II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2019/317

ze dne 11. února 2019,

kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ([1]), a zejména na čl. 11 odst. 6 uvedeného nařízení,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi ([2]), a zejména na čl. 15 odst. 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Systém sledování výkonnosti uvedený v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 by měl zlepšit výkonnost letových navigačních služeb a funkcí sítě v rámci jednotného evropského nebe.

(2) Systém poplatků za letové navigační služby uvedený v článku 15 nařízení (ES) č. 550/2004 je významným nástrojem pro úspěšné provádění systému sledování výkonnosti, a proto by jej měl doplňovat. Systém poplatků by měl přispívat k větší průhlednosti v určování, ukládání a vymáhání poplatků ve vztahu k uživatelům vzdušného prostoru a měl by přispívat k účelnosti nákladů při poskytování letových navigačních služeb, k efektivitě letů spolu s dodržováním optimální úrovně bezpečnosti. Systém poplatků by měl být v souladu se systémem poplatků používaným organizací Eurocontrol pro poplatky za traťovou navigaci a s článkem 15 Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 (dále jen „Chicagská úmluva“).

(3) V zájmu jasnosti a s cílem poskytnout upravený regulační rámec pro třetí referenční období systému sledování výkonnosti je nezbytné přehodnotit prováděcí pravidla, jimiž se řídí systémy sledování výkonnosti a poplatků, které jsou obsaženy v prováděcím nařízení Komise (EU) č. 390/2013 ([3]) a prováděcím nařízení Komise (EU) č. 391/2013 ([4]) a za účelem konsolidace těchto ustanovení v jednom prováděcím nařízení.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.
([2]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.
([3]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 390/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě (Úř. věst. L 128, 9.5.2013, s. 1).
([4]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 391/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby (Úř. věst. L 128, 9.5.2013, s. 31).

(4) V souladu s čl. 11 odst. 1 nařízení (ES) č. 549/2004 by systém sledování výkonnosti měl pokrýt oblast letových navigačních služeb a funkcí sítě uvedenou v článku 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ([5]). Proto by se toto nařízení mělo vztahovat na manažera struktury vzdušného prostoru jmenovaného v souladu s čl. 4 odst. 3 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/123 ([6]).

(5) Systémy sledování výkonnosti a poplatků by měly posílit výkonnost letových navigačních služeb prostřednictvím přístupu „gate-to-gate" pokrývajícím jak traťové navigační služby, tak letištní a přibližovací služby. Měly by podporovat dlouhodobá zlepšení výkonnosti letových navigačních služeb, jak uvádí evropský hlavní plán uspořádání letového provozu (dále jen „hlavní plán ATM") ([7]), a zároveň patřičně zohledňovat prvořadé cíle bezpečnosti. Systém sledování výkonnosti by měl přispívat ke snižování emisí skleníkových plynů z letecké dopravy a měl by umožnit optimální využívání vzdušného prostoru a zohledňovat přitom toky letového provozu v evropském vzdušném prostoru.

(6) Orgán pro kontrolu výkonnosti může Komisi na její žádost poskytnout nezávislé poradenství ve všech oblastech, které ovlivňují výkonnost letových navigačních služeb a funkcí sítě Unie.

(7) Vnitrostátní dozorové orgány by měly být schopny získat od všech příslušných stran včetně poskytovatelů letových navigačních služeb pod jejich dohledem relevantní údaje, které jsou nezbytné za účelem zajištění řádného provádění tohoto nařízení a dohledu nad ním na místní úrovni. Poskytovatelé letových navigačních služeb by měli usnadnit inspekce a šetření prováděné vnitrostátními dozorovými orgány pro účely sledování provádění systémů sledování výkonnosti a poplatků.

(8) Manažer struktury vzdušného prostoru by měl poskytovat příslušné vstupy pro stanovení cílů na úrovni Unie, vnitrostátních a funkčních bloků vzdušného prostoru a měl by podporovat dosahování výkonnostních cílů prostřednictvím opatření a postupů stanovených v operačním plánu sítě.

(9) Provádění systému sledování výkonnosti by Komise spolu s členskými státy měla koordinovat s Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví, aby zajistila, že bezpečnostní aspekty jsou řádně řešeny v souladu s bezpečnostními cíli a požadavky, které vyplývají z nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ([8]).

(10) Doba trvání referenčního období pro systém sledování výkonnosti by měla být taková, aby poskytla jistotu požadovanou pro provedení programů víceletých kapitálových výdajů za účelem dosažení očekávané návratnosti investic ve formě zlepšení výkonnosti, a aby zároveň stále dovolovala přesné prognózy.

(11) Klíčové ukazatele výkonnosti by měly být definovány v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se bezpečnosti, životního prostředí, kapacity a efektivity nákladů. Tyto klíčové ukazatele výkonnosti by měly být používány pro účely stanovování dosažitelných, udržitelných, realistických a časově vymezených výkonnostních cílů na úrovni Unie, na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru. Tyto klíčové ukazatele výkonnosti by měly pokrývat jak traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby, tak funkce sítě za účelem zlepšení celkové výkonnosti sítě.

(12) Výkonnostní cíle pro celou Unii by měly být stanoveny Komisí a zohledňovat úroveň výkonnosti dosaženou v předchozím referenčním období nebo v obdobích a příslušné vstupy poskytnuté orgánem pro kontrolu výkonnosti, manažerem struktury vzdušného prostoru a vnitrostátními dozorovými orgány. Vstupy od vnitrostátních dozorových orgánů by měly obsahovat zejména počáteční náklady a informace o prognózách provozu pro dotčené referenční období. Komise by měla řádně doložit výkonnostní cíle pro celou Unii pomocí popisu předpokladů a úvah, jež tvoří jejich základ. Návrh výkonnostních cílů pro celou Unii by měl podléhat konzultaci se zúčastněnými stranami.

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20).

([6]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/123 ze dne 24. ledna 2019, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 28, 31.1.2019, s. 1).

([7]) Podle článku 3 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 409/2013 ze dne 3. května 2013 o definici společných projektů, vytvoření správy a identifikaci pobídek podporujících provádění evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu (text s významem pro EHP) (Úř. věst. L 123, 4.5.2013, s. 1).

([8]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1).

(13) Členské státy by měly mít možnost rozhodnout při zohlednění místních okolností, zda zavedou své příslušné plány výkonnosti na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.

(14) Vnitrostátní dozorové orgány by měly být zodpovědné za vypracovávání plánů výkonnosti na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru včetně závazných výkonnostních cílů založených na klíčových ukazatelích výkonnosti použitých na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru. Plány výkonnosti na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru by měly obsahovat iniciativy na podporu přeshraniční spolupráce mezi poskytovateli letových navigačních služeb bez ohledu na jejich zeměpisnou působnost.

(15) Plány výkonnosti by měly poskytovat plnou transparentnost stanovených nákladů nových a stávajících investic, pokud jde o nákup, vývoj nebo leasing dlouhodobých aktiv. Významné investice by měly být detailní, odůvodněné a v souladu se zaváděním programu pro výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR) a s očekávanými přínosy ze zvýšení výkonnosti.

(16) Konzultace by se měly uskutečňovat na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, aby bylo zajištěno, že při tvoření plánů výkonnosti a stanovení cílů v nich obsažených budou zohledněna hlediska zúčastněných stran.

(17) Vzhledem k silné vazbě mezi jednotlivými klíčovými oblastmi výkonnosti by měla být pro účely stanovování cílů náležitě zohledněna vzájemná závislost výkonnostních cílů s přihlédnutím k prvořadým cílům bezpečnosti.

(18) Výkonnostní cíle by měly podléhat pobídkám s cílem podpořit lepší výkonnost včetně použití mechanismu sdílení rizika provozu v souvislosti s klíčovou oblastí výkonnosti týkající se efektivity nákladů. Systémy pobídek by měly být účinné a měly by stanovit parametry nediskriminačním a transparentním způsobem pro účely odměňování nebo penalizace skutečné výkonnosti ve vztahu k přijatým výkonnostním cílům. Klíčová oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti by z důvodu svého prvořadého charakteru neměla být předmětem jakýchkoli pobídek. Členské státy by měly zajistit, aby provádění systémů pobídek nemělo nepříznivý dopad na plánované a probíhající investice zaměřené na poskytování přiměřené kapacity a efektivity letů uživatelům.

(19) Členské státy by měly přijmout návrhy plánů výkonnosti a předložit je pro posouzení a přezkum Komisi. V tomto ohledu by Komise měla nejprve ověřit, zda jsou plány výkonnosti kompletní. Pokud jsou kompletní, Komise by měla posoudit, zda jsou navrhované výkonnostní cíle uvedené v plánech výkonnosti v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Pokud nelze konstatovat požadovaný soulad, Komise by měla požádat členské státy, aby přehodnotily své plány výkonnosti a výkonnostní cíle nebo provedly nápravná opatření.

(20) Členské státy by měly přijmout a zveřejnit konečné verze svých příslušných plánů výkonnosti pouze tehdy, když Komise shledala, že vnitrostátní výkonnostní cíle nebo výkonnostní cíle stanovené na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru v nich obsažené jsou v souladu s cíli platnými pro celou Unii.

(21) Cíle stanovené v návrzích plánů výkonnosti by se měly uplatňovat během postupů posuzování od začátku referenčního období a v případě potřeby i během revize výkonnostních cílů stanovených na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru. Po přijetí konečných plánů výkonnosti by se výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů měly uplatňovat se zpětnou platností prostřednictvím úpravy jednotkových sazeb s cílem zajistit, aby uživatelé vzdušného prostoru měli prospěch ze zlepšení výkonnosti od začátku referenčního období.

(22) Členské státy by měly Komisi požádat o povolení, pokud by chtěly revidovat jeden nebo několik výkonnostních cílů během referenčního období. Takový požadavek lze učinit v případech, kdy bylo dosaženo varovných prahových hodnot nebo tehdy, kdy členský stát prokáže, že původní údaje, předpoklady a zdůvodnění, které tvoří základ výkonnostních cílů, včetně těch, které se týkají investic, již nejsou ve významném a dlouhodobém rozsahu přesné kvůli okolnostem, které nebylo možno v době přijetí plánu výkonnosti předvídat. Komise by měla pověřit dotčený členský stát provedením zamýšlené revize pouze tehdy, pokud je to nezbytné a přiměřené s ohledem na výše zmíněné okolnosti, a pokud revidované výkonnostní cíle zajistí zachování souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(23) Zavedení nových technologií a obchodních modelů pro stimulaci poskytování integrovaných služeb by časem mělo vést k významnému snížení nákladů ve prospěch uživatelů, ale může obnášet počáteční náklady na restrukturalizaci. Pokud členský stát prokáže, že restrukturalizační opatření zajistí čistý přínos pro uživatele, měl by mít rovněž možnost podat žádost o revizi místních cílů efektivity nákladů za účelem získat zpět související náklady na restrukturalizaci prostřednictvím revize stanovených nákladů obsažených v jeho plánech výkonnosti, a to s výhradou schválení Komise.

(24) Komise by měla přezkoumávat výkonnostní cíle pro celou Unii během referenčního období, aby mohla určit, zda jsou stále adekvátní. Komise by měla zvážit revizi výkonnostních cílů pro celou Unii tehdy, pokud se během referenčního období prokáže, že v souvislosti se změněnými okolnostmi tyto cíle již nejsou adekvátní a že revize cílů je nezbytná a přiměřená. Revize výkonnostních cílů pro celou Unii během referenčního období by měla být podnětem pro zahájení nového referenčního období včetně zavedení souvisejících plánů výkonnosti a výkonnostních cílů stanovených na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.

(25) Funkce sítě by také měly podléhat výkonnostním cílům a měly by přispívat k dosažení výkonnostních cílů pro celou Unii. Za tímto účelem by manažer struktury vzdušného prostoru měl vypracovat plán výkonnosti sítě, který by měl být ověřen a přijat Komisí.

(26) Efektivní provozní partnerství a proces rozhodování založený na spolupráci hlavních zúčastněných stran, jako jsou poskytovatelé letových navigačních služeb, funkční bloky vzdušného prostoru, letiště, civilní a vojenští uživatelé vzdušného prostoru a manažer struktury vzdušného prostoru, zaujímají klíčový význam pro dosažení výkonnostních cílů funkcí sítě.

(27) Stanovené náklady na letové navigační služby by měly být financovány poplatky, jež byly uloženy uživatelům vzdušného prostoru. Tyto poplatky by měly být účtovány v oblastech zpoplatnění, které byly vytvořeny pro traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby. Členské státy by měly zajistit, aby zeměpisná působnost těchto oblastí zpoplatnění byla jasně vymezena a aby oblasti zpoplatnění byly v souladu s poskytováním letových navigačních služeb. Během referenčního období může nastat kvůli změnám v provozování letišť nutnost změnit oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb.

(28) Pro každou oblast zpoplatnění by měl být vytvořen nákladový základ pro poplatky, který zahrnuje stanovené náklady způsobilých letových navigačních služeb a zařízení. Členským státům by mělo být rovněž povoleno zahrnout do těchto nákladových základů stanovené náklady vzniklé vnitrostátním dozorovým orgánům a další náklady státu v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb.

(29) Stanovené náklady za traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby by měly být určeny před začátkem každého referenčního období jako součást plánů výkonnosti. Tyto stanovené náklady by měly být specifikovány za každý kalendářní rok příslušného referenčního období. Vnitrostátní dozorové orgány by měly ověřit, že určené stanovené náklady zahrnují pouze takové nákladové položky, které jsou způsobilé v rámci systému sledování výkonnosti a poplatků.

(30) Stanovené náklady zahrnuté v nákladovém základu pro traťové navigační služby nebo letištní a přibližovací služby by měly zahrnovat náklady na zaměstnance, provozní náklady jiné než náklady na zaměstnance, odpisové náklady, náklady na kapitál a mimořádné náklady. Skutečné vzniklé náklady je třeba každoročně hlásit v souladu se stejnou kategorizací, aby byl zajištěn soulad a transparentnost.

(31) Vnitrostátní dozorové orgány by měly před začátkem každého referenčního období definovat kritéria použitá pro rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby a informovat o nich Komisi. Taková kritéria by měla zajišťovat transparentní stanovování stanovených nákladů a zaručit, že v traťových navigačních službách a v letištních a přibližovacích službách nejsou žádné křížové subvence.

(32) Členské státy by měly každoročně vypočítat jednotkové sazby pro svou oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb a pro oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb. Při výpočtu jednotkové sazby by členské státy měly zajistit, aby služby nebo zařízení, které jsou financovány z veřejných fondů včetně programů pomoci Unie, jako je transevropská dopravní síť, nástroj pro propojení Evropy a Fond soudržnosti, nebyly účtovány uživatelům vzdušného prostoru. Při výpočtu jednotkových sazeb by členským státům mělo být povoleno upravit své stanovené náklady podle inflace.

(33) Systém sledování výkonnosti a poplatků by měl stanovit mechanismus sdílení rizika provozu tak, aby vytvářel pobídky pro poskytování služeb. Vnitrostátním dozorovým orgánům by mělo být povoleno upravit hodnoty parametrů sdílení rizika provozu tak, jak je definováno v tomto nařízení, s cílem zohlednit místní okolnosti a vytvořit tak lepší pobídky pro poskytování letových navigačních služeb. Tato úprava by měla být provedena po konzultaci s poskytovateli letových navigačních služeb a uživateli vzdušného prostoru. Nicméně takové úpravy by neměly dotčenému poskytovateli nebo dotčeným poskytovatelům letových navigačních služeb snižovat expozici riziku ve srovnání se standardním mechanismem stanoveným v tomto nařízení.

(34) Poskytovatelé letových navigačních služeb by měli nést nákladové riziko týkající se rozdílů mezi stanovenými a skutečnými náklady s výjimkou omezeného počtu nákladových položek, které podléhají specifickým požadavkům.

(35) Poskytovatelům letových navigačních služeb by nemělo být povoleno vytvářet finanční přebytky v důsledku zrušení nebo odložení nových a stávajících investic během určitého referenčního období. Poskytovatelé letových navigačních služeb by během referenčního období měli mít možnost každoročně upravovat plánované významné investice s podrobným zdůvodněním a za předpokladu, že požadované změny jsou schváleny příslušným vnitrostátním dozorovým orgánem. Pokud skutečné náklady na nové a stávající investice překročí během referenčního období odpovídající stanovené náklady, měly by vnitrostátní dozorové orgány nést odpovědnost za ověření podrobného zdůvodnění předloženého poskytovateli letových navigačních služeb a za schválení jakéhokoli následného vrácení dalších nákladů od uživatelů vzdušného prostoru. Jakýkoli podstatný rozdíl v těchto nákladech by neměl být účtován uživatelům, pokud vnitrostátní dozorový orgán nestanovil, že další náklady byly vynaloženy výhradně z důvodu nových a stávajících investic požadovaných pro provozní změny, jež jsou v souladu s prováděním evropského hlavního plánu ATM a zejména společných projektů programu SESAR.

(36) Nepředvídané změny v platných právních ustanoveních nebo finančních podmínkách mohou během referenčního období vést k významným odchylkám skutečných důchodových nákladů od stanovených důchodových nákladů definovaných v plánech výkonnosti. Pod dohledem vnitrostátního dozorového orgánu by tyto rozdíly v nákladech měly být převedeny na uživatele vzdušného prostoru prostřednictvím úpravy jednotkové sazby.

(37) Členské státy by měly každý rok stanovit jednotkovou sazbu pro každou oblast zpoplatnění. Členské státy by měly mít možnost stanovit své jednotkové sazby společně, zejména pokud oblasti zpoplatnění procházejí vzdušným prostorem více než jednoho členského státu nebo pokud jsou stranami společného systému poplatků za traťové navigační služby. Komise by měla ověřit, že jednotkové sazby předložené členskými státy splňují ustanovení o výpočtu jednotkové sazby tohoto nařízení.

(38) Systém poplatků by měl zajistit kompletní a transparentní informace o nákladových základech pro poplatky, skutečných nákladech a jednotkové sazbě. Před začátkem referenčního období by členské státy měly konzultovat s poskytovateli letových navigačních služeb, zástupci uživatelů vzdušného prostoru a popř. provozovateli letišť a koordinátory letišť plánované stanovené náklady, plánované investice, prognózy výkonových jednotek a politiku poplatků pro dotčené referenční období. Během referenčního období by členské státy měly zajistit každoroční konzultace s těmito zúčastněnými stranami ohledně zamýšlených jednotkových sazeb a skutečných nákladů vzniklých ve spojení s poskytováním letových navigačních služeb. Členské státy by měly pro účely konzultací vytvářet kompletní a náležité informace, které by byly dostupné všem subjektům, s nimiž jsou konzultace vedeny.

(39) Členské státy by měly mít možnost rozhodnout o modulaci poplatků za letové navigační služby s cílem vytvořit pobídky pro vybavení letadel systémy zahrnutými do společných projektů programu SESAR. Členské státy by měly mít možnost dále modulovat poplatky, při zohlednění stupně přetížení sítě v určité oblasti nebo na určité trati v určitém čase s cílem zvýšit efektivitu letových navigačních služeb a podporovat jejich optimalizované užívání.

(40) Členské státy by měly mít možnost vybírat poplatky za traťovou navigaci kolektivně prostřednictvím jediného poplatku za let v rámci společného systému poplatků za traťovou navigaci s cílem zlepšit efektivitu systému poplatků a snížit administrativní a účetní zátěž.

(41) Měla by být stanovena donucovací opatření s cílem zajistit rychlé úhrady poplatků v plné výši za letové navigační služby uživateli vzdušného prostoru.

(42) Poplatky za letové navigační služby pro jakýkoli konkrétní let by měly být vypočteny při zohlednění každé oblasti zpoplatnění jako součin platné jednotkové sazby a počtu výkonových jednotek. Výše poplatků uložených zejména lehkým letadlům by neměla odradit od využívání zařízení a služeb nezbytných pro bezpečnost nebo od zavedení nových technik a postupů. Členské státy by měly krýt náklady na služby, které poskytovatelé letových navigačních služeb poskytli letům, kterým byla udělena výjimka z poplatků za letovou navigaci.

(43) Pokud neexistují žádné záznamy z historie provozních záležitostí, měly by členské státy mít možnost uplatnit zjednodušený systém zpoplatnění s cílem vytvořit pobídky pro poskytovatele letových a navigačních služeb a snížit jim a dotčeným vnitrostátním dozorovým orgánům administrativní zátěž.

(44) Pokud jsou letištní a přibližovací služby nebo spojovací, navigační a přehledové služby, meteorologické služby pro letovou navigaci a letecké informační služby (služby CNS, MET a AIS) nebo služby údajů o ATM poskytovány za tržních podmínek, členské státy by měly být oprávněny udělit takovým službám výjimku z určitých ustanovení týkajících se systému poplatků a stanovení cílů pro efektivitu nákladů. Členské státy by během referenčního období měly mít možnost takové tržní podmínky vytvořit.

(45) Poskytnutí náležitých údajů a informací ze strany vnitrostátních dozorových orgánů, poskytovatelů letových navigačních služeb, provozovatelů letišť, koordinátorů letišť, uživatelů vzdušného prostoru a manažera struktury vzdušného prostoru je nezbytné za účelem stanovení výkonnostních cílů a sledování na území celé Unie a na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru.

(46) Vnitrostátní dozorové orgány by měly pravidelně sledovat pokrok při dosahování výkonnostních cílů zahrnutých v plánech výkonnosti. Pokud tyto cíle nejsou splněny, měl by dotčený členský stát nebo vnitrostátní dozorový orgán použít vhodná opatření, která stanovil, s cílem řešit tuto situaci.

(47) Komise by měla sledovat výkonnost letových navigačních služeb a funkcí sítě a pravidelně posuzovat plnění výkonnostních cílů. Komise by měla každoročně představovat Výboru pro jednotné nebe výsledky tohoto sledování.

(48) Aniž je dotčena důvěrnost požadavků týkajících se tržních podmínek, měly by základní informace a závěrečné zprávy požadované v rámci tohoto nařízení být zveřejněny s cílem zaručit adekvátní transparentnost a umožnit řádnou konzultaci se zúčastněnými stranami.

(49) Prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a prováděcí nařízení (EU) č. 391/2013 by měla být zrušena s účinkem od 1. ledna 2020, ale po tomto datu by se měla nadále používat ve vztahu k oblasti závazků týkajících se druhého referenčního období.

(50) Toto nařízení by se mělo používat ve vztahu ke třetímu referenčnímu období a v následných referenčních obdobích. S cílem umožnit přijetí cílů pro celou Unii, vypracování a přijetí plánů výkonnosti před začátkem třetího referenčního období by se toto nařízení mělo použít s okamžitým účinkem od data jeho vstupu v platnost.

(51) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Tato nařízení stanoví opatření pro fungování systémů sledování výkonnosti a systémů poplatků za letové navigační služby a funkcí sítě.

2. Toto nařízení se vztahuje na poskytování letových navigačních služeb a funkcí sítě pro všeobecný letový provoz v regionu Evropa (dále jen „EUR“), stanovených Mezinárodní organizací pro civilní letectví (dále jen „ICAO“), v nichž jsou členské státy odpovědné za poskytování letových navigačních služeb.

Toto nařízení se vztahuje na:

a) poskytovatele letových navigačních služeb uvedené v čl. 2 odst. 5 nařízení (ES) č. 549/2004;

b) orgán navržený Komisí k plnění úkolů nezbytných pro výkon funkcí sítě (dále jen „manažer struktury vzdušného prostoru“) v souladu s čl. 6 odst. 2 nařízení (ES) č. 551/2004 a jmenovaný v souladu s článkem 4 prováděcího nařízení (EU) 2019/123.

Pro účely stanovení cílů a sledování výkonnosti v oblasti efektivity nákladů se toto nařízení použije rovněž na orgány nebo subjekty, kterým vznikly způsobilé náklady, jež mají být získány zpět z uživatelských poplatků, jak je uvedeno v čl. 15 odst. 2 písm. b) nařízení (ES) č. 550/2004 a v čl. 22 odst. 1 třetím pododstavci tohoto nařízení.

3. Toto nařízení se vztahuje na letištní a přibližovací služby poskytované na letištích umístěných na území členských států s 80 000 nebo více pohyby letecké dopravy v souladu s pravidly pro let podle přístrojů (dále jen „IFR“) za rok.

4. Členské státy mohou rozhodnout, že se ustanovení tohoto nařízení použijí také pro letištní a přibližovací služby poskytované na jiných letištích umístěných v jejich příslušných územích, než jaká jsou uvedena v odstavci 3.

5. Členské státy mohou rozhodnout, že se ustanovení tohoto nařízení použijí také na:

a) letové navigační služby a funkce sítě poskytované ve vzdušném prostoru v rámci jejich odpovědnosti v jiných regionech ICAO než je region ICAO EUR, aniž by byla dotčena práva a povinnosti členských států v rámci Úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 (dále jen „Chicagská úmluva“);

b) poskytovatele letových navigačních služeb, kteří mají povolení k poskytování letových navigačních služeb bez osvědčení, v souladu s čl. 7 odst. 5 nařízení (ES) č. 550/2004.

6. Členské státy neprodleně informují Komisi o jakémkoliv rozhodnutí přijatém podle odstavce 4 nebo odstavce 5.

Členské státy zajistí, že doba trvání účinnosti těchto rozhodnutí odpovídá době trvání referenčního období. Tato rozhodnutí během referenčního období nezmění ani nezruší.

7. Toto nařízení se vztahuje třetí referenční období podle článku 7 a na následující referenční období.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1) „skutečnými náklady“ skutečně vynaložené náklady za poskytování letových navigačních služeb v kalendářním roce, jež podléhají ověřené účetní závěrce nebo v případě, že tato ověřená účetní závěrka není k dispozici, závěrečnému auditu;

2) „stanovištěm letových provozních služeb“ nebo „stanovištěm ATS“ civilní nebo vojenské stanoviště odpovědné za poskytování letových provozních služeb v daném vzdušném prostoru;

3) „koordinátorem letiště“ fyzická nebo právnická osoba jmenovaná členským státem k výkonu koordinačních povinností na koordinovaných letištích uvedených v článku 4 nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ([9]);

4) „provozovatelem letiště“ jakákoliv právnická nebo fyzická osoba, která provozuje jedno nebo více letišť;

5) „uživatelem vzdušného prostoru“ provozovatel letadla v době, kdy byl proveden let, nebo pokud není totožnost provozovatele známá, majitel letadla, pokud nelze prokázat, že v té době byla provozovatelem jiná osoba;

6) „zástupcem uživatelů vzdušného prostoru“ jakákoli právnická osoba či subjekt zastupující zájmy jedné nebo více kategorií uživatelů vzdušného prostoru;

7) „oblastním střediskem řízení“ stanoviště poskytující letové provozní služby pro řízené lety ve své oblasti odpovědnosti;

8) „oblastí zpoplatnění traťových navigačních služeb“ objem vzdušného prostoru od země zahrnující horní vzdušný prostor, kde jsou poskytovány traťové navigační služby a pro který je stanoven jediný nákladový základ a jediná jednotková sazba;

9) „mimořádnou událostí“ okolnosti, za nichž je kapacita ATM neobvykle snížena tak, že míra zpoždění z důvodu uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) je abnormálně vysoká kvůli plánovanému omezení způsobenému provozní nebo technickou změnou, významným nepříznivým povětrnostním podmínkám, nedostupností rozsáhlých částí vzdušného prostoru z přírodních či politických důvodů nebo protestní akci v kolektivním vyjednávání a kvůli aktivaci koordinační krizové jednotky pro evropské letectví (dále jen „EACCC“) manažerem struktury vzdušného prostoru;

10) „pohyby letecké dopravy IFR za rok“ součet vzletů a přistání provedených v souladu s IFR, vypočítaný jako roční průměr za tři kalendářní roky předcházející roku, ve kterém byl předložen návrh plánu výkonnosti v souladu s článkem 12;

11) „předpokládaným indexem inflace“ roční index inflace založený na třetím roce před začátkem referenčního období, vypočítaný pomocí poslední dostupné procentní změny prognózy inflace indexu spotřebitelských cen zveřejněné Mezinárodním měnovým fondem pro dotčený členský stát v době vypracovávání návrhu plánu výkonnosti. V případě, že je procentní změna zveřejněná Mezinárodním měnovým fondem pro daný rok negativní, použije se nulová hodnota.

([9]) Nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství (Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1).

12) „skutečným indexem inflace“ skutečný roční index inflace založený na třetím roce před začátkem referenčního období, vypočítaný pomocí skutečné míry inflace zveřejněné Komisí v harmonizovaném indexu spotřebitelských cen úřadu Eurostat pro dotčený členský stát v dubnu roku n + 1. V případě, že je procentní změna zveřejněná Komisí pro daný rok negativní, použije se nulová hodnota.

13) „významnou investicí“ získání, vývoj, náhrada, modernizace nebo leasing dlouhodobých aktiv, které představují celkovou hodnotu z celé doby životnosti aktiv vyšší než 5 milionů EUR v reálných hodnotách;

14) „vnitrostátním orgánem“ regulační nebo dozorový orgán zřízený jedním členským státem nebo více členskými státy na vnitrostátní úrovni, nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru;

15) „novou a stávající investicí“ získání, vývoj, náhrada, modernizace nebo leasing dlouhodobých aktiv, přičemž odpisové náklady, náklady na kapitál nebo provozní náklady v případě leasingu, vznikly pro tuto investici během referenčního období a jsou pokryté plánem výkonnosti;

16) „referenčním obdobím“ období platnosti a použitelnosti výkonnostních cílů pro celou Unii, které je stanoveno v čl. 11 odst. 3 písm. d) nařízení (ES) č. 549/2004 a článku 7 tohoto nařízení;

17) „referenční hodnotou“ hodnota zpoždění na trati z důvodů ATFM vypočítaná manažerem struktury vzdušného prostoru pro každý členský stát a každý funkční blok vzdušného prostoru za účelem zajištění splnění cíle pro celou Unii v oblasti zpoždění na trati z důvodů ATFM;

18) „náklady na restrukturalizaci“ významné jednorázové náklady vzniklé poskytovatelům letových navigačních služeb během procesu restrukturalizace pro zavádění nových technologií, postupů nebo obchodních modelů za účelem motivace k poskytování integrovaných služeb, kompenzaci zaměstnanců, zavírání stanovišť řízení letového provozu, přesuny činností do nových působišť, odepisování aktiv nebo získávání strategických účastí u jiných poskytovatelů letových navigačních služeb;

19) „narušením dráhy“ jakákoliv událost na letišti zahrnující nesprávnou přítomnost letadla, mobilního prostředku nebo osoby v ochranné zóně plochy určené k přistávání nebo vzletům letadel;

20) „porušením minim rozstupů“ situace, ve které nebyla zachována předepsaná minima rozestupů mezi letadly;

21) „oblastí zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb“ letiště nebo skupina letišť na území jednoho z členských států, kde jsou poskytovány letištní a přibližovací služby a pro které je stanoven jediný nákladový základ a jediná jednotková sazba.

KAPITOLA II

ÚKOLY A ODPOVĚDNOSTI

Článek 3

Pomoc ze strany orgánu pro kontrolu výkonnosti

Pokud je to nezbytné pro vykonávání úkolů Komise spojených s podrobným fungováním systému sledování výkonnosti, může Komise požádat orgán pro kontrolu výkonnosti o pomoc, pokud jde o:

a) shromažďování, vyšetření, ověření a šíření příslušných údajů pro výkonnost letových navigačních služeb a funkcí sítě;

b) výběr nebo přizpůsobení klíčových oblastí výkonnosti;

c) definice klíčových ukazatelů výkonnosti a ukazatelů pro sledování;

d) stanovení rozpětí výkonnostních cílů pro celou Unii a stanovení a revizi výkonnostních cílů pro celou Unii;

e) stanovení základních hodnot, varovných prahových hodnot a srovnávacích skupin uvedených v čl. 9 odst. 4;

f) posouzení soudržnosti návrhu vnitrostátních výkonnostních cílů nebo výkonnostních cílů stanovených na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru s výkonnostními cíli pro celou Unii v souladu s článkem 14 a článkem 15 a přezkum návrhů plánů výkonnosti v souladu s čl. 14 odst. 1 a čl. 15 odst. 1;

g) ověření úplnosti návrhů plánů výkonnosti v souladu s článkem 13;

h) ověření v souladu s článkem 19 návrhu plánu výkonnosti sítě uvedeného v čl. 10 odst. 5 tohoto nařízení;

i) posouzení revidovaných výkonnostních cílů a nápravných opatření přijatých členskými státy podle čl. 15 odst. 5;

j) sledování výkonnosti letových navigačních služeb včetně investic a kapitálových výdajů na úrovni Unie, na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru;

k) sledování výkonnosti funkcí sítě v souladu s čl. 37 odst. 2;

l) posouzení informací v souladu s čl. 37 odst. 3, jež byly přijaty od vnitrostátních dozorových orgánů v souvislosti s plány výkonnosti za účelem sledování výkonnosti evropské sítě ATM;

m) posouzení dosažení výkonnostních cílů během referenčního období;

n) údržba a podpora při koordinaci kalendáře konzultací zúčastněných stran týkajících se plánů výkonnosti a požadavků na konzultace uvedené v čl. 24 odst. 2 a 3 a v článku 30.

Článek 4

Poskytování informací a usnadnění sledování poskytovateli letových navigačních služeb

1. Pokud je to nezbytné pro vykonávání úkolů vnitrostátních dozorových orgánů souvisejících s podrobným způsobem fungování systému sledování výkonnosti, poskytovatelé letových navigačních služeb na základě žádosti neprodleně předloží těmto orgánům následující informace:

a) informace o místních podmínkách, které jsou důležité pro stanovování vnitrostátních výkonnostních cílů nebo výkonnostních cílů stanovených na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru;

b) údaje pro stanovení míry kapitálové návratnosti poplatků za letové navigační služby;

c) informace o plánovaných investicích po dobu pěti let od data žádosti, znázorňující profil plánovaných výdajů na nové a stávající investice během referenčního období a po něm, a to, jak významné investice přispívají k výkonnosti v každé klíčové oblasti výkonnosti;

d) své obchodní plány uvedené v bodě ATM/ANS.OR.D.005 přílohy III prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/373 ([10]);

e) informace požadované pro použití čl. 28 odst. 3;

f) údaje o nákladových základech a informace o rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby, jakož i údaje o příjmech z obchodních aktivit a údaje o příjmech z veřejných prostředků.

2. Poskytovatelé letových navigačních služeb usnadňují činnosti, jež jsou nezbytné pro účely sledování uvedené v čl. 37 odst. 1 a vykonávané příslušným vnitrostátním dozorovým orgánem nebo jeho jménem v souladu s vnitrostátními právními předpisy členského státu, k němuž náleží dotyčný orgán, zejména tak, že na vyžádání poskytnou příslušné dokumenty, údaje, informace a ústní vysvětlení, a pokud to umožňují právní předpisy členského státu, tak, že v souladu s vnitrostátní legislativou poskytnou přístup k příslušným prostorům, pozemkům nebo dopravním prostředkům.

Článek 5

Pomoc ze strany manažera struktury vzdušného prostoru

Manažer struktury vzdušného prostoru vykonává následující úlohy, jež jsou spojeny s podrobným způsobem fungování systému sledování výkonnosti:

a) podpora Komise spočívající v poskytnutí příslušného vstupu pro vytvoření výkonnostních cílů pro celou Unii před začátkem referenčního období a pro sledování dosahování těchto cílů během referenčního období včetně upozornění Komise bez zbytečného prodlení, na jakékoli okolnosti v případě, že nejsou splňovány výkonnostní cíle nebo je jejich splnění v ohrožení, nebo že jsou pozorovány významné a trvalé poklesy provozní výkonnosti;

([10]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/373 ze dne 1. března 2017, kterým se stanoví společné požadavky na poskytovatele služeb v oblasti uspořádání letového provozu/letových navigačních služeb a jiných funkcí sítě uspořádání letového provozu a dohled nad nimi, zrušují nařízení (ES) č. 482/2008, prováděcí nařízení (EU) č. 1034/2011, (EU) č. 1035/2011 a (EU) 2016/1377 a mění nařízení (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 62, 8.3.2017, s. 1).

b) podpora vnitrostátních dozorových orgánů na žádost Komise spočívající v poskytnutí příslušného vstupu pro vypracování plánů výkonnosti a v informování dotčeného vnitrostátního dozorového orgánu bez zbytečného prodlení o jakýchkoli okolnostech v případě, že nejsou splňovány vnitrostátní výkonnostní cíle nebo výkonnostní cíle na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru nebo je jejich splnění v ohrožení, nebo že jsou pozorovány významné a trvalé poklesy provozní výkonnosti;

c) podpora poskytovatelů letových navigačních služeb při dosahování vnitrostátních výkonnostních cílů nebo výkonnostních cílů na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru zejména prostřednictvím vývoje a provádění operačního plánu sítě uvedeného v článku 9 prováděcího nařízení (EU) 2019/123.

Článek 6

Koordinace s Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví

Podle článku 13a nařízení (ES) č. 549/2004 a v souladu s čl. 75 odst. 2 písm. h) a čl. 93 písm. b) nařízení (EU) 2018/1139 Komise a členské státy koordinují svou činnost s Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví s cílem zajistit, že:

a) bezpečnostní aspekty jