Priloge IV v skladu z zahtevami, določenimi v tej prilogi.

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

3. Ponudniki podatkov sprejmejo potrebne ukrepe, da zagotovijo kakovost, potrditev in pravočasni prenos podatkov, vključno z dokazi o njihovih pregledih kakovosti in postopkih potrjevanja, razlagami določenih zahtev Evropske komisije v zvezi s kakovostjo podatkov in po potrebi z akcijskimi načrti za izboljšanje kakovosti podatkov. Podatki se zagotovijo zastonj, po potrebi v elektronski obliki in formatu, ki ga določi Komisija.

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

5. Za namene te uredbe se podatki iz prvega odstavka, povezani z uspešnostjo, ki so že bili dostavljeni Eurocontrolu, štejejo, da so že zagotovljeni Komisiji. Če to ni tako, se Komisija in Eurocontrol ustrezno dogovorita, da so podatki na voljo Komisiji v skladu z istimi zahtevami, kakor so opisane v odstavku 3.

6. Kadar koli se opredelijo pomembne nove zahteve glede podatkov ali vse kaže na nezadostno kakovost podatkov, lahko Komisija izvede pilotne študije, ki jih prostovoljno izvedejo države članice pred uvedbo novih zahtev v zvezi s podatki na podlagi spremembe te uredbe. Pilotne študije se izvedejo, da se oceni izvedljivost pridobivanja zadevnih podatkov ob upoštevanju koristi razpoložljivosti podatkov glede na stroške zbiranja in obremenitev enot poročanja.

## Člen 21

**Objavljanje informacij**

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

2. Informacije, vključene v točki (a) člena 3(3), so javno dostopne zadevnim interesnim skupinam, zlasti z elektronskimi sredstvi.

3. Letna poročila iz točke (k) člena 3(3) so javno dostopna. V *Uradnem listu Evropske unije* se objavijo sklici na ta poročila. Komisija lahko sklene, da bo zadevnim interesnim skupinam redno zagotavljala še druge splošne informacije, zlasti preko elektronskih sredstev.

4. Vseevropski cilji iz člena 9 in sklic na sprejete načrte izvedbe iz poglavja III so javno dostopni in objavljeni v *Uradnem listu Evropske unije*.

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

## POGLAVJE VI

**KONČNE DOLOČBE**

## Člen 22

**Pravna sredstva**

Države članice zagotovijo, da so odločitve, sprejete na podlagi te uredbe, ustrezno obrazložene in so predmet učinkovitega preverjanja in/ali pravnih sredstev.

## Člen 23

**Prehodni ukrepi**

Če se države članice odločijo, da bodo v prvem referenčnem obdobju sprejele načrt izvedbe s cilji na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, morajo zagotoviti, da:

- (a) načrt nadomesti nacionalne načrte od 1. januarja v enem od let referenčnega obdobja;
- (b) trajanje načrta ne presega preostalega trajanja referenčnega obdobja;
- (c) načrt dokazuje, da so njegovi cilji uspešnosti vsaj tako ambiciozni kot konsolidacija prejšnjih nacionalnih ciljev.

<sup>(1)</sup> UL L 145, 31.5.2001, str. 43.

## Člen 24

**Pregled načrta**

Komisija pregleda učinkovitost postopka do 1. julija 2013. Komisija do konca leta 2014 pregleda načrt izvedbe in zlasti analizira učinek, učinkovitost in obseg tega sistema ob upoštevanju dela, ki ga je na tem področju opravila ICAO; take preglede nato redno ponavlja.

## Člen 25

**Spremembe Uredbe (ES) št. 2096/2005**

Uredba (ES) št. 2096/2005 se spremeni:

1. Oddelek 2.2 Priloge I se nadomesti z:

**„2.2 Organizacijsko vodenje**

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa izdela poslovni načrt, ki pokriva obdobje najmanj petih let. Poslovni načrt:

- (a) določa splošne cilje izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa in njegovo strategijo za doseganje teh ciljev v skladu z njegovimi splošnimi dolgoročnimi načrti in ustreznimi zahtevami Evropske unije za razvoj infrastrukture ali druge tehnologije;
- (b) vsebuje ustrezne cilje uspešnosti glede varnosti, zmogljivosti, okolja in stroškovne učinkovitosti, kot je ustrezno.

Informacije v odstavkih (a) in (b) so v skladu z nacionalnim načrtom izvedbe ali načrtom izvedbe funkcionalnega bloka zračnega prostora iz člena 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 in, kar se tiče varovanja podatkov, v skladu s programom državne varnosti iz spremembe 47B-A priloge 11 standarda 2.27.1 ICAO z dne 20. julija 2009, če je ustrezno.

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa zagotovi varnost in poslovno obrazložitev za večje naložbene programe, po potrebi tudi ocenjen učinek na ustrezne cilje uspešnosti iz točke (b) člena 2.2 in opredeli naložbe, ki izhajajo iz pravnih zahtev, povezanih z izvajanjem SESAR.

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa predloži letni načrt za prihodnje leto, ki nadalje določa značilnosti poslovnega načrta in opisuje kakršne koli spremembe.

Letni načrt pokriva naslednje določbe o ravni in kakovosti storitev, kot so pričakovana raven zmogljivosti, varnosti, spoštovanja okolja in stroškovne učinkovitosti, kot je ustrezno:

- (a) informacije o izvajanju nove infrastrukture ali drugih razvojnih dosežkov in izjava o njihovem prispevku k izboljšanju uspešnosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, vključno z ravnjo in kakovostjo storitev;
- (b) kazalnike uspešnosti, skladne z nacionalnim načrtom izvedbe ali načrtom izvedbe funkcionalnega bloka zračnega prostora iz člena 11 Uredbe (ES) št. 549/2004, na podlagi katerih se lahko razumno ocenita raven uspešnosti in kakovost storitve;
- (c) informacije o predvidenih ukrepih za preprečevanje varnostnih tveganj, opredeljenih v varnostnem načrtu izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, vključno z varnostnimi kazalniki za spremljanje varnostnega tveganja in, po potrebi, s predvidenimi stroški ukrepov preprečevanja;
- (d) pričakovani kratkoročni finančni položaj izvajalca služb in kakršne koli spremembe poslovnega načrta ali vplivi nanj.

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa omogoči, da je vsebina dela poslovnega načrta, ki se nanaša na uspešnost, in vsebina letnega načrta na voljo Komisiji na zahtevo pod pogoji, ki jih določi nacionalni nadzorni organ v skladu z nacionalno zakonodajo.“

## 2. Oddelek 9 Priloge I se nadomesti z naslednjim:

### „9. ZAHTEVE GLEDE POROČANJA

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa mora biti sposoben ustreznemu nacionalnemu nadzornemu organu predložiti letno poročilo o dejavnostih. To poročilo vključuje finančne rezultate brez poseganja v člen 12 Uredbe (ES) št. 550/2004, operativne zmogljivosti ter katere koli druge pomembne dejavnosti in razvojne dosežke, zlasti na področju varnosti.

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

V Bruslju, 29. julija 2010

Letno poročilo vključuje vsaj:

- oceno ravni uspešnosti storitve, ki se izvaja,
- uspešnost izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa glede na cilje uspešnosti iz poslovnega načrta, pri čemer se dejanska uspešnost primerja z letnim načrtom na podlagi kazalnikov uspešnosti iz tega načrta,
- razlago za odstopanje od ciljev in opredelitev ukrepov za zapolnitev morebitnih vrzeli med referenčnim obdobjem iz člena 11 Uredbe (ES) št. 549/2004,
- razvojne dosežke pri delovanju in infrastrukturi,
- finančne rezultate, če niso objavljeni posebej v skladu s členom 12(1) Uredbe (ES) št. 550/2004,
- informacije o postopku formalnega posvetovanja z uporabniki služb,
- informacije o politiki človeških virov.

Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa omogoči, da je vsebina letnega poročila na zahtevo dostopna Evropski komisiji in javnosti pod pogoji, ki jih določi nacionalni nadzorni organ v skladu z nacionalno zakonodajo.“

### Člen 26

#### Začetek veljave

1. Ta uredba začne veljati na dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.
2. Poglavje V se uporablja od 1. januarja 2011. Prvo referenčno obdobje se začne 1. januarja 2012.

Za Komisijo  
Predsednik  
José Manuel BARROSO

## PRILOGA I

## KLJUČNI KAZALNIKI USPEŠNOSTI (KKU)

**Oddelek 1: Za zastavljanje vseevropskih ciljev:**

## 1. VARNOSTNI KLJUČNI KAZALNIKI USPEŠNOSTI

- (a) Prvi vseevropski varnostni KKU je minimalna raven prvega varnostnega ključnega kazalnika uspešnosti, opredeljenega v točki 1(a) oddelka 2 spodaj za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa oz. nacionalne nadzorne organe.
- (b) Drugi vseevropski varnostni ključni kazalnik uspešnosti je odstotek uporabe klasifikacije resnosti orodja za analizo tveganja, opredeljen v točki 1(b) oddelka 2 spodaj v državah, kjer se ta uredba uporablja, da se omogoči usklajeno poročanje o oceni resnosti izgube minimalnega razdvajanja, nedovoljenih vdorih na vzletno-pristajalno stezo in določenih tehničnih dogodkih ATM.
- (c) Tretji vseevropski varnostni ključni kazalnik uspešnosti je minimalna raven merila kulture pravičnosti ob koncu referenčnega obdobja, opredeljena v točki 1(c) oddelka 2 spodaj.

V prvem referenčnem obdobju ni vseevropskih ciljev za zgornje ključne kazalnike uspešnosti. Med prvim referenčnim obdobjem Komisija uporabi zbrane podatke za potrditev teh ključnih kazalnikov uspešnosti in jih oceni z namenom, da se zagotovi ustrezna opredelitev ter preprečevanje in upravljanje varnostnega tveganja. Na tej podlagi Komisija po pregledu te priloge po potrebi sprejme nove varnostne ključne kazalnike uspešnosti.

## 2. OKOLJSKI KAZALNIK

## 2.1 Za prvo referenčno obdobje:

Prvi vseevropskem okoljskem ključnem kazalniku uspešnosti je povprečna horizontalna preletna učinkovitost letov, opredeljena tako:

— Kazalnik povprečne horizontalne preletne učinkovitosti letov je razlika med dolžino preletnega dela dejanske poti leta in optimalno potjo leta, ki je povprečno veliki krog.

— „Preletno“ je opredeljeno kot razdalja zunaj kroga 40 NM okoli letališča.

— Leti, ki se upoštevajo za namene tega kazalnika, so:

- (a) vsi komercialni leti IFR (pravila za instrumentno letenje) v evropskem zračnem prostoru;
- (b) če letalo vzleti ali pristane zunaj evropskega zračnega prostora, se upošteva samo del v evropskem zračnem prostoru.

