II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) № 691/2010 НА КОМИСИЯТА

от 29 юли 2010 година

за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции и за изменение на Регламент (ЕО) № 2096/2005 за определяне на общи изисквания при доставянето на аеронавигационни услуги

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе (Рамков регламент) ([1]), и по-специално член 11,

като има предвид, че:

(1) Регламент (ЕО) № 549/2004 изисква създаването на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции посредством правила за прилагане.

(2) Схемата за ефективност следва да допринесе за устойчивото развитие на системата за въздушен транспорт чрез подобряване на цялостната ефективност на аеронавигационното обслужване в ключовите области на дейността — безопасност, околна среда, капацитет и рентабилност, в съответствие с тези, определени в работната рамка на Генералния план за УВД, като всички те изхождат от първостепенните цели, свързани с безопасността.

(3) Схемата за ефективност следва да предвиди показатели и задължителни цели в ключови области на дейността, с помощта на които изискваните равнища на безопасност да бъдат напълно постигнати и поддържани, като едновременно с това се даде възможност за поставяне на цели за ефективност в други ключови области на дейността.

(4) Схемата за ефективност следва да бъде създадена и да действа с дългосрочна перспектива по отношение на обществените цели на високо равнище.

(5) Схемата за ефективност следва да разглежда аеронавигационно обслужване, включително летищата, чрез подхода „от врата до врата“ с оглед подобряване на цялостната ефективност на мрежата.

(6) При подготовката и мониторинга на схемата за ефективност следва да бъдат надлежно взети под внимание взаимозависимостта между равнищата на националните и функционалните блокове въздушно пространство и равнището на мрежата, както и взаимозависимостта между целите за ефективност, като всички те имат отношение към първостепенните цели, свързани с безопасността.

(7) За времето на референтния период плановете за ефективност следва да отбелязват отговорностите на държавите-членки за постигане целите на Единното европейско небе и баланса между нуждите на всички ползватели на въздушното пространство и предлагането на услуги, осигурени от доставчиците на аеронавигационно обслужване.

(8) От националните надзорни органи се очаква да играят ключова роля в прилагането на схемата за ефективност. Държавите-членки следователно трябва да гарантират, че са в състояние ефективно да изпълняват тези допълнителни отговорности.

(9) Плановете за ефективност следва да описват мерките, като схеми за стимулиране, които имат за цел да насочват поведението на заинтересованите страни към подобряване на ефективността на национално равнище, на равнище функционален блок въздушно пространство и на европейско равнище.

(10) Създаването на подходящи механизми за предупреждение следва да позволи прилагането на адекватни мерки, насочени към спазване на изискванията за безопасност, както и непрекъснатост при осигуряване на обслужването при обстоятелства, които са били непредвидими към момента на приемане на плановете за ефективност и които са непреодолими и извън контрола на държавите-членки и на образуванията, за които се отнасят целите за ефективност.

(11) На национално равнище и/или равнище функционален блок въздушно пространство, както и на равнище Европейски съюз следва да се проведат ефективни консултации със заинтересованите страни.

([1]) ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

(12) Като се отчита надлежно ефективността на военните мисии, гражданско-военното сътрудничество и координация са от изключителна важност за постигането на целите за ефективност.

(13) Схемата за ефективност не трябва да засяга разпоредбите на член 13 от Регламент (ЕО) № 549/2004, насочени към защита на основни интереси от политиката за сигурност и защита.

(14) Ключовите показатели за ефективност следва да се избират така, че да са конкретни, измерими и да позволяват разпределение на отговорността за постигане на целите за ефективност. Свързаните цели следва да бъдат постижими, реалистични и срочни и да са насочени към ефективно управление на устойчивото функциониране на аеронавигационно обслужване.

(15) Прилагането на задължителните цели за ефективност, подкрепено от стимули, които могат да бъдат от финансово естество, изисква съответна връзка с Регламент (ЕО) № 1794/2006 на Комисията от 6 декември 2006 г. за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване [1].

(16) Установяването и прилагането на ключови показатели за ефективност и на цели за ефективност изискват подходяща съвместимост с целите, свързани с безопасността, и стандартите, определени в Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО [2], както и в правилата за неговото прилагане, заедно с мерките, предприети от Европейския съюз за постигане и поддържане на тези цели.

(17) По време на референтните периоди следва да се осъществява ефективен процес за наблюдение на ефективността, за да се гарантира, че развитието на ефективността позволява постигането на целите и, при необходимост, въвеждането на подходящи мерки.

(18) При приемането на цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, за първия референтен период Комисията следва надлежно да отчете актуалното финансово положение на доставчиците на аеронавигационно обслужване, което се дължи по-специално на предприети вече мерки за ограничаване на разходите, по-специално от 2009 г., както и възможни свръхвъзстановявания или недостатъчни възстановявания на пътни такси, които подлежат на прехвърляне от предишни години. Трябва да се отчете също така постигнатият вече напредък от страна на съществуващите функционални блокове въздушно пространство.

(19) По силата на член 11, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 549/2004 настоящият регламент следва да се прилага към мрежовите функции за управлението на въздушното движение, посочени в член 6 от Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета [3], чрез подходящо изменение на настоящия регламент.

(20) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за единно небе,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет и обхват

1. Настоящият регламент определя необходими мерки за подобряване на цялостната ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции за общ въздушен трафик в европейския и африканския регион на ИКАО (IKAO EUR и AFI), където държавите-членки са отговорни за осигуряването на аеронавигационно обслужване, с оглед изпълнение на изискванията на всички ползватели на въздушното пространство.

2. При определянето на целите настоящият регламент се прилага към аеронавигационното обслужване, предоставяно от доставчиците на услуги за въздушното движение, определени в съответствие с член 8 от Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета [4], и от доставчиците на метеорологично обслужване, ако са определени в съответствие с член 9, параграф 1 от посочения регламент.

3. Държавите-членки могат да решат да не прилагат настоящия регламент към терминалното аеронавигационно обслужване, предоставяно на летища с по-малко от 50 000 движения годишно на търговски въздушен транспорт. Те информират за това Комисията. Когато нито едно от летищата в държавата-членка не достигне прага от 50 000 движения на търговски въздушен транспорт за година, целите за ефективност следва да се прилагат като минимум към летището с най-много движения на търговски въздушен транспорт.

4. Когато държава-членка счете, че част или че цялото ѝ терминално аеронавигационно обслужване се подчинява на пазарните условия, тя следва да оцени в съответствие с процедурите, установени в член 1, параграф 6 от Регламент (ЕО) № 1794/2006, и с подкрепата на националния надзорен орган, не по-късно от 12 месеца преди началото на всеки референтен период, дали условията, посочени в приложение 1 към посочения регламент, са спазени. Когато държавата-членка счете, че тези условия са спазени, независимо от броя обслужени движения на търговски въздушен транспорт, тя може да реши да не посочва установени разходи по силата на посочения регламент, нито пък да прилага задължителни цели към разходната ефективност на това обслужване.

5. По силата на член 11, параграф 6, буква в), подточка ii) от Регламент (ЕО) № 549/2004 и член 15, параграф 2, букви а) и б) от Регламент (ЕО) № 550/2004 и без да се засяга член 4, параграф 2 от настоящия регламент, определянето на цели по отношение на разходната ефективност се прилага за всички установени разходи, които са платими от ползватели на въздушното пространство.

[1] ОВ L 341, 7.12.2006 г., стр. 3.
[2] ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.
[3] ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20.
[4] ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10.

6. Държавите-членки може да прилагат настоящия регламент:

а) за въздушното пространство под тяхна отговорност в други региони на ИКАО, при условие че информират за това Комисията и другите държави-членки и без да се засягат правата и задълженията на държавите-членки по силата на Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване от 1944 г. (Чикагската конвенция);

б) за доставчици на аеронавигационно обслужване, които са получили разрешение да предоставят аеронавигационно обслужване без сертификат, в съответствие с член 7, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 550/2004.

7. Независимо от разпоредбите относно закрила на информацията, посочени в Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([1]) и регламенти (ЕО) № 1321/2007 ([2]) и (ЕО) № 1330/2007 ([3]) на Комисията за нейното прилагане, изискванията за предоставяне на данни, както е посочено в глава V, се отнасят до националните органи, доставчиците на аеронавигационно обслужване, операторите на летища, координаторите на летища и въздушните превозвачи при условията, посочени в приложение IV.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат определенията, предвидени в член 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004.

Освен това се прилагат и следните определения:

а) „оператор на летище“ означава „управляващият орган на летището“, както е определено в Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете в летищата на Общността ([4]);

б) „данни“ означава качествена, количествена и друга приложима информация, свързана с ефективността на аеронавигационно обслужване, която е събирана и систематично обработвана от Комисията или от нейно име за целите на прилагането на схемата за ефективност;

в) „показатели за ефективност“ означава показателите, които се използват за целите на наблюдението на ефективността, процеса на сравняването и прегледа;

г) „ключови показатели за ефективност“ означава показателите за ефективност, използвани с цел поставяне на цели за ефективност;

д) „движения на търговски въздушен транспорт“ означава сборът от излитания и кацания, който включва превоз на пътници, товари или поща срещу заплащане или под наем, изчислени като средна стойност за трите години, предшестващи приемането на плана за ефективност, независимо от максималната излетна маса и броя на използваните пътнически седалки;

е) „задължителна цел“ означава цел за ефективност, която е приета от държавите-членки като част от национален план за ефективност или план за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство и е зависима от схема за стимулиране, която осигурява награди и планове за действия с възпиращ и/или коригирищ ефект;

ж) „въздушен превозвач“ означава предприятие за въздушен превоз, което притежава валиден лиценз за работа, издаден от държава-членка в съответствие с правото на Европейския съюз;

з) „представител на ползвателите на въздушното пространство“ означава всяко юридическо лице или образувание, което представлява интересите на една или няколко категории ползватели на аеронавигационно обслужване;

и) „установени разходи“ означава разходите, определени в член 15, параграф 2, букви а) и б) от Регламент (ЕО) № 550/2004;

й) „национални органи“ означава регулаторните органи на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, чиито разходи са допустими за възстановяване от ползватели на въздушното пространство, когато са направени във връзка с доставянето на аеронавигационно обслужване при прилагането на член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 1794/2006;

к) „култура на справедливостта“ означава култура, в която операторите или друг персонал, действащ на предната линия, не се наказват за действия, пропуски или взети от тях решения, които съответстват на техния опит и обучение, но не се проявява търпимост към грубата небрежност, съзнателните нарушения и разрушителните действия;

л) „координатор на летище“ означава функцията, установена на координираните летища при прилагане на Регламент (ЕИО) № 95/93;

м) „наблюдение на ефективността“ означава непрекъснатият процес на събиране и анализиране на данни с оглед измерване на действителния резултат на дадена система спрямо предварително определените цели.

Член 3

Орган за преглед на ефективността

1. Когато Комисията реши да определи орган за преглед на ефективността с оглед оказване на съдействие в прилагането на схемата за ефективност, такова назначение е за определен срок, който е в съответствие с референтните периоди.

2. Органът за преглед на ефективността притежава съответната квалификация и непредубеденост, за да извършва по независим начин задачите, възложени му от Комисията, по-специално в ключовите области на дейността, в които това е приложимо.

([1]) ОВ L 167, 4.7.2003 г., стр. 23.
([2]) ОВ L 294, 13.11.2007 г., стр. 3.
([3]) ОВ L 295, 14.11.2007 г., стр. 7.
([4]) ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1.

3. Органът за преглед на ефективността съдейства на Комисията при прилагане на схемата за ефективност, по-специално по отношение на следните задачи:

а) събирането, проучването, потвърждаването и разпространяването на данни, свързани с ефективността;

б) определянето на нови или реконструкцията на ключови области за ефективността в съответствие с определените в работната рамка на Генералния план за УВД (управление на въздушното движение), както е посочено в член 8, параграф 1, и със свързаните ключови показатели за ефективност;

в) за втория референтен период и след това — определянето на подходящи ключови показатели за ефективност с оглед ефективността на мрежовите функции и на аеронавигационното обслужване както при прелитане, така и при терминалното обслужване да бъде обхванатa във всички ключови области на дейността;

г) определянето или преразглеждането на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз;

д) определянето на праговете за активиране на механизмите за предупреждение, както е посочено в член 9, параграф 3;

е) оценяването на съгласуваността на приетите планове за ефективност, включително целите за ефективност, с целите, валидни за целия Европейски съюз;

ж) когато е необходимо, оценяването на съгласуваността на праговете за предупреждение, приети при прилагането на член 18, параграф 3, с валидните за целия Европейски съюз прагове за предупреждение, посочени в член 9, параграф 3;

з) когато е необходимо, оценяването на преразгледаните цели за ефективност или коригиращите мерки, предприети от засегнатите държави-членки;

и) наблюдението, процеса на сравняване и прегледа на ефективността на аеронавигационно обслужване на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство и на равнище Европейски съюз;

й) наблюдението, процеса на сравняване и прегледа на ефективността на мрежовите функции;

к) текущото наблюдение на цялостната ефективност на мрежата за УВД, включително подготовката на годишни доклади за Комитета за единно небе;

л) оценяване на постигането на целите за ефективност в края на всеки референтен период с оглед подготовката на следващия период.

4. По искане на Комисията органът за преглед на ефективността предоставя специално събрана информация или доклади по въпроси, свързани с ефективността.

5. Органът за преглед на ефективността може да докладва и да прави препоръки на Комисията за подобряването на схемата.

6. По отношение на взаимоотношенията с националните надзорни органи:

а) с оглед изпълнение на задължението си за текущо наблюдение на цялостната ефективност на мрежата за УВД органът за преглед на ефективността получава от националните надзорни органи необходимата информация във връзка с националните плановете за ефективност или плановете за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство;

б) органът за преглед на ефективността оказва съдействие на националните надзорни органи при искане от тяхна страна, като предоставя независими становища по въпроси на националната ефективност или ефективността на функционалния блок въздушно пространство, например фактологични сравнения между доставчици на аеронавигационно обслужване, работещи в сходни среди (процес на сравняване), анализи на промени в ефективността през последните 5 години или анализи на бъдещи проекти;

в) националните надзорни органи могат да поискат съдействие от органа за преглед на ефективността при определянето на диапазони от ориентировъчни стойности за поставяне на цели на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, като се взема предвид европейската перспектива. Тези стойности следва да бъдат на разположение на националните надзорни органи, доставчиците на аеронавигационно обслужване, операторите на летища и ползвателите на въздушното пространство.

7. Органът за преглед на ефективността си сътрудничи, когато е необходимо, с Европейската агенция за авиационна безопасност във връзка със задачите, посочени в параграф 3, когато те са свързани с безопасността, за да гарантира съгласуваност с целите и стандартите, които се определят и прилагат в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008.

8. С оглед изпълнението на задължението си за текущо наблюдение на цялостната ефективност на мрежата за управление на въздушното движение органът за преглед на ефективността разработва подходящи работни споразумения с доставчиците на аеронавигационно обслужване, операторите на летища, координаторите на летища и въздушните превозвачи.

Член 4

Национални надзорни органи

1. Националните надзорни органи отговарят за изработване на плановете за ефективност, надзор на ефикасността и наблюдението на плановете и целите за ефективност на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство. При изпълнението на тези задачи те действат безпристрастно, независимо и прозрачно.

2. Държавите-членки гарантират, че националните надзорни органи разполагат с необходимите ресурси и възможности или имат достъп до тях във всички ключови области на дейността, за да изпълнят задачите, предвидени в настоящия регламент, включително правомощията за разследване при изпълнение на задачите, посочени в член 19.

3. Когато държава-членка има повече от един национален надзорен орган, тя информира Комисията кой национален надзорен орган отговаря за националната координация и взаимоотношенията с Комисията във връзка с прилагането на настоящия регламент.

Член 5

Функционални блокове въздушно пространство

1. Държавите-членки насърчават близкото сътрудничество между техните национални надзорни органи с оглед създаването на план за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство.

2. Когато държавите-членки решат да приемат план за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство, те:

а) гарантират, че планът за ефективност отговаря на модела, определен в приложение II;

б) съобщават на Комисията кой национален надзорен орган или организация отговаря за координацията в рамките на функционалния блок въздушно пространство и взаимоотношенията с Комисията при прилагането на плана за ефективност;

в) вземат подходящи мерки, за да гарантират, че:

i) за всеки ключов показател за ефективност е определена отделна цел;

ii) мерките, посочени в член 11, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕО) № 549/2004, се определят и прилагат по време на референтния период, когато целите не са постигнати. За тази цел следва да се използват годишните стойности в плана за ефективност;

iii) последствията при изпълнение или неизпълнение на целите са подходящо разпределени в рамките на функционалния блок въздушно пространство;

г) отговарят съвместно за постигането на целите за ефективност, определени за функционалния блок въздушно пространство;

д) обобщават националните цели по отношение на разходната ефективност и предоставят за информация една обща сума, която показва усилията по отношение на разходната ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство в случай, когато не е била създадена обща зона за таксуване по смисъла на член 4 от Регламент (ЕО) № 1794/2006.

3. Когато държавите-членки на функционален блок въздушно пространство не приемат план за ефективност с цели на равнище функционален блок въздушно пространство, те съобщават с информативна цел на Комисията обобщени цели за ефективност, като изтъкват съответствието на равнище функционален блок въздушно пространство с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз.

Член 6

Координиране с Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ)

При прилагането на член 13а от Регламент (ЕО) № 549/2004 и в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008, при необходимост Комисията координира с ЕААБ:

а) въпросите на безопасността в схемата за ефективност, включително определянето, преразглеждането и изпълнението на ключови показатели за ефективност по отношение на безопасността, и целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, по отношение на безопасността, както и представянето на предложения за подходящи действия и мерки след активиране на даден механизъм за предупреждение;

б) съгласуваността на ключовите показатели и цели за ефективност, които се отнасят до безопасността, с изпълнението на Европейска програма за авиационна безопасност, както може да бъде приета от Европейския съюз.

Член 7

Продължителност на референтните периоди

1. Първият референтен период за схемата за ефективност обхваща календарните 2012—2014 година включително. Следващите референтни периоди ще бъдат от пет календарни години, освен ако не е решено друго чрез изменение на настоящия регламент.

2. Същият референтен период се отнася до целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, и националните планове и цели или плановете и целите за ефективност на равнище функционални блокове въздушно пространство.

Член 8

Ключови области на дейност и показатели за ефективност

1. С оглед поставянето на цели, решенията за възможно допълване и адаптиране на други ключови области на дейността според член 11, параграф 4, буква б) от Регламент (ЕО) № 549/2004 следва да се вземат от Комисията в съответствие с процедурите, посочени в член 5, параграф 3 от посочения регламент.

2. С оглед поставянето на цели, на всяка ключова област на дейността следва да съответства един или ограничен брой ключови показатели за ефективност. Ефективността на аеронавигационно обслужване се оценява посредством задължителни цели за всеки ключов показател за ефективност.

3. Ключовите показатели за ефективност за определяне на цели, валидни за целия Европейски съюз, избрани за всяка ключова област на дейността, са дадени в приложение I, раздел 1.

4. Ключовите показатели за ефективност, използвани за поставяне на националните цели за ефективност или целите на равнище функционални блокове въздушно пространство, са дадени в приложение I, раздел 2.

5. Ключовите показатели за ефективност не се променят по време на референтния период. Промени се приемат чрез изменение на настоящия регламент най-късно шест месеца преди приемането на нови цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз.

6. В допълнение към ключовите области на дейността и ключовите показатели за ефективност, посочени в настоящия член, държавите-членки, на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, могат да решат да определят и да използват показатели за ефективност и свързани цели в допълнение към посочените в приложение 1, раздел 2 за тяхното собствено наблюдение на ефективността и/или като част от техните планове за ефективност. Тези допълнителни показатели и цели следва да бъдат в подкрепа на постигане на целите, валидни за целия Европейски съюз, произтичащи от целите на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство. Те биха могли например да интегрират и очертават гражданско-военното или метеорологичното измерение на плана за ефективност. Тези допълнителни показатели и цели могат да бъдат съпроводени от подходящи схеми за стимулиране, за които е взето решение на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство.

ГЛАВА II

ПОДГОТОВКА НА ПЛАНОВЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Член 9

Цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз

1. Комисията приема цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, в съответствие с процедурата, посочена в член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004, като взима под внимание съответната информация от националните надзорни органи и след консултация със заинтересованите страни, както е посочено в член 10 от настоящия регламент, с други свързани организации, когато е необходимо, и с Европейската агенция за авиационна безопасност по отношение на въпросите на безопасността в схемата за ефективност.

2. Целите, валидни за целия Европейски съюз, се предлагат от Европейската комисия най-късно петнадесет месеца преди започването на референтния период и се приемат най-късно дванадесет месеца преди започването на референтния период.

3. С приемането на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, Комисията следва да определи праговете за предупреждение за всеки ключов показател за ефективност, над които посочените в член 18 механизми за предупреждение могат да бъдат активирани. Праговете за предупреждение за ключовия показател „разходна ефективност“ обхващат както процеса на изменение на трафика, така и процеса на изменение на разходите.

4. Комисията следва да подкрепи всяка цел за ефективност, валидна за целия Европейски съюз, с описание на допусканията и основанията, които са използвани за определянето на тази цел, като използването на информация от национални надзорни органи и други фактологични данни, прогноза за трафика и, когато е необходимо, очаквани нива на ефективно установени разходи за Европейския съюз.

Член 10

Изработване на планове за ефективност

1. Националните надзорни органи изготвят планове за ефективност на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, съдържащи цели, които са в съответствие с целите за ефективност и критериите за оценка, валидни за целия Европейски съюз, определени в приложение III. Трябва да има само един план за ефективност на държава-членка или съответно на функционален блок въздушно пространство, ако съответните държави-членки решат да изработят план за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство при прилагане на член 5, параграфи 1 и 2.

2. В подкрепа на подготовката на плановете за ефективност националните надзорни органи гарантират:

а) че доставчиците на аеронавигационно обслужване съобщават съответните елементи от техните бизнес планове, които са изготвени в съответствие с целите, валидни за целия Европейски съюз;

б) провеждането на консултации със заинтересованите страни в съответствие с член 10 от Регламент (ЕО) № 549/2004 във връзка с плана и целите за ефективност. На заинтересованите страни се предоставя адекватна информация най-малко три седмици преди срещата за провеждане на консултациите.

3. Плановете за ефективност по-специално съдържат:

а) прогноза за трафика, изразена в единици за услуга, които се очаква да бъдат извършени през всяка година от референтния период, на основание на използваните цифри;

б) установените разходи относно разходите за аеронавигационно обслужване, определени от държавата(ите)-членка(и) в съответствие с разпоредбите на член 15, параграф 2, букви а) и б) от Регламент (ЕО) № 550/2004;

в) описание на инвестициите, необходими за постигане на целите за ефективност, с описание на значението им за европейския Генерален план за УВД и тяхната свързаност с основните области и насоки на прогреса и промените, както е посочено в него;

г) цели за ефективност във всяка съответна ключова област на дейността, които са определени по отношение на всеки ключов показател за ефективност, за целия референтен период, с годишни стойности, които да бъдат използвани за целите на наблюдението и стимулирането;

д) описание на гражданско-военното измерение на плана, описващо ефективността при прилагането на гъвкаво използване на въздушното пространство (FUA) с цел повишаване на капацитета, като се взема предвид ефективността на военните мисии, и ако бъде счетено за уместно, съответните показатели и цели за ефективност в съответствие с показателите и целите в плана за ефективност;

е) описание и обосновка на начина, по който целите за ефективност, посочени в буква г), се съгласуват и допринасят за цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз;

ж) ясна идентификация на отделните образувания, отговорни за изпълнението на целите, и техния конкретен принос;

з) описание на механизмите за стимулиране, които да важат за различните отговорни образувания за насърчаване постигането на целите през референтния период;

и) мерките за наблюдение на постигането на целите за ефективност, предприети от националните надзорни органи;

й) описание на резултатите от консултациите със заинтересованите страни, включително въпросите, повдигнати от участниците, както и действията, по които е постигнато съгласие.

4. Плановете за ефективност се основават на модела, посочен в приложение II, и могат да съдържат допълнителни показатели със съответни цели, ако държавите-членки вземат съответно решение в изпълнение на член 8, параграф 6.

Член 11

Схеми за стимулиране

1. Схемите за стимулиране, прилагани от държавите-членки като част от техните планове за ефективност, трябва да съответстват на следните общи принципи:

а) те трябва да бъдат ефективни, пропорционални, правдоподобни и да не се променят по време на референтния период;

б) те трябва да бъдат осъществявани на основата на недискриминация и прозрачност, с оглед подкрепяне на подобренията в ефективността на предоставянето на обслужване;

в) те трябва да бъдат част от регулаторната среда, да са известни на всички заинтересовани страни *ex ante* и да бъдат приложими по време на целия референтен период;

г) те трябва да насочват поведението на образуванията, които са обект на поставянето на цели, с оглед постигане на високо ниво на ефективност и изпълнение на съответните цели.

2. Стимулите, свързани с цели по безопасността, са насочени към насърчаване на пълното постигане и поддържане на задължителните цели по безопасността, като същевременно дават възможност за подобрения на ефективността в други ключови области на дейността. Стимулите не следва да бъдат от финансово естество, а да представляват планове за действие с крайни срокове и/или свързани мерки при прилагане на Регламент (ЕО) № 2096/2005 на Комисията от 20 декември 2005 г. за определяне на общи изисквания при доставянето на аеронавигационни услуги [1] и/или правила за прилагане, произтичащи от Регламент (ЕО) № 216/2008.

3. Стимулите, насочени към цели, които се отнасят до разходната ефективност, са от финансово естество и се определят от съответните разпоредби в член 11, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕО) № 1794/2006. Те представляват механизъм за споделяне на риска на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство.

4. Стимулите, насочени към цели, които се отнасят до капацитета, могат да бъдат от финансово или от друго естество, като например планове за коригиращи действия с крайни срокове и свързани мерки, които могат да включват премии и глоби, приети от държавите-членки. Когато стимулите са от финансово естество, те се определят от разпоредбите на член 12 от Регламент (ЕО) № 1794/2006.

5. Стимулите, свързани с цели, които се отнасят до околната среда, са насочени към насърчаване на постигането на задължителните нива на екологична ефективност, като същевременно дават възможност за подобрения на ефективността в други ключови области на дейността. Те са от финансово или нефинансово естество и се решават от държавите-членки, като се вземат предвид местните обстоятелства.

6. Освен това държавите-членки могат да създават или одобряват схеми от стимули на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, насочени към ползватели на въздушното пространство, както е предвидено в член 12 от Регламент (ЕО) № 1794/2006.

ГЛАВА III

ПРИЕМАНЕ НА ПЛАНОВЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Член 12

Първоначално приемане на планове за ефективност

По предложение на националните надзорни органи държавите-членки приемат и съобщават на Комисията своите планове за ефективност на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, съдържащи задължителните цели за ефективност, най-късно шест месеца след приемането на цели, валидни за целия Европейски съюз.

Член 13

Оценяване на плановете за ефективност и преразглеждане на целите

1. Комисията оценява плановете за ефективност, техните цели и по-специално тяхното съответствие със и адекватния им принос към целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, на базата на критериите, посочени в приложение III, като взема предвид процесите на измененията в контекста, които може да са настъпили между датата на приемане на целите, валидни за целия Европейски съюз, и датата на оценка на плана за ефективност.

2. Когато бъде констатирано, че целите за ефективност, съдържащи се в даден план за ефективност, са съвместими с целите, валидни за целия Европейски съюз, и адекватно допринасят за постигането им, Комисията известява за това държавата(ите)-членка(и) най-късно четири месеца след получаването на плана.

3. Когато бъде констатирано, че целта/целите за ефективност, съдържаща/и се в даден план за ефективност, е/са несъвместима/и с целите, валидни за целия Европейски съюз, и не допринася/т адекватно за постигането им, Комисията може, най-късно до четири месеца след получаването на плана и в съответствие с процедурата, посочена в член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, да реши да издаде препоръка към съответната(ите) държава(и)-членка(и) да приеме преразгледаната(ите) цел(и) за ефективност. Такова решение трябва да бъде взето след консултация със съответната(ите) държава(и)-членка(и) и точно да посочва коя(и) цел(и) трябва да бъде(ат) преразгледана(и), както и обосновката на оценката на Комисията.

4. В такъв случай най-късно два месеца след изготвянето на препоръката съответната(ите) държава(и)-членка(и) приема(т) преразгледаните цели за ефективност, като съответно взема(т) под внимание гледната точка на Комисията, заедно с подходящите мерки за постигането на тези цели и известява(т) Комисията за това.

[1] ОВ L 335, 21.12.2005 г., стр. 13.

Член 14

Оценка на преразгледаните цели за ефективност и приемане на коригиращи мерки

1. В рамките на два месеца след известяването, на базата на критериите, посочени в приложение III, Комисията оценява преразгледаните цели за ефективност, и по-специално тяхната съгласуваност с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, и адекватния им принос към тях.

2. Когато бъде констатирано, че преразгледаните цели, посочени в член 13, параграф 4, са съвместими с целите, валидни за целия Европейски съюз, и допринасят адекватно за постигането им, Комисията известява за това държавата(ите)-членка(и) най-късно два месеца след получаването на преразгледаните цели.

3. Когато преразгледаните цели за ефективност и подходящите мерки са все още несъвместими с целите, валидни за целия Европейски съюз, и не допринасят адекватно за постигането им, Комисията може да реши, най-късно два месеца след получаване на преразгледаните цели и в съответствие с процедурата, посочена в член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004, че съответната(ите) държава(и)-членка(и) следва да предприеме(ат) коригиращи мерки.

4. Това решение следва точно да посочва коя цел/кои цели трябва да бъде/ат преразгледана/и, както и обосновката на оценката на Комисията. То може да съдържа очакваното ниво на ефективност за посочените цели, за да се позволи на съответната(ите) държава(и)-членка(и) да предприеме(ат) подходящи коригиращи мерки, и/или да съдържа предложения за такива подходящи мерки.

5. Най-късно два месеца след решението на Комисията коригиращите мерки, приети от съответната(ите) държава(и)-членка(и), се съобщават на Комисията заедно с елементите, които показват как е гарантирана съгласуваността с решението на Комисията.

Член 15

Планове за ефективност и цели, приети след започването на референтния период

Планове за ефективност или коригиращи мерки, приети след започването на референтния период вследствие на прилагането на процедурите, посочени в членове 13 и 14, се прилагат с обратна сила, считано от първия ден на референтния период.

Член 16

Преразглеждане на целите, валидни за целия Европейски съюз

1. Комисията може да реши да преразгледа целите, валидни за целия Европейски съюз, в съответствие с процедура, посочена в член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004:

а) преди започването на референтния период, когато разполага със значителни доказателства, че първоначалните данни, допускания и обосновки, използвани за определяне на първоначалните цели, валидни за целия Европейски съюз, вече не са валидни;

б) по време на референтния период, в резултат на прилагането на механизъм за предупреждение, както е посочено в член 18.

2. Преразглеждането на целите, валидни за целия Европейски съюз, може да доведе до изменение на съществуващите планове за ефективност. В такъв случай Комисията може да вземе решение за подходящо коригиране на графика, определен в глави II и III от настоящия регламент.

ГЛАВА IV

НАБЛЮДЕНИЕ НА ПОСТИГАНЕТО НА ЕФЕКТИВНОСТ

Член 17

Текущо наблюдение и докладване

1. Националните надзорни органи, на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, и Комисията следва да наблюдават изпълнението на плановете за ефективност. Ако целите не бъдат постигнати по време на референтния период, националните надзорни органи прилагат мерките, определени като подходящи в плана за ефективност, с оглед подобряване на положението. За тази цел се използват годишните стойности в плана за ефективност.

2. Когато Комисията наблюдава значителен и постоянен спад по отношение на ефективността в дадена държава-членка или функционален блок въздушно пространство, който оказва влияние върху други държави, които са страни по Единното европейско небе и/или цялото европейско въздушно пространство, тя може да поиска от съответните държави-членки и от съответния надзорен орган или организация на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство да определят, приложат и съобщят на Комисията подходящи мерки за постигане на целите, определени в техния план за ефективност.

3. Държавите-членки, чрез техните национални надзорни органи или надзорните органи на равнище функционален блок въздушно пространство, докладват на Комисията за наблюдението на плановете и целите за ефективност поне един път годишно и когато има опасност целите за ефективност да не бъдат постигнати. Комисията докладва на Комитета за единно небе за постигането на целите за ефективност поне един път годишно.

Член 18

Механизми за предупреждение

1. Когато поради обстоятелства, които са били непредвидими в началото на периода и в също време са непреодолими и извън контрола на държавите-членки, праговете за предупреждение, посочени в член 9, параграф 3, са достигнати на равнище Европейски съюз, Комисията прави преглед на ситуацията след консултация с държавите-членки чрез Комитета за единно небе и в рамките на три месеца представя предложения за подходящи действия, които могат да включват преразглеждането на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, и в резултат на това — преразглеждане на националните цели за ефективност или целите на равнище функционални блокове въздушно пространство.

2. Когато поради обстоятелства, които са били непредвидими в началото на периода и в същото време са непреодолими и извън контрола на държавите-членки и образуванията, които са обект на целите за ефективност, праговете за предупреждение, посочени в член 9, параграф 3, са достигнати на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, съответният национален надзорен орган или организация прави преглед на ситуацията, като поддържа връзка с Комисията и може, в рамките на три месеца, да представи предложения за подходящи мерки, които могат да включват преразглеждането на националните цели за ефективност или на целите за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство.

3. Държавите-членки могат да решат да приемат прагове за предупреждение на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, които се различават от посочените в член 9, параграф 3, за да бъдат взети предвид местните обстоятелства и особености. В такъв случай тези прагове следва да се определят в плановете за ефективност и да бъдат в съответствие с праговете, приети според член 9, параграф 3. Отклоненията се подкрепят с подробна обосновка. Когато тези прагове се активират, се прилага процесът, определен в параграф 2.

4. Когато прилагането на механизми за предупреждение налага преразглеждане на планове и цели за ефективност, Комисията улеснява това преразглеждане чрез подходящо коригиране на графика, който се прилага в съответствие с процедурата, посочена в глави II и III от настоящия регламент.

Член 19

Улесняване на наблюдението за съответствие

Доставчиците на аеронавигационно обслужване следва да улесняват инспекциите и проучванията, провеждани от Комисията и от националния(те) надзорен(и) орган(и), който(които) отговаря(т) за техния надзор, чрез квалифициран орган, който действа от тяхно име, или чрез ЕААБ, доколкото е уместно, включително посещения на място. Без да се засягат правомощията за надзор, поверени на националните надзорни органи и ЕААБ, упълномощените лица имат право:

а) да проучват по отношение на всички ключови области на дейността съответните документи и всякакъв друг материал, който се отнася до създаването на планове и цели за ефективност;

б) да правят копия на такива документи или на извлечения от тях;

в) да изискват устни обяснения на място.

Тези инспекции и проучвания се извършват в съответствие с процедурите, които са в сила в държавата-членка, в която предстои те да бъдат предприети.

ГЛАВА V

СЪБИРАНЕ, ПОТВЪРЖДАВАНЕ, ПРОУЧВАНЕ, ОЦЕНЯВАНЕ И РАЗПРОСТРАНЯВАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯТА, СВЪРЗАНА С АЕРОНАВИГАЦИОННАТА ЕФЕКТИВНОСТ ЗА ЕДИННОТО ЕВРОПЕЙСКО НЕБЕ

Член 20

Събиране и потвърждаване на данните за преглед на ефективността

1. В допълнение към данните, които вече са събрани от Комисията чрез други инструменти на Европейския съюз и които могат да бъдат използвани и за преглед на ефективността, националните органи, доставчиците на аеронавигационно обслужване, операторите на летища, координаторите на летища и въздушните превозвачи следва да гарантират предоставянето на Комисията на данните, посочени в приложение IV в съответствие с изискванията, посочени в настоящото приложение.

2. Националните органи могат да възлагат или изцяло или частично да реорганизират задачата по предоставяне на данните между техните национални надзорни органи, доставчици на аеронавигационно обслужване, оператори на летища и координатори на летища с оглед взимане под внимание на местните особености и съществуващите канали за отчитане.

3. Доставчиците на данни предприемат необходимите мерки, за да гарантират качеството, потвърждаването и навременното предаване на данните, включително фактите от техните проверки на качеството и процесите по потвърждаването, обяснения във връзка с конкретни запитвания на Европейската комисия, които се отнасят до качеството на данните, и когато е необходимо, планове за действие за подобряване на качеството на данните. Данните се предоставят безплатно, в електронна форма, когато е възможно, като се използва посоченият от Комисията формат.

4. Комисията оценява качеството и потвърждава предадените данни съгласно параграф 1. Когато данните не позволяват целево използване за преглед на ефективността, Комисията може да предприеме подходящи мерки за оценка и подобряване на качеството на данните в сътрудничество с държавите-членки, и по-специално с техните национални надзорни органи.

5. За целите на настоящия регламент свързаните с ефективността данни, посочени в параграф 1, които вече са предоставени на Евроконтрол, се считат за предоставени на Комисията. Ако случаят не е такъв, Комисията и Евроконтрол вземат необходимите мерки, за да гарантират, че тези данни са на разположение на Комисията в съответствие със същите изисквания, както това е описано в параграф 3.

6. В случаите, когато бъдат определени значими нови изисквания относно данните или когато може да се очаква недостатъчно качество на данните, Комисията може да предвиди пилотни проучвания, които да се провеждат на доброволен принцип от държавите-членки, преди въвеждането на нови изисквания относно данните чрез изменение на настоящия регламент. Тези пилотни проучвания ще се провеждат с цел да се оцени осъществимостта на съответното събиране на данни, като се отчетат ползите от наличието на данните спрямо разходите за събирането им и тежестта върху респондентите.

Член 21

Разпространение на информация

1. Комисията следва да разпространява обща информация в изпълнение на целите, посочени в член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004, в съответствие с Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета от 30 май 2001 г. относно публичния достъп до документи на Европейския парламент, на Съвета и на Комисията ([1]), и по специално член 4 от него и в съответствие с член 18 от Регламент (ЕО) № 550/2004.

2. Информацията, включена в член 3, параграф 3, буква а), е публично достъпна за съответните заинтересовани страни, по-специално с помощта на електронни средства.

3. Годишните доклади, посочени в член 3, параграф 3, буква к), са публично достояние. Препратка към тези доклади се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*. Комисията може да реши редовно да предоставя друга обща информация на съответните заинтересовани страни, по-специално с помощта на електронни средства.

4. Целите, валидни за целия Европейски съюз, посочени в член 9, и препратката към приетите планове за ефективност, посочени в глава III, следва да са обществено достъпни и да се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз*.

5. Индивидуален достъп до конкретна информация, като потвърдени данни и статистически данни, се предоставя на доставчика на данните, с който информацията и дейностите са пряко свързани.

ГЛАВА VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 22

Обжалване

Държавите-членки гарантират, че решенията, взети в съответствие с настоящия регламент, са правилно обосновани и подлежат на ефективен преглед и/или процедура на обжалване.

Член 23

Преходни мерки

Когато държавите-членки решат да приемат план за ефективност с цели на равнище функционален блок въздушно пространство по време на първия референтен период, те трябва да гарантират, че:

а) планът заменя националните планове, считано от 1 януари на една от годините от референтния период;

б) продължителността на плана не надвишава оставащата част от референтния период;

в) планът доказва, че неговите цели за ефективност са поне толкова амбициозни, колкото консолидираните предишни национални цели.

Член 24

Преглед на схемата

Комисията прави преглед на ефективността на процеса до 1 юли 2013 г. До края на 2014 г., а след това редовно Комисията прави преглед на схемата за ефективност, и по-специално анализира въздействието, ефективността и обхвата на посочената система, като отчита в достатъчна степен извършената от ИКАО работа в тази сфера.

Член 25

Изменения на Регламент (ЕО) № 2096/2005

Регламент (ЕО) № 2096/2005 се изменя, както следва:

1. Раздел 2.2 от приложение I се заменя със следното:

„2.2. **Управление на организацията**

Доставчикът на аеронавигационно обслужване разработва бизнес план за минимален период от пет години. В този бизнес план:

а) се определят общите цели на доставчика на аеронавигационно обслужване и неговата стратегия за постигането им в съответствие с всеки един общ дългосрочен план на доставчика, както и съгласуваността им със съответните изисквания на Европейския съюз, свързани с развитието на инфраструктурни или други технологии;

б) се съдържат съответни цели за ефективност по отношение на безопасността, капацитета, околната среда и разходната ефективност, в зависимост от обстоятелствата.

Информацията, съдържаща се в букви а) и б), следва да бъде съвместима с националния план за ефективност или плана за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство, посочени в член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004, а по отношение на данните за безопасността — съвместима с държавната програма за безопасност, посочена в Стандарт 2.27.1 на ИКАО, приложение 11, изменение 47B-A от 20 юли 2009 г., в зависимост от случая.

Доставчикът на аеронавигационно обслужване следва да разработи икономически обосновки и обосновки по отношение на безопасността за по-големите инвестиционни проекти, които, ако случаят е такъв, включват очакваното въздействие върху подходящите цели за ефективност, посочени в точка 2.2, буква б) и идентифицират инвестициите, които произтичат от правните изисквания, свързани с изпълнението на SESAR.

Доставчикът на аеронавигационно обслужване разработва годишен план за предстоящата година, в който се детайлизират характеристиките на бизнес плана и се описват промените в него.

Годишният план обхваща следните разпоредби за нивото и качеството на обслужването, като очаквано ниво на капацитета, безопасността, околната среда и разходната ефективност, в зависимост от обстоятелствата:

([1]) ОВ L 145, 31.5.2001 г., стр. 43.

а) информация за въвеждането на нова инфраструктура или други разработки и становище как те ще допринесат за подобряване резултатите от дейността на доставчика на аеронавигационно обслужване, включително ниво и качество на обслужването;

б) показатели за ефективност, които са съвместими с националния план за ефективност или плана за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство, посочени в член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004, спрямо които нивото и качеството на обслужване могат да се оценят надлежно;

в) информация за мерките, предвидени за намаляване на рисковете за безопасността, определени в плана за безопасността на доставчика на аеронавигационно обслужване, включително показатели за безопасността, с оглед наблюдаване на риска за безопасността и, ако е необходимо, прогнозираните разходи на мерките за намаляване на риска;

г) очакваното в краткосрочен план финансово състояние на доставчика на обслужване заедно с всички промени или ефекти върху бизнес плана.

При поискване доставчикът на аеронавигационно обслужване предоставя на Комисията съответните части от бизнес плана и от годишния доклад, които се отнасят до ефективността, според условията, определени от националния надзорен орган в съответствие с националното законодателство.“

2. Раздел 9 от приложение I се заменя със следното:

„9. ИЗИСКВАНИЯ ЗА ДОКЛАДВАНЕ

Доставчикът на аеронавигационни услуги предоставя годишен доклад за своята дейност на съответния национален надзорен орган. Този доклад включва финансовите резултати на доставчика, без да се накърнява член 12 от Регламент (ЕО) № 550/2004, както и оперативните резултати и всички други значими дейности и разработки най-вече в областта на безопасността.

Като минимум годишният доклад включва следното:

— оценка на нивото на ефективност на предоставените услуги,

— резултатите от дейността на доставчика на аеронавигационно обслужване в сравнение с целите за ефективност, определени в бизнес плана, като действителните резултати се съгласуват с годишния план чрез използване на показателите за ефективност, установени в годишния план,

— предоставя обяснение на разликите по отношение на целите и определя мерки за запълване на всякакви празноти по време на референтния период, посочен в член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004,

— разработки в процесите и инфраструктурата,

— финансовите резултати, в случай че те не са публикувани отделно в съответствие с член 12, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 550/2004,

— информация за формалния процес на консултации с ползвателите на услугите,

— информация за политиката, свързана с човешките ресурси.

Доставчикът на аеронавигационно обслужване предоставя при поискване съдържанието на годишния доклад на Европейската комисия и го прави публично достояние според условията, определени от националния надзорен орган в съответствие с националното законодателство.“

Член 26

Влизане в сила

1. Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

2. Глава V се прилага от 1 януари 2011 г. Първият референтен период започва от 1 януари 2012 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 29 юли 2010 година.

За Комисията

Председател

José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ I

КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ (КПЕ)

Раздел 1: За определяне на цели, валидни за целия Европейски съюз:

1. КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ ПО ОТНОШЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

а) Първият КПЕ по отношение на безопасността, валиден за целия Европейски съюз, е минималното ниво на първия КПЕ по отношение на безопасността, определен в раздел 2, точка 1, буква а) по-долу съответно за доставчици на аеронавигационно обслужване и национални надзорни органи.

б) Вторият КПЕ по отношение на безопасността, валиден за целия Европейски съюз, е процентният дял на държавите, използващи класификацията на степента на сериозност, предоставена от инструмента за анализ на риска, както е определено в раздел 2, точка 1, буква б) по-долу, и в които се прилага настоящият регламент, за да се даде възможност за хармонизирано отчитане на степента на сериозност на нарушения на минималното разделяне, нахлувания на писта и технически събития, специфични за УВД.

в) Третият КПЕ по отношение на безопасността, валиден за целия Европейски съюз, е минималното ниво на мярката за културата на справедливост в края на референтния период, както е определено в раздел 2, точка 1, буква в) по-долу.

През първия референтен период няма да съществуват цели, валидни за целия Европейски съюз, за горепосочените ключови показатели за ефективност. През този период Комисията използва събраните данни, за да потвърди тези ключови показатели за ефективност и да ги оцени с цел да гарантира, че рискът по отношение на безопасността се идентифицира, намалява и управлява по адекватен начин. На тази база Комисията приема нови ключови показатели за ефективност по отношение на безопасността, ако е необходимо, чрез преразглеждане на настоящото приложение.

2. ПОКАЗАТЕЛ ЗА ОКОЛНАТА СРЕДА

2.1. За първия референтен период:

Първият КПЕ по отношение на околната среда, валиден за целия Европейски съюз, е средната ефективност на хоризонтален полет по маршрут, определена, както следва:

— показателят за средната ефективност на хоризонтален полет по маршрут е разликата между дължината на частта по маршрут от действителната траектория и оптималната траектория, която средно е големият кръг,

— „по маршрута“ се определя като разстоянието, прелетяно извън кръг с диаметър 40 NM около летището,

— полетите, които се взимат под внимание за целите на този показател, са:

а) всички търговски полети по ППП (Правила за полети по прибори) в рамките на европейското въздушно пространство;

б) когато полет започва или приключва извън европейското въздушно пространство, под внимание се взима само частта, която е в рамките на европейското въздушно пространство,

— полетите по затворен маршрут и полетите с разстояние между терминалните зони, по-късо от 80 NM по големия кръг, се изключват.

Вторият КПЕ по отношение на околната среда, валиден за целия Европейски съюз, е ефективното използване на гражданските/военните структури на въздушното пространство, напр. условните маршрути (CDRs). За първия референтен период този показател се наблюдава от Комисията. Поставянето на цели следва да започне от втория референтен период.

2.2. От втория референтен период следва да бъде разработен трети КПЕ по отношение на околната среда, валиден за целия Европейски съюз, за да се решат специфичните проблеми на околната среда, свързани с аеронавигационното обслужване на летищата.

3. ПОКАЗАТЕЛ ЗА КАПАЦИТЕТА

3.1. За първия референтен период:

Валидният за целия Европейски съюз КПЕ по отношение на капацитета представлява минутите закъснение на полет в УПВД (управление на потоците въздушно движение) по маршрута, определен, както следва:

а) закъснение в УПВД по маршрута е закъснението, изчислено от централния орган на УПВД, както е определено в Регламент (ЕС) № 255/2010 на Комисията от 25 март 2010 г. за определяне на общи правила за управление на потоците въздушно движение [1], и изразено като разликата между времето на излитане, поискано от оператора на въздухоплавателното средство в последния представен план на полета, и изчисленото време на излитане, определено от централния орган на УПВД;

[1] ОВ L 80, 26.3.2010 г., стр. 10.

б) показателят включва всички полети по ППП в рамките на европейското въздушно пространство и обхваща причините за закъснения на УПВД;

в) показателят се изчислява за цялата календарна година.

С цел подготовка на разработването на втори КПЕ по отношение на капацитета, валиден за целия Европейски съюз, Комисията събира, консолидира и наблюдава от началото на първия референтен период:

а) общия обем от закъснения в УПВД, които могат да бъдат отдадени на терминално и летищно аеронавигационно обслужване;

б) допълнителното време във фазата на подготовка преди рулирането;

в) за летища с повече от 100 000 търговски движения годишно — допълнителното време за ASMA (зона за определяне последователността на пристиганията и за регулирането им).

3.2. От началото на втория референтен период ще бъде разработен втори показател за капацитета, валиден за целия Европейски съюз, на базата на наблюдението, описано в параграф 3.1, за да се решат специфичните проблеми по отношение на капацитета, свързани с аеронавигационното обслужване на летищата.

4. ПОКАЗАТЕЛ ЗА РАЗХОДНА ЕФЕКТИВНОСТ

4.1. За първия референтен период

Валидният за целия Европейски съюз КПЕ по отношение на разходната ефективност е определената за целия Европейски съюз средна таксова единица за аеронавигационно обслужване по маршрута, определена, както следва:

а) показателят е резултатът от съотношението между установените разходи и прогнозата за трафика, изразен в единици за обслужване, който се очаква за периода, на равнище Европейски съюз, както се съдържа в предвижданията на Комисията за определяне на цели, валидни за целия Европейски съюз, при прилагането на член 9, параграф 4;

б) показателят се посочва в евро и в реално изражение;

в) показателят се предоставя за всяка година от референтния период.

За първия референтен период разходите за терминално аеронавигационно обслужване и таксовите единици се събират, консолидират и наблюдават от Комисията в съответствие с Регламент (ЕО) № 1794/2006.

4.2. От началото на втория референтен период вторият ключов показател за разходна ефективност, валиден за целия Европейски съюз, ще бъде средната за Европейския съюз установена таксова единица за терминално аеронавигационно обслужване.

Раздел 2: За определяне на национални цели или цели на равнище функционален блок въздушно пространство (ФБВП):

1. КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ ПО ОТНОШЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

а) Първият национален КПЕ по отношение на безопасността/КПЕ по отношение на безопасността на равнище ФБВП следва да бъде ефективността на управлението на безопасността, измерена по методика, която се основава на рамката за проучване степента на развитие на безопасността на УВД. Този показател следва да бъде разработен съвместно от Комисията, държавите-членки, ЕААБ и Евроконтрол и да бъде приет от Комисията преди първия референтен период. По време на първия референтен период националните надзорни органи ще наблюдават и публикуват посочените ключови показатели за ефективност, а държавите-членки могат да поставят съответстващи цели.

б) Вторият национален КПЕ по отношение на безопасността/КПЕ по отношение на безопасността на равнище ФБВП следва да бъде прилагането на схемата за класификация на степен на сериозност на инструмента за анализ на риска, за да се даде възможност за хармонизирано отчитане на степента на сериозност на нарушение на минималното разделяне, нахлувания на писта и технически събития, специфични за УВД във всички Центрове за контрол на въздушното движение и летища с повече от 150 000 движения на търговски въздушен транспорт годишно в рамките на обхвата на настоящия регламент (стойност да/не). Схемата за класификация на степен на сериозност следва да бъде разработена съвместно от Комисията, държавите-членки, ЕААБ и Евроконтрол и приета от Комисията преди първия референтен период. През първия референтен период националните надзорни органи ще наблюдават посочените ключови показатели за ефективност, а държавите-членки могат да поставят съответстващи цели.

в) Третият национален КПЕ/КПЕ на равнище ФБВП по отношение на безопасността следва да бъде отчитането на културата на справедливост. Тази мярка следва да бъде разработена съвместно от Комисията, държавите-членки, ЕААБ и Евроконтрол и да бъде приета от Комисията преди първия референтен период. През първия референтен период националните надзорни органи ще наблюдават и публикуват тези ключови показатели за ефективност, а държавите-членки могат да поставят съответстващи цели.

2. ПОКАЗАТЕЛ ЗА ОКОЛНАТА СРЕДА

2.1. За първия референтен период няма да има задължителен национален КПЕ/КПЕ на равнище ФБВП по отношение на околната среда.

Без да се засягат местните разпоредби по отношение на околната среда, държавите членки работят също така съвместно с Комисията с оглед определянето на КПЕ по отношение на околната среда с цел решаване на свързаните с аеронавигационното обслужване на летищата специфични проблеми на околната среда, като този КПЕ ще бъде прилаган от началото на втория референтен период.

2.2. За втория референтен период националният КПЕ/КПЕ на равнище ФБВП по отношение на околната среда ще представлява разработването на национален процес/процес на равнище ФБВП за подобрение при съставянето на трасета преди края на референтния период, включително ефективното използване на гражданските/военните структури на въздушното пространство (например условните маршрути).

3. ПОКАЗАТЕЛ ЗА КАПАЦИТЕТ

3.1. За първия референтен период

Националният КПЕ/КПЕ на равнище ФБВП по отношение на капацитета представлява минутите закъснение на полет в УПВД по маршрута. Той се изчислява, както следва:

а) показателят се определя както в раздел 1, точка 3.1;

б) показателят се дава за всяка година от референтния период.

С оглед подготовката за разработване на втори национален КПЕ/КПЕ на равнище ФБВП по отношение на капацитета държавите-членки докладват от началото на първия референтен период:

а) общия обем закъснения в УПВД по маршрута, които могат да бъдат отдадени на терминално и летищно аеронавигационно обслужване;

б) допълнителното време във фазата на подготовка преди рулирането;

в) за летища с повече от 100 000 търговски движения годишно — допълнителното време за ASMA (зона за определяне последователността на пристиганията и за регулирането им).

3.2. От началото на втория референтен период ще се изпълнява втори национален КПЕ/КПЕ на равнище ФБВП по отношение на капацитета, за да се решат специфичните проблеми, свързани с капацитета на терминалите и летищата.

4. ПОКАЗАТЕЛ ЗА РАЗХОДНА ЕФЕКТИВНОСТ

4.1. За първия референтен период националният КПЕ/КПЕ на равнище ФБВП по отношение на разходната ефективност е националната установена таксова единица за аеронавигационно обслужване по маршрута/определената таксова единица за аеронавигационно обслужване по маршрута на равнище ФБВП, определена, както следва:

а) показателят е резултатът от съотношението между установените разходи и прогнозата за трафика, съдържаща се в плановете за ефективност в съответствие с член 10, параграф 3, букви а) и б);

б) показателят се посочва в национална валута и в реално изражение;

в) показателят се предоставя за всяка година от референтния период.

Освен това държавите отчитат своите разходи за терминално аеронавигационно обслужване и своите таксови единици в съответствие с Регламент (ЕО) № 1794/2006 и обосновават пред Комисията всяко отклонение от прогнозите.

4.2. От началото на втория референтен период се изпълнява втори национален КПЕ/КПЕ на равнище ФБВП по отношение на капацитета: установената(ите) таксова(и) единица(и) за терминално аеронавигационно обслужване на национално равнище/на равнище ФБВП.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

МОДЕЛ ЗА ПЛАНОВЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Националните планове за ефективност/плановете за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство се основават на следната структура:

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Описание на ситуацията (обхват на плана, включени образувания, национален план или план на равнище ФБВП и т.н.).

1.2. Описание на макроикономическия сценарий за референтния период, включително цялостни предвиждания (прогноза за трафика, тенденция при таксовата единица и т.н.).

1.3. Описание на резултатите от консултацията със заинтересованите страни по отношение на подготовката на плана за ефективност (основни въпроси, повдигнати от участниците, и ако е възможно, договорени компромиси).

2. ЦЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА НАЦИОНАЛНО РАВНИЩЕ И/ИЛИ НА РАВНИЩЕ ФУНКЦИОНАЛЕН БЛОК ВЪЗДУШНО ПРОСТРАНСТВО

2.1. Цели за ефективност във всяка ключова област на дейността, определени, като се взима под внимание всеки ключов показател за ефективност, за целия референтен период, с годишни стойности, които ще се използват за целите на наблюдението и стимулирането:

а) **Безопасност**

— ефективност на управлението на безопасността: национални цели/цели на равнище ФБВП, както е определено в съответствие с приложение I, раздел 2, точка 1, буква а) за всяка година от референтния период (не са задължителни през първия референтен период),

— приложение на схемата за класификацията на степента на сериозност, предоставена от инструмента за анализ на риска: национални цели/цели на равнище ФБВП, както е определено в съответствие с приложение I, раздел 2, точка 1, буква б) за всяка година от референтния период (стойности да/не),

— култура на справедливостта: национални цели/цели на равнище ФБВП, както са определени в съответствие с приложение I, раздел 2, точка 1, буква в) за всяка година от референтния период (не са задължителни през първия референтен период).

б) **Капацитет**

— минутите закъснение на полет в УПВД по маршрута.

в) **Околна среда**

— описание на националния процес за подобрение/процеса за подобрение на равнище ФБВП при съставянето на трасета (не е задължителен през първия референтен период).

г) **Разходна ефективност**

— установени разходи за аеронавигационно обслужване по маршрут и терминално аеронавигационно обслужване, определени в съответствие с разпоредбите на член 15, параграф 2, букви а) и б) от Регламент (ЕО) № 550/2004 и при прилагане на разпоредбите на Регламент (ЕО) № 1794/2006 за всяка година от референтния период,

— прогнозата за единици обслужване по маршрута за всяка година от референтния период,

— в резултат на това — установените таксови единици за референтния период,

— описание и обосновка на възвръщаемостта на собствения капитал на доставчиците на аеронавигационно обслужване във връзка с действително възникнал риск,

— описание на инвестициите, необходими за постигане на целите за ефективност с описание на практическото им значение във връзка с европейския Генерален план за УВД и тяхната свързаност с главните области и насоки на развитие и промени, както е определено в него.

2.2. Описание и обяснение на съгласуваността на целите за ефективност с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност.

2.3. Описание и обяснение относно прехвърлянията от годините преди референтния период.

2.4. Описание на параметрите, използвани от държавите-членки при разпределяне на риска и определяне на стимулите.

3. ПРИНОСЪТ НА ВСЯКО ОТГОВОРНО ОБРАЗУВАНИЕ

3.1. Индивидуални цели за ефективност за всяко отговорно образувание.

3.2. Описание на механизмите за стимулиране, които ще бъдат прилагани към всяко образувание за насърчаване постигането на целите по време на референтния период.

4. ВОЕНЕН АСПЕКТ НА ПЛАНА

Описание на гражданско-военния аспект на плана, описващо ефективността при прилагане на гъвкаво използване на въздушното пространство (FUA) с цел увеличаване на капацитета, като се взема предвид ефективността на военната мисия и, ако е целесъобразно, съответните показатели за ефективност и цели в съответствие с показателите и целите на плана за ефективност.

5. АНАЛИЗ НА ЧУВСТВИТЕЛНОСТТА И СРАВНЕНИЕ С ПРЕДИШНИЯ ПЛАН ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

5.1. Чувствителност към външни допускания.

5.2. Сравнение с предишен план за ефективност (неприложимо за първия референтен период).

6. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Описание на мерките, въведени от националните надзорни органи, за постигане на целите за ефективност, като:

— механизми за наблюдение с оглед гарантиране изпълнението на програми за безопасност и бизнес планове на аеронавигационното обслужване,

— мерки за наблюдение и докладване за изпълнението на плановете за ефективност, включително как да се разреши ситуацията, ако целите не бъдат постигнати по време на референтния период.

ПРИЛОЖЕНИЕ III

ПРИНЦИПИ ЗА ОЦЕНЯВАНЕ НА СЪГЛАСУВАНОСТТА МЕЖДУ ЦЕЛИТЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ, ВАЛИДНИ ЗА ЦЕЛИЯ ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ, И НАЦИОНАЛНИТЕ ЦЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ ИЛИ ЦЕЛИТЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА РАВНИЩЕ ФУНКЦИОНАЛЕН БЛОК ВЪЗДУШНО ПРОСТРАНСТВО

Комисията ще използва следните критерии за оценяване:

1. **Общи критерии**

а) съответствие с изискванията, свързани с подготовката и приемането на план за ефективност, и по-специално оценка на предвидените в плана за ефективност обосновки;

б) фактологичен анализ, като се взема предвид цялостната ситуация във всяка отделна държава;

в) взаимовръзките между всичките цели за ефективност;

г) стандартите за ефективност в началото на референтния период и произтичащите възможности за по-нататъшно усъвършенстване.

2. **Безопасност**

а) ефективност на управлението на безопасността: допълнителната граница както за доставчици на аеронавигационно обслужване, така и за национални надзорни органи, използвана в плана за ефективност и оценена от Комисията, следва да бъде равна или по-висока от резултатите на съответстващия, валиден за целия Европейски съюз показател в края на референтния период (не е задължителен през първия референтен период);

б) прилагане на схемата за класификацията на степен на сериозност на инструмента за анализ на риска: съгласуваност на местния ключов показател за ефективност, както е определено в приложение I, раздел 2, точка 1, буква б), с валидния за целия Европейски съюз показател за всяка година от референтния период;

в) култура на справедливостта: нивото на националната цел за ефективност/целта за ефективност на равнище ФБВП в края на референтния период, като се използва ключовият показател за ефективност, определен в приложение I, раздел 2, точка 1, буква в), следва да бъде равно или по-високо от валидната за целия Европейски съюз цел, както е определено в съответствие с приложение I, раздел 1, точка 1, буква в) (не е задължителен през първия референтен период).

3. **Околна среда**

Съставяне на трасета: неприложимо през първия референтен период. През втория референтен период — оценка на процеса на съставянето на трасета, който е използван в плана за ефективност.

4. **Капацитет**

Ниво на закъснения: сравнение на очакваното ниво на закъснения на УПВД по маршрута, използвано в плановете за ефективност, с референтна стойност, предоставена от Евроконтрол посредством процеса на планиране на капацитета.

5. **Разходна ефективност**

а) тенденция на таксовите единици: оценява се дали се предвижда представените установени таксови единици да се променят в съответствие с валидната за целия Европейски съюз цел за разходна ефективност и дали допринасят по адекватен начин за постигането на споменатата по-горе цел по време на целия референтен период, както и за всяка година поотделно;

б) ниво на определената таксова единица: сравнение на представените местни таксови единици със средната таксова единица на държавите-членки или функционалните блокове въздушно пространство, които имат сходна оперативна или икономическа среда, определена от Комисията;

в) възвръщаемост на собствения капитал: оценка на възвръщаемостта на собствения капитал на доставчиците на аеронавигационно обслужване във връзка с действително възникналия риск;

г) допускания във връзка с прогнозата за трафика: сравнение на прогнозите за местните единици обслужване, използвани в плана за ефективност, с референтна прогноза, като прогнозите за трафика на Службата за статистически данни и прогнозиране на Евроконтрол (STATFOR);

д) икономически допускания: проверява се дали предвижданията по отношение на инфлацията, използвани в плана за ефективност, са в съответствие с референтна прогноза като прогнозите на МВФ (Международен валутен фонд) или Евростат.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

СПИСЪК НА ДАННИТЕ, ПРЕДОСТАВЯНИ ЗА ЦЕЛИТЕ НА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ

1. ОТ НАЦИОНАЛНИТЕ ОРГАНИ

1.1. **Спецификация на набора от данни**

Националните органи предоставят за целите на прегледа на ефективността следните данни:

а) информация, която следва да съответства на ключовия показател за ефективност по отношение на безопасността, посочен в приложение I, раздел 2, точка 1, буква а);

б) държавна програма за безопасността според изискванията на Стандарт 2.27.1 на ИКАО, приложение 11, изменение 47-Б от 20 юли 2009 г.

Освен това националните органи гарантират, че за целите на прегледа на ефективността са на разположение следните данни:

в) данни, използвани и изчислявани от централния орган на УПВД, както е определено в Регламент (ЕС) № 255/2010 относно УПВД, като планове за полети за общ въздушен трафик, съгласно правилата за полети по прибори, действителни маршрути, данни от надзора, закъснения по маршрута и на летищата, дължащи се на управлението на въздушното движение, изключения от мерките за управление на потоците въздушно движение, съблюдаване на слотовете на управлението на въздушното движение, честота на използване на условни маршрути;

г) събития, свързани с безопасността при УВД, както е определено в регулативните изисквания за безопасност на Евроконтрол — ESARR 2, издание 3.0 — озаглавени „Отчитане и оценка на събития, свързани с безопасността, при УВД“;

д) доклади за безопасността на националните надзорни органи, както е посочено в членове 6, 7 и 14 от Регламент (ЕО) № 1315/2007 на Комисията [1], както и доклади на националните надзорни органи за отстраняването на констатираните пропуски в безопасността, които са предмет на планове за коригиращи действия;

е) информация за препоръки по безопасността и коригиращи действия, предприети на основата на анализ/разследване на свързано с УВД произшествие в съответствие с Директива 94/56/ЕО на Съвета [2] относно разследване на произшествия и Директива 2003/42/ЕО за докладване на събития в гражданското въздухоплаване;

ж) информация за въведените елементи за популяризиране прилагането на културата на справедливостта;

з) данни в подкрепа на задачите, посочени в член 4, параграф 1, букви м) и н) от Регламент (ЕО) № 2150/2005 на Комисията от 23 декември 2005 г. за установяване на общи правила за гъвкаво използване на въздушното пространство (FUA) [3].

1.2. **Периодичност и крайни срокове за предоставяне на данни**

Данните, посочени в точка 1.1, букви а), б), г), д), ж) и з), се предоставят ежегодно.

Данните, посочени в точка 1.1, букви в) и е), се предоставят ежемесечно.

2. ОТ ДОСТАВЧИЦИТЕ НА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ

Този раздел се прилага за доставчици на аеронавигационно обслужване, които предоставят обслужване, посочено в член 1, параграф 2. В отделни случаи националните органи могат да включат доставчици на аеронавигационно обслужване извън ограниченията на посочения член 1, параграф 2. Те информират за това Комисията.

2.1. **Спецификация на набора от данни**

Доставчиците на аеронавигационно обслужване предоставят за целите на прегледа на ефективността следните данни:

а) данните, посочени в спецификация на Евроконтрол, озаглавена „Спецификация на Евроконтрол за разкриване на икономическа информация“, издание 2.6 от 31 декември 2008 г. с референтен номер EUROCONTROL-SPEC-0117;

б) годишните доклади и частите на бизнес плановете и на годишния план, отнасящи се до ефективността, съставени от доставчика на аеронавигационно обслужване в съответствие с приложение I, раздели 2.2 и 9 от регламента, определящ общите изисквания;

[1] ОВ L 291, 9.11.2007 г., стр. 16.
[2] ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 14.
[3] ОВ L 342, 24.12.2005 г., стр. 20.

в) информация, необходима за постигане на съответствие с КПЕ по отношение на безопасността, посочен в приложение I, раздел 2, точка 1, буква а);

г) информация за въведените елементи за насърчаване прилагането на културата на справедливостта.

2.2. **Периодичност и крайни срокове за предоставяне на данни**

Данните за година (n), посочени в член 2, буква а), се предоставят ежегодно преди датата 15 юли на годината (n + 1), с изключение на прогнозните данни, които се предоставят до датата 1 ноември на година (n + 1). Първата референтна година (n) е 2010 г.

Данните, посочени в член 2, букви б) и в), се предоставят ежегодно.

3. ОТ ОПЕРАТОРИ НА ЛЕТИЩА

Този раздел се прилага към оператори на летища, предоставящи услуги на летища на Общността с повече от 150 000 движения на търговски въздушен транспорт годишно, и към всички координирани летища и летища, управлявани по график, с повече от 50 000 движения на търговски въздушен транспорт годишно. В отделни случаи държавите-членки могат да решат да включат летища под този праг. Те информират за това Комисията.

3.1. **Определения**

За целите на настоящото конкретно приложение се прилагат следните определения:

а) „идентификация на летище“ означава описанието на летището, като се използва 4-буквеният код на стандарта на ИКАО, както е определено в документ ИКАО 7910 (120 издание, юни 2006 г.);

б) „параметри на координиране“ означава параметрите на координиране, определени в Регламент (ЕИО) № 95/93;

в) „обявен капацитет на летище“ означава параметрите на координиране, предоставени във формуляр, който описва максималния брой слотове за единица време (блоков период), които могат да бъдат възложени от координатора. Продължителността на блоковете може да се променя; освен това няколко блока с различна продължителност могат да се застъпват с цел контролиране на концентрацията на полетите в рамките на определен период от време. Използването на стойностите на обявения капацитет за целия сезон означава официално установяване на сезонния капацитет на инфраструктурата на летището на по-ранен етап;

г) „регистрация на въздухоплавателно средство“ означава буквено-цифровите знаци, съответстващи на действителната регистрация на въздухоплавателното средство;

д) „тип въздухоплавателно средство“ означава обозначение на типа въздухоплавателно средство (до 4 знака), както е посочен в насоките на ИКАО;

е) „идентификатор на полет“ означава група от буквено-цифрови знаци, използвани за идентифициране на полет;

ж) „кодирано летище на заминаване“ и „кодирано летище на местоназначението“ означава кода на летището, като се използва 4-буквеното обозначение на летището съгласно ИКАО или 3-буквеното обозначение на летището съгласно Международна асоциация за въздушен транспорт;

з) „маркери за времето на настъпване“ на „оттегляне от изхода — отделяне от пистата — съприкосновение с пистата — подхождане към входа“ означава следните данни, измерени с точност до минута:

— време на заминаване по разписание (начало на движението),

— действително време на началото на движението,

— действително време на излитане,

— действително време на кацане,

— време на пристигане по разписание (блокиране на движението),

— действително време на блокиране на движението;

и) „време на заминаване по разписание (начало на движението)“ означава датата и времето, когато даден полет е планиран да напусне самолетната стоянка за заминаване;

й) „действително време на начало на движението“ означава действителните дата и време, когато въздухоплавателното средство е освободило мястото за паркиране (чрез изтласкване или на собствен ход);

к) „действително време на излитане“ означава датата и времето, когато дадено въздухоплавателно средство се е отделило от пистата (прибиране на колесника);

л) „действително време на кацане“ означава действителните дата и време, когато въздухоплавателното средство е кацнало (съприкосновение с пистата);

м) „време на пристигане по разписание (блокиране на движението)“ означава датата и времето, когато даден полет е планиран да пристигне на самолетната стоянка за пристигане;

н) „действително време на блокиране на движението“ — действителните дата и време, когато паркиращите спирачки зацепват върху самолетната стоянка за пристигане;

о) „правила на полета“ означава правилата, използвани при ръководене на полета. Това са „ППП“ за въздухоплавателно средство, което лети в съответствие с правилата за полети по прибори, както са определени в приложение 2 към Чикагската конвенция, или „ПВП“ за въздухоплавателно средство, което лети в съответствие с правилата за визуални полети, както са определени в същото приложение. Операционен въздушен трафик (ОВТ) за държавно въздухоплавателно средство, което не следва правилата, определени в приложение 2 към Чикагската конвенция;

п) „тип полет“ означава „ППП“ за въздухоплавателно средство, което лети в съответствие с правилата за полети по прибори, както е определено в приложение 2 към Чикагската конвенция от 1944 г. (десето издание — юли 2005 г.) или „ПВП“ за въздухоплавателно средство, което лети в съответствие с правилата за визуални полети, както е определено в същото приложение;

р) „слот за пристигане на летище“ и „слот за заминаване от летище“ означава слот на летище, определен или за пристигащ, или за заминаващ полет, както е определено в Регламент (ЕИО) № 95/93;

с) „обозначение на писта за пристигане“ и „обозначение на писта за заминаване“ означава обозначението по ИКАО на пистата, използвана за излитане (напр. 10L);

т) „самолетна стоянка за пристигане“ означава обозначението на първото място за паркиране, на което въздухоплавателното средство е било паркирано при пристигане;

у) „самолетна стоянка за заминаване“ означава обозначението на последното място за паркиране, на което въздухоплавателното средство е било паркирано преди заминаване от летището;

ф) „причини за закъснението“ означава стандартните кодове на Международната асоциация за въздушен транспорт за закъснения, както са определени в приложение 2 към „Digest – Annual 2008 Delays to Air Transport in Europe (ECODA)“ [1] („Закъснения във въздушния транспорт на Европа“, ежегоден сборник, 2008 г.), с посочена продължителност на закъснението. Когато закъснението в даден полет е обусловено от няколко причини, се предоставя списъкът с причините за закъсненията;

х) „информация относно отстраняване или предотвратяване на обледяването“ означава обозначение дали са извършени действия за отстраняване или предотвратяване на обледяването и ако са извършени, къде (преди да бъде напусната самолетната стоянка за заминаване или дистанционно след напускане на самолетната стоянка, т.е. след началото на движението);

ц) „оперативно анулиране“ означава редовен полет, включен в разписанието за пристигане или отпътуване, за който се прилагат следните условия:

— полетът е получил летищен слот, и

— полетът е бил потвърден от въздушния превозвач в деня преди извършването му и/или е бил включен в ежедневния списък с графиците на полетите, изготвен от оператора на летището в деня преди извършването му, но

— действителното кацане или излитане никога не се е случило.

3.2. **Спецификация на набора от данни**

3.2.1. Операторите на координирани летища и летища, управлявани по график, предоставят следните данни:

— идентификация на летището,

— обявен капацитет на летището,

— всички параметри за координиране, които имат отношение към аеронавигационното обслужване,

— планирано ниво на качеството на обслужване (закъснение, точност и т.н.), свързано с обявения капацитет на летището, ако има такова,

— подробно описание на показателите, които се използват за установяване на планираното ниво на качеството на обслужване, ако има такива.

3.2.2. Операторите на летища предоставят за целите на прегледа на ефективността следните оперативни данни за всяко кацане или излитане:

— регистрация на въздухоплавателното средство,

— тип въздухоплавателно средство,

— идентификатор на полет,

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

— кодираното летище на заминаването и на местоназначението,

— маркери за времената на настъпване на събитията оттегляне от изхода — отделяне от пистата — съприкосновение с пистата — подхождане към входа,

— правила на полета и вид на полета,

— летищен слот за пристигане и заминаване, когато има такъв,

— обозначение на писта за пристигане и заминаване,

— самолетна стоянка за пристигане и заминаване,

— причини за закъснението, когато има такова (само за заминаващи полети),

— информация относно отстраняване или предотвратяване на обледяването, когато има такава.

3.2.3. Операторите на летища предоставят за целите на прегледа на ефективността следните оперативни данни за всяко оперативно анулиране:

— идентификатор на полет,

— тип въздухоплавателно средство,

— планирано летище на заминаването и на местоназначението,

— летищни слотове за заминаване и пристигане, когато е приложимо,

— причина за анулирането.

3.2.4. Операторите на летища могат да предоставят за целите на прегледа на ефективността:

— доброволни доклади за влошаване или прекъсване на аеронавигационното обслужване на дадено летище,

— доброволни доклади за събития, свързани с безопасността при аеронавигационното обслужване,

— доброволни доклади за случаи на недостиг на капацитета на терминалите,

— доброволни доклади от заседания за консултации с доставчици на аеронавигационно обслужване и държавите.

3.3. **Периодичност и крайни срокове за предоставяне на данни**

Данните, посочени в точка 3.2.1, се предоставят два пъти годишно в съответствие с графика, посочен в член 6 от Регламент (ЕИО) № 95/93.

Когато се предоставят данни, посочени в параграфи 3.2.2 и 3.2.3, те се предоставят ежемесечно, в рамките на един месец след края на месеца, в който е извършен полетът.

Докладите, посочени в параграф 3.2.4, могат да бъдат предоставени по всяко време.

4. ОТ КООРДИНАТОРИТЕ НА ЛЕТИЩА

4.1. **Спецификация на набора от данни**

Координаторите на летища предоставят за целите на прегледа на ефективността следните данни:

Данните, посочени в член 4, параграф 8 от Регламент (ЕИО) № 95/93.

4.2. **Периодичност и крайни срокове за предоставяне на данни**

Данните се предоставят два пъти в годината в съответствие с графика, посочен в член 6 от Регламент (ЕИО) № 95/93.

5. ОТ ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ

Този раздел се прилага към въздушни превозвачи, които извършват повече от 35 000 полета годишно в рамките на европейското въздушно пространство, изчислени като средна стойност през последните три години.

5.1. **Определения**

5.1.1. За целите на настоящото специално приложение се прилагат същите определения, както в приложение IV, точка 3.1, и в допълнение към тях:

а) „изгаряне на гориво“ означава действителното количество гориво, което е изгорено по време на полета (от врата до врата);

б) „действително тегло на самолета на стоянка“ означава действителните метрични тонове на въздушното средство преди запалването на двигателя.

5.2. **Спецификация на набора от данни**

5.2.1. Въздушните превозвачи предоставят за целите на прегледа на ефективността следните данни за всеки полет, който са извършили в рамките на географския обхват на настоящия регламент:

— регистрация на въздухоплавателното средство,

— идентификатор на полет,

— правила на полета и вид полет,

— кодирано летище на заминаването и на местоназначението,

— обозначение на писта за пристигане и заминаване, когато има такива,

— самолетна стоянка за пристигане и заминаване, когато има такава,

— маркери за планираните и действителните времена на настъпване на събитията оттегляне от изхода — отделяне от пистата — съприкосновение с пистата — подхождане към входа,

— причини за закъснението,

— информация относно отстраняване или предотвратяване на обледяването, когато има такива.

5.2.2. Въздушните превозвачи предоставят за целите на прегледа на ефективността данните, посочени в приложение IV, точка 3.2.3, за всяко оперативно анулиране в рамките на географския обхват на настоящия регламент.

5.2.3. В допълнение към данните, предоставяни според изискванията на приложение IV, част Б към Директива 2003/87 на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 г. за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета [1], въздушните превозвачи могат да предоставят на Комисията следните данни за всеки полет, който са извършили в рамките на географския обхват на настоящия регламент:

— изгаряне на гориво,

— действително тегло на самолета на стоянка.

5.2.4. Въздушните превозвачи могат да предоставят за целите на прегледа на ефективността:

— доброволни доклади относно достъпа до въздушното пространство,

— доброволен доклад за влошаване или прекъсване на аеронавигационното обслужване на дадено летище,

— доброволни доклади за събития, свързани с безопасността, при аеронавигационното обслужване,

— доброволни доклади за случаи на недостиг на маршрутен капацитет, ограничаване на височината, на която се изпълнява полетът, или пренасочване по нов маршрут,

— доброволни доклади от заседания за консултации с доставчици на аеронавигационно обслужване и държавите.

5.3. **Периодичност на предоставянето на данни**

Данните, посочени в приложение IV, точки 5.2.1, 5.2.2 и 5.2.3, се предоставят ежемесечно.

Докладите, посочени в точка 5.2.4, могат да бъдат предоставени по всяко време.

---

[1] ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32.