— Krožni leti in leti z razdaljo velikega kroga, ki je krajša od 80 NM, med območji terminala, so izključeni.

Drugi vseevropski okoljski KKU je učinkovita uporaba civilnih/vojaških struktur zračnega prostora, npr.: CDR (pogojne poti). V prvem referenčnem obdobju ta kazalnik spremlja Komisija. Zastavljanje ciljev se začne v drugem referenčnem obdobju.

## 2.2 V drugem referenčnem obdobju se razvije tretji vseevropski okoljski KKU za reševanje določenih okoljskih vprašanj, povezanih z letališkimi navigacijskimi službami zračnega prostora (ANS – airport air navigation services).

## 3. KAZALNIK ZMOGLJIVOSTI

## 3.1 Za prvo referenčno obdobje:

Vseevropski KKU zmogljivosti so minute preletne zamude ATFM (upravljanje pretoka zračnega prometa) na let, opredeljeni tako:

- (a) preletna zamuda ATFM je zamuda, ki se izračuna z osrednjo enoto ATFM, opredeljeno v Uredbi Komisije (EU) št. 255/2010 z dne 25. marca 2010 o določitvi skupnih pravil za upravljanje pretoka zračnega prometa <sup>(1)</sup>, in se izrazi kot razlika med časom vzleta, ki ga zahteva upravljavec letala v zadnjem oddanem načrtu leta, in izračunanim časom vzleta, ki ga določi osrednja enota ATFM;

<sup>(1)</sup> UL L 80, 26.3.2010, str. 10.

(b) kazalnik vsebuje vse lete IFR v evropskem zračnem prostoru in pokriva razloge za zamude ATFM;

(c) kazalnik se izračuna za celotno koledarsko leto.

Za pripravo oblikovanja drugega vseevropskega KKU zmogljivosti Komisija od prvega referenčnega obdobja zbira, konsolidira in spremlja:

(a) vsoto zamud ATFM, za katere so odgovorne navigacijske službe zračnega prostora na terminalih in letališčih;

(b) dodatni čas pri fazi pomikanja letala po letališču;

(c) za letališča z več kot 100 000 komercialnimi premiki na leto dodatni čas za ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area – območje za sekvenciranje prihodov in merjenje).

3.2 V drugem referenčnem obdobju se na podlagi spremljanja iz točke 3.1 razvije drugi vseevropski kazalnik zmogljivosti za reševanje določenih vprašanj glede zmogljivosti, povezanih z ANS na letališčih.

#### 4. KAZALNIK STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

4.1 Za prvo referenčno obdobje:

Vseevropski KKU stroškovne učinkovitosti je povprečna vseevropsko določena cena enote za preletne navigacijske službe zračnega prometa, opredeljena tako:

(a) kazalnik je rezultat razmerja med ugotovljenimi stroški in predvidenim prometom ter izražen v enotah službe, pričakovanih za obdobje na ravni Evropske unije, kot je navedeno v predpostavkah Komisije za izdelavo vseevropskih ciljev pri uporabi člena 9(4);

(b) kazalnik se navede v evrih in v realnih vrednostih;

(c) kazalnik se predloži za vsako leto referenčnega obdobja.

Za prvo referenčno obdobje Komisija v skladu z Uredbo (ES) št. 1794/2006 zbere, konsolidira in spremlja stroške in cene enot navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih.

4.2 V drugem referenčnem obdobju je drugi vseevropski ključni kazalnik uspešnosti stroškovne učinkovitosti povprečje v Evropski uniji določene cene enote za navigacijske službe zračnega prometa.

### **Oddelek 2: Za nacionalno zastavljanje ciljev ali zastavljanje ciljev funkcijskega bloka zračnega prostora (FAB – Functional Airspace Block):**

#### 1. VARNOSTNI KLJUČNI KAZALNIKI USPEŠNOSTI

(a) Prvi nacionalni/FAB varnostni KKU je učinkovitost varnostnega upravljanja, ki se izmeri z metodologijo na podlagi okvira ATM za pregled ustreznosti varnosti. Kazalnik skupaj oblikujejo Komisija, države članice, EASA in Eurocontrol, sprejme pa ga Komisija pred prvim referenčnim obdobjem. Med tem prvim referenčnim obdobjem nacionalni nadzorni organi spremljajo in objavijo te ključne kazalnike uspešnosti, države članice pa lahko določijo ustrezne cilje.

(b) Drugi nacionalni/FAB varnostni KKU je uporaba klasifikacije resnosti orodja za analizo tveganja, da se omogoči usklajeno poročanje o oceni resnosti izgube minimalnega razdvajanja, nedovoljenih vdorih na vzletno-pristajalno stezo in določenih tehničnih dogodkih ATM v vseh centrih nadzora zračnega prometa in na letališčih z več kot 150 000 premiki v komercialnem zračnem prevozu na leto v obsegu te uredbe (vrednost da/ne). Klasifikacijo resnosti skupaj razvijejo Komisija, države članice, EASA in Eurocontrol, sprejme pa jo Komisija pred prvim referenčnim obdobjem. Med tem prvim referenčnim obdobjem nacionalni nadzorni organi spremljajo in objavijo te ključne kazalnike uspešnosti, države članice pa lahko določijo ustrezne cilje.

(c) Tretji nacionalni/FAB varnostni KKU je poročanje o kulturi pravičnosti. Ukrep skupaj oblikujejo Komisija, države članice, EASA in Eurocontrol, sprejme pa ga Komisija pred prvim referenčnim obdobjem. Med tem prvim referenčnim obdobjem nacionalni nadzorni organi spremljajo in objavijo ta ukrep, države članice pa lahko določijo ustrezne cilje.



## 2. OKOLJSKI KAZALNIK

### 2.1 Za prvo referenčno obdobje ni obveznega nacionalnega/FAB okoljskega KKU.

Države članice brez poseganja v lokalne okoljske predpise sodelujejo tudi s Komisijo z namenom izdelave okoljskega KKU za reševanje določenih okoljskih vprašanj v zvezi z ANS na letališčih; kazalnik se uporablja od drugega referenčnega obdobja.

### 2.2 V drugem referenčnem obdobju je nacionalni/FAB okoljski KKU razvoj nacionalnega/FAB postopka izboljšave preletne oblike pred koncem referenčnega obdobja, vključno z učinkovito uporabo civilnih/vojaških struktur zračnega prostora (npr.: CDR).

## 3. KAZALNIK ZMOGLJIVOSTI

### 3.1 Za prvo referenčno obdobje:

Nacionalni/FAB KKU zmogljivosti so minute preletne zamude ATFM na let. Določi se tako:

- (a) kazalnik se opredeli po točki 3.1 oddelka 1;
- (b) kazalnik se predloži za vsako leto referenčnega obdobja.

Za pripravo razvoja drugega nacionalnega/FAB KKU zmogljivosti država članica od prvega referenčnega obdobja poroča o:

- (a) vsoti zamud ATFM, za katere so odgovorne navigacijske službe zračnega prostora na terminalih in letališčih;
- (b) dodatnem času pri fazi pomikanja letala po letališču;
- (c) za letališča z več kot 100 000 komercialnimi premiki na leto dodatni čas za ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area – območje za sekvenciranje prihodov in merjenje).

### 3.2 V drugem referenčnem obdobju se začne izvajati drugi nacionalni/FAB KKU zmogljivosti za reševanje določenih vprašanj, povezanih z zmogljivostjo terminalov in letališč.

## 4. KAZALNIK STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

### 4.1 Za prvo referenčno obdobje je nacionalni/FAB KKU stroškovne učinkovitosti cena enote, ki jo določi nacionalni/FAB, za preletne navigacijske službe zračnega prometa, opredeljen tako:

- (a) kazalnik je rezultat razmerja med ugotovljenimi stroški in predvidenim prometom, ki je naveden v načrtih izvedbe v skladu s točkama (a) in (b) člena 10(3);
- (b) kazalnik se navede v nacionalni valuti in v realnih vrednostih;
- (c) kazalnik se predloži za vsako leto referenčnega obdobja.

Poleg tega države poročajo o svojih stroških in cenah enot navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih v skladu z Uredbo (ES) št. 1794/2006 in Komisiji obrazložijo morebitna odstopanja od napovedi.

### 4.2 V drugem referenčnem obdobju se izvaja drugi nacionalni/FAB KKU zmogljivosti: nacionalno/FAB določena cena enote za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih.

## PRILOGA II

## PREDLOGA ZA NAČRTE IZVEDBE

Nacionalni načrti izvedbe/načrti izvedbe funkcionalnega bloka zračnega prostora temeljijo na naslednji strukturi:

## 1. UVOD

- 1.1 Opis stanja (obseg načrta, zajeti subjekti, nacionalni načrt ali načrt FAB itd.)
- 1.2 Opis makroekonomskega scenarija za referenčno obdobje, vključno s splošnimi predpostavkami (predviden promet, trend cene enot itd.)
- 1.3 Opis rezultata posvetovanja z interesnimi skupinami za pripravo načrta izvedbe (glavna vprašanja, ki jih postavijo udeleženci, in po možnosti dogovorjeni kompromisi).

## 2. CILJI USPEŠNOSTI NA NACIONALNI RAVNI IN/ALI NA RAVNI FUNKCIONALNEGA BLOKA ZRAČNEGA PROSTORA

- 2.1 Cilji uspešnosti v vsakem ključnem področju uspešnosti, določenem v povezavi z vsakim ključnim kazalnikom uspešnosti, za celotno referenčno obdobje z letnimi vrednostmi, ki se uporabijo za spremljanje in spodbudne namene:

(a) **Varnost**

- Učinkovitost varnega upravljanja: nacionalni/FAB cilji, opredeljeni v skladu s točko 1(a) oddelka 2 Priloge I za vsako leto referenčnega obdobja (v prvem referenčnem obdobju je to neobvezno)
- Uporaba klasifikacije resnosti orodja za analizo tveganja: nacionalni/FAB cilji, opredeljeni v skladu s točko 1(b) oddelka 2 Priloge I za vsako leto referenčnega obdobja (vrednosti da/ne)
- Kultura pravičnosti: nacionalni/FAB cilji, opredeljeni v skladu s točko 1(c) oddelka 2 Priloge I za vsako leto referenčnega obdobja (v prvem referenčnem obdobju je to neobvezno)

(b) **Zmogljivost**

- Minute preletne zamude ATFM na let

(c) **Okolje**

- Opis nacionalnega/FAB postopka izboljšave preletne oblike (v prvem referenčnem obdobju je to neobvezno)

(d) **Stroškovna učinkovitost**

- ugotovljeni stroški za preletne in terminalne navigacijske službe zračnega prometa, določeni v skladu z določbami člena 15(2)(a) in člena 15(2)(b) Uredbe (ES) št. 550/2004 in pri uporabi določb Uredbe (ES) št. 1794/2006 za vsako leto referenčnega obdobja,
- napoved enot služb na poti za vsako leto referenčnega obdobja,
- posledično določene cene enot za referenčno obdobje,
- opis in obrazložitev prihodka iz kapitala izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa v povezavi z dejanskim nastalim tveganjem,
- opis naložb, potrebnih za doseganje ciljev uspešnosti z opisom njihove ustreznosti v zvezi z evropskim osrednjim načrtom ATM ter njihove skladnosti z glavnimi področji in smernicami napredka ter spremembami, kot so v njem določene.

- 2.2 Opis in razlaga skladnosti ciljev uspešnosti z vseevropskimi cilji uspešnosti.

- 2.3 Opis in razlaga prenosov iz let pred referenčnim obdobjem.

- 2.4 Opis parametrov, ki so jih države članice uporabile pri določanju delitve tveganja in spodbud.

### 3. PRISPEVEK VSAKEGA ODGOVORNEGA SUBJEKTA

- 3.1 Posamezni cilji uspešnosti za vsak odgovorni subjekt.
- 3.2 Opis spodbudnih mehanizmov za vsak subjekt za spodbujanje doseganja ciljev v referenčnem obdobju.

### 4. VOJAŠKA RAZSEŽNOST NAČRTA

Opis civilno-vojaške razsežnosti načrta, v katerem je opredeljena uspešnost pri prilagodljivi uporabi zračnega prostora (FUA), ki naj poveča zmogljivost z ustreznim upoštevanjem učinkovitosti vojaških misij, ter po potrebi navedba pomembnih kazalnikov uspešnosti in ciljev v skladu s kazalniki in cilji načrta izvedbe.

### 5. ANALIZA OBČUTLJIVOSTI IN PRIMERJAVA S PREJŠNJIM NAČRTOM IZVEDBE

- 5.1 Občutljivost na zunanje domneve.
- 5.2 Primerjava s prejšnjim načrtom izvedbe (ne velja za prvo referenčno obdobje).

### 6. IZVAJANJE NAČRTA IZVEDBE

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

- mehanizmi spremljanja, da se zagotovi izvajanje programov varnosti in poslovnih načrtov ANS,
  - ukrepi za spremljanje izvajanja načrtov izvedbe, vključno z načinom, kako reševati situacije, kadar cilji niso izpolnjeni v referenčnem obdobju, in poročanje o tem.
-

## PRILOGA III

**NAČELA ZA OCENJEVANJE SKLADNOSTI MED VSEEVROPSKIMI IN NACIONALNIMI CILJI USPEŠNOSTI ALI CILJI USPEŠNOSTI FUNKCIONALNEGA BLOKA ZRAČNEGA PROSTORA**

Komisija uporabi naslednja merila za ocenjevanje:

**1. Splošna merila**

- (a) Skladnost z zahtevami, povezanimi s pripravo in sprejetjem načrtov izvedbe in še posebej oceno obrazložitve v načrtu izvedbe;
- (b) analiza dejstev ob upoštevanju splošnega stanja v vsaki posamezni državi članici;
- (c) medsebojne povezave med vsemi cilji uspešnosti;
- (d) standardi uspešnosti na začetku referenčnega obdobja in posledični obseg nadaljnjega izboljšanja.

**2. Varnost**

- (a) Učinkovitost varnega upravljanja: dodatna toleranca za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa in nacionalne nadzorne organe, ki se uporabi v načrtu izvedbe in jo oceni Komisija, mora biti enaka ali višja od ustreznega vseevropskega kazalnika ob koncu referenčnega obdobja (v prvem referenčnem obdobju je to neobvezno).
- (b) Uporaba klasifikacije resnosti v skladu z orodjem za analizo tveganja: skladnost lokalnega ključnega kazalnika uspešnosti, opredeljenega v točki 1(b) oddelka 2 Priloge I, z vseevropskim kazalnikom za vsako leto referenčnega obdobja.
- (c) Kultura pravičnosti: na koncu referenčnega obdobja mora biti raven nacionalnega cilja uspešnosti/cilja uspešnosti FAB, merjenega z uporabo ključnega kazalnika uspešnosti, opredeljenega v točki 1(c) oddelka 2 Priloge I, enaka ali večja od vseevropskega cilja, opredeljenega v točki 1(c) oddelka 1 Priloge I (v prvem referenčnem obdobju je to neobvezno).

**3. Okolje**

Oblikovanje poti: ne velja za prvo referenčno obdobje. Postopek oblikovanja poti, ki se uporabi v načrtu izvedbe, se ocenjuje med drugim referenčnim obdobjem.

**4. Zmogljivost**

Stopnja zamude: primerjava pričakovane stopnje preletne zamude ATFM iz načrtov izvedbe z referenčno vrednostjo, ki jo v postopku načrtovanja zmogljivosti navede Eurocontrol.

**5. Stroškovna učinkovitost**

- (a) Trend cene enote: ocena, ali se bodo predložene določene cene enot razvijale skladno z vseevropskim ciljem stroškovne učinkovitosti in ali bodo zadostno prispevale k doseganju prej omenjenih ciljev, tako med celotnim referenčnim obdobjem kot za vsako leto posebej;
- (b) Določena stopnja cene enote: primerjava predloženih cen lokalnih enot s povprečno ceno enote države članice ali FAB, ki je po opredelitvi Komisije umeščen v podobnem delovnem in gospodarskem okolju;
- (c) Prihodek iz kapitala: ocena prihodka iz kapitala izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa v povezavi z dejansko nastalim tveganjem;
- (d) Predpostavke glede napovedi prometa: primerjava lokalnih napovedi enot služb, uporabljenih v načrtu izvedbe, z referenčno napovedjo, kot je predvideni promet služb statistik in napovedi Eurocontrol (STATFOR);
- (e) Gospodarske predpostavke: preverjanje, ali so predpostavke glede inflacije, ki se uporabijo v načrtu izvedbe, v skladu z referenčnimi napovedmi, kot sta napovedi IMF (Mednarodni denarni sklad)/Eurostat.

## PRILOGA IV

## SEZNAM PODATKOV, KI GA JE TREBA PRISKRBETI ZA NAMEN TE UREDBE

## 1. NACIONALNI ORGANI:

## 1.1 Določila kompleta podatkov

Nacionalni organi morajo za namene ocene uspešnosti predložiti naslednje podatke:

- (a) informacije, ki so potrebne za skladnost z varnostnim ključnim kazalnikom uspešnosti iz točke 1(a) oddelka 2 Priloge I;
- (b) program državne varnosti, kot se zahteva v spremembi 47-B Priloge 11 standarda 2.27.1 ICAO z dne 20. julija 2009.

Poleg tega morajo nacionalni organi za namene ocene uspešnosti zagotoviti tudi naslednje podatke:

- (c) podatki, ki jih uporabljajo osrednje enote ATFM, kot je opredeljeno v Uredbi (EU) št. 255/2010 o ATFM, na primer načrti leta za splošni zračni promet v skladu s pravili IFR, dejansko usmerjanje, podatki o nadzoru, preletne zamude in zaradi upravljanja zračnega prometa na letališču, izjeme ukrepov pri upravljanju pretoka zračnega prometa, upoštevanje slotov upravljanja zračnega prometa, pogostost uporabe pogojne poti;
- (d) varnostni dogodki v zvezi z ATM, opredeljeni v varnostnih predpisih Eurocontrol – ESARR 2, izdaja 3.0 – z naslovom „Poročanje o in ocena varnostnih dogodkov v ATM“;
- (e) varnostna poročila NSA iz členov 6, 7 in 14 Uredbe Komisije (ES) št. 1315/2007 <sup>(1)</sup> ter poročila NSA o rešitvi varnostnih pomanjkljivosti, ki so predmet korektivnega ukrepanja;
- (f) informacije o varnostnih priporočilih in korektivnih ukrepih, sprejetih na podlagi analize/preiskave incidenta, povezanega z ATM, v skladu z Direktivo Sveta 94/56/ES <sup>(2)</sup> o preiskavi nesreč in Direktivo 2003/42/ES o poročanju o dogodbkih v civilnem letalstvu;
- (g) informacije o elementih, ki so namenjeni spodbujanju kulture pravičnosti;
- (h) podatki v podporo nalogam iz člena 4(1)(m) in (n) Uredbe Komisije (ES) št. 2150/2005 z dne 23. decembra 2005 o določitvi skupnih pravil za prilagodljivo uporabo zračnega prostora (FUA – flexible use of airspace) <sup>(3)</sup>.

## 1.2 Pogostost in roki predložitve podatkov

Podatki iz odstavka 1.1(a), (b), (d), (e), (g) in (h) se predložijo enkrat letno.

Podatki iz odstavka 1.1(c) in (f) se predložijo enkrat mesečno.

## 2. IZVAJALCI NAVIGACIJSKIH SLUŽB ZRAČNEGA PROMETA

Ta oddelek velja za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, ki izvajajo službe iz člena 1(2). V posameznih primerih lahko nacionalni organi vključijo izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, za katere ne veljajo določbe člena 1(2). O tem morajo obvestiti Komisijo.

## 2.1 Določila kompleta podatkov

Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa morajo za namene pregledovanja uspešnosti predložiti naslednje podatke:

- (a) podatke iz Eurocontrolove specifikacije z naslovom „Eurocontrol Specifikacija za razkrivanje gospodarskih informacij“, izdaja 2.6 z dne 31. decembra 2008 s sklicem Eurocontrol-SPEC-0117;
- (b) letna poročila in del poslovnih načrtov in letnega načrta, povezanih z uspešnostjo, ki jih v skladu z oddelkom 2.2 in 9 Priloge I uredbe skupnih zahtev izdela izvajalec navigacijskih storitev zračnega prostora;

<sup>(1)</sup> UL L 291, 9.11.2007, str. 16.

<sup>(2)</sup> UL L 319, 12.12.1994, str. 14.

<sup>(3)</sup> UL L 342, 24.12.2005, str. 20.



(c) informacije, ki so potrebne za skladnost z varnostnim KKV iz točke 1(a) oddelka 2 Priloge I;

(d) informacije o elementih, ki spodbujajo kulturo pravičnosti.

## 2.2 Pogostost in roki predložitve podatkov

Podatki za leto (n) iz člena 2(a) se predložijo enkrat na leto pred 15. julijem leta (n + 1), razen podatkov za napovedi, ki se predložijo do 1. novembra leta (n + 1). Prvo referenčno leto (n) je leto 2010.

Podatki iz člena 2(b) in (c) se predložijo enkrat letno.

## 3. UPRAVLJAVCI LETALIŠČ

Ta oddelek velja za upravljavce letališč, ki nudijo službe na letališčih Skupnosti z več kot 150 000 premiki v komercialnem zračnem prevozu na leto in za vsa koordinirana in usklajevalna letališča z več kot 50 000 premiki v komercialnem zračnem prevozu na leto. V posameznih primerih lahko države članice vključijo letališča pod to mejno vrednostjo. O tem je treba obvestiti Komisijo.

### 3.1 Opredelitve

Za to določeno prilogo se uporabljajo naslednje opredelitve:

- (a) „identifikacija letališča“ je opis letališča z uporabo standardne 4-črkovne kode ICAO, opredeljene v dokumentu ICAO 7910 (120. izdaja – junij 2006);
- (b) „parametri koordinacije“ so parametri koordinacije, opredeljeni v Uredbi (EGS) št. 95/93;
- (c) „navedena zmogljivost letališča“ so parametri koordinacije, na voljo v obrazcu, v katerem je navedeno največje možno število slotov na enoto časa (obdobje bloka), ki ga lahko določi koordinator. Trajanje blokov se lahko razlikuje; poleg tega se lahko doda več blokov z različnim trajanjem, da se nadzira zgoščenost letov v določenem časovnem obdobju. Uporaba vrednosti navedene zmogljivosti za celotno obdobje pomeni zgodnje določanje zmogljivosti infrastrukture letališča za to obdobje;
- (d) „registracija letala“ so alfanumerični znaki, ki ustrezajo dejanski registraciji letala;
- (e) „vrsta letala“ je oznaka vrste letala (največ 4 znaki), kot je navedeno v smernicah ICAO;
- (f) „identifikator leta“ je skupina alfanumeričnih znakov, ki se uporabljajo za identifikacijo letala;
- (g) „kodirano odhodno letališče“ in „kodirano namembno letališče“ je koda letališča z uporabo 4-črkovne ICAO ali 3-črkovne IATA oznake letališča;
- (h) „časovne oznake začetka/konca gibanja in odhoda/prihoda“ so naslednji podatki, zaokroženi na minuto:
  - predvideni čas odhoda (začetka gibanja letala),
  - dejanski čas začetka gibanja letala,
  - dejanski čas vzleta,
  - dejanski čas pristanka,
  - predvideni čas prihoda (konec gibanja letala),
  - dejanski čas konca gibanja letala;
- (i) „predvideni čas odhoda (začetek gibanja letala)“ je datum in čas, ko naj bi letalo zapustilo mesto odhoda;
- (j) „dejanski čas začetka gibanja“ je dejanski datum in čas, ko letalo zapusti parkirni položaj (je potisnjeno ali uporabi lastni pogon);
- (k) „dejanski čas vzleta“ je datum in čas, ko letalo vzleti z vzletno-pristajalne steze (vzlet);

- (l) „dejanski čas pristanka“ je dejanski datum in čas, ko letalo pristane (pristanek);
- (m) „predvideni čas prihoda (konec gibanja letala)“ je datum in čas, ko naj bi letalo prispelo na mesto prihoda;
- (n) „dejanski čas konca gibanja letala“ je dejanski datum in čas, ko se na mestu prihoda aktivirajo parkirne zavore;
- (o) „pravila leta“ so pravila, ki se uporabljajo med letom. „IFR“ za letala, ki letijo v skladu s pravili za instrumentno letenje, kot je opredeljeno v Prilogi 2 Čikaške konvencije ali „VFR“ za letala, ki letijo v skladu s pravili vizualnega letenja, kot je opredeljeno v isti prilogi. Operacijski zračni promet (Operational Air Traffic – OAT) za državno letalo, ki ne upošteva pravil, določenih v Prilogi 2 Čikaške konvencije;
- (p) „vrsta leta“ je „IFR“ za letala, ki letijo v skladu s pravili za instrumentno letenje, kot je opredeljeno v Prilogi 2 Čikaške konvencije leta 1944 (deseta izdaja – julij 2005) ali „VFR“ za letala, ki letijo v skladu s pravili vizualnega letenja, kot je opredeljeno v isti prilogi;
- (q) „slot za prihod na letališče“ in „slot za odhod z letališča“ sta slota na letališču, namenjena prihodnemu ali odhodnemu letu, kot je opredeljeno v Uredbi (EGS) št. 95/93;
- (r) „oznaka pristajalne steze“ in „oznaka vzletne steze“ sta oznaki ICAO za vzletno-pristajalno stezo, ki se uporablja za vzlet (npr. 10L);
- (s) „mesto za prihode“ je oznaka za prvi parkirni položaj, kjer se letalo parkira ob prihodu;
- (t) „mesto za odhode“ je oznaka za zadnji parkirni položaj, kjer je bilo letalo parkirano pred odhodom z letališča;
- (u) „razlogi za zamude“ so standardne kode za zamude IATA, opredeljene v Prilogi 2 Pregleda – zamude za leto 2008 zračnega prometa v Evropi (ECODA) <sup>(1)</sup> s trajanjem zamud. Če se letu lahko pripiše več razlogov, se predloži seznam razlogov za zamude;
- (v) „informacije o odstranjevanju ali preprečevanju nastajanja ledu“ je navedba o ukrepih za odstranjevanje ali preprečevanje nastajanja ledu, ki so se izvedli in če so se, kje (pred odhodom z mesta odhoda ali na oddaljenem položaju po odhodu z mesta, torej po začetku gibanja);
- (w) „preklic delovanja“ je prihod ali odhod rednega leta, za katerega veljajo naslednji pogoji:
  - let je prejel slot na letališču in
  - let je potrdil letalski prevoznik dan pred delovanjem in/ali je bil naveden na dnevnem seznamu razporedov letov, ki ga je izdelal upravljavec letališča dan pred delovanjem, vendar
  - dejanski pristanek ali vzlet se ni izvedel.

### 3.2 Določila kompleta podatkov

#### 3.2.1 Upravljalci koordiniranih ali usklajevalnih letališč predložijo naslednje podatke:

- identifikacija letališča,
- navedena zmogljivost letališča,
- vsi parametri koordinacije, ki se nanašajo na navigacijske službe zračnega prometa,
- načrtovana raven kakovosti storitve (zamuda, točnost itd.), povezana z navedeno zmogljivostjo letališča, če je določena,
- podrobni opis kazalnikov, ki se uporabljajo za določanje načrtovane ravni kakovosti storitve, če je določena.

#### 3.2.2 Upravljalci letališč morajo za namene ocene uspešnosti predložiti naslednje operativne podatke o vsakem vzletu ali pristanku:

- registracija letala,
- vrsta letala,
- identifikator leta,

<sup>(1)</sup> [https://extranet.eurocontrol.int/http://prisme-web.hq.corp.eurocontrol.int/ecoda/coda/public/standard\\_page/codarep/2008/2008DIGEST.pdf](https://extranet.eurocontrol.int/http://prisme-web.hq.corp.eurocontrol.int/ecoda/coda/public/standard_page/codarep/2008/2008DIGEST.pdf)

- kodirano odhodno in namembno letališče,
- časovne oznake začetka/konca gibanja in odhoda/prihoda,
- pravila leta in vrsta leta,
- slot za prihode in odhode na letališču, če je na voljo,
- oznaka pristajalne in vzletne steze,
- mesto za prihode in odhode,
- razlogi za zamude, če so na voljo (samo za odhodne lete),
- informacije o odstranjevanju ali preprečevanju nastajanja ledu, če so na voljo.

3.2.3 Upravljalci letališč morajo za namene ocene uspešnosti predložiti naslednje operativne podatke o vsakem preklicu delovanja:

- identifikator leta,
- vrsta letala,
- načrtovano odhodno in namembno letališče,
- sloti za prihode in odhode na letališču, če so na voljo,
- razlog za preklic.

3.2.4 Upravljalci letališč lahko za namene ocene uspešnosti predložijo:

- prostovoljna poročila o nepravilnostih ali motnjah ANS na letališčih,
- prostovoljna poročila o varnostnih dogodkih v zvezi z ANS,
- prostovoljna poročila o pomanjkljivosti zmogljivosti terminalov,
- prostovoljna poročila o posvetovalnih sestankih z ANSP in državami.

### 3.3 Pogostost in roki predložitve podatkov

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

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

Poročila iz odstavka 3.2.4 se lahko predložijo kadar koli.

## 4. KOORDINATORJI LETALIŠČ

### 4.1 Določila kompleta podatkov

Koordinatorji letališč morajo za namene ocene uspešnosti predložiti naslednje podatke:

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

### 4.2 Pogostost in roki predložitve podatkov

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

## 5. LETALSKI PREVOZNIKI

Ta razdelek velja za letalske prevoznike, ki delujejo v evropskem zračnem prostoru z več kot 35 000 leti na leto, izračunanimi kot povprečje preteklih treh let.

## 5.1 Opredelitve

5.1.1 Za namene te posebne priloge veljajo iste opredelitve kot v Prilogi IV, točki 3.1, poleg tega pa še naslednje:

- (a) „poraba goriva“ je dejanska količina goriva, ki se porabi med letom (od izhoda do izhoda);
- (b) „dejanska teža letala pred vzletom“ je dejanska teža letala v metričnih tonah pred zagonom motorja.

## 5.2 Določila kompleta podatkov

5.2.1 Letalski prevozniki morajo za namene pregledovanja uspešnosti predložiti naslednje podatke o vsakem letu, ki ga opravijo na geografskem območju te uredbe:

- registracija letala,
- identifikator leta,
- pravila leta in vrsta leta,
- kodirano odhodno in namembno letališče,
- oznaka pristajalne in vzletne steze, če je na voljo,
- mesto za prihode in odhode, če je na voljo,
- časovne oznake začetka/konca gibanja in odhoda/prihoda, načrtovane in dejanske,
- razlogi za zamude,
- informacije o odstranjevanju ali preprečevanju nastajanja ledu, če so na voljo.

5.2.2 Letalski prevozniki morajo za namene pregledovanja uspešnosti predložiti podatke iz točke 3.2.3 Priloge IV za vsako prekinitve delovanja na geografskem območju te uredbe.

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

- poraba goriva,
- dejanska teža letala pred vzletom.

5.2.4 Letalski prevozniki lahko za namene ocene uspešnosti predložijo:

- prostovoljna poročila v zvezi z dostopom do zračnega prostora,
- prostovoljno poročilo o nepravilnostih ali motnjah ANS na letališčih,
- prostovoljna poročila o varnostnih dogodkih v zvezi z ANS,
- prostovoljna poročila o pomanjkljivostih preletnih zmogljivosti, stopnjah omejitev ali preusmerjanja,
- prostovoljna poročila o posvetovalnih sestankih z ANSP in državami.

## 5.3 Pogostost predložitve podatkov

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

Poročila iz točke 5.2.4 se lahko predložijo kadar koli.

---

<sup>(1)</sup> UL L 275, 25.10.2003, str. 32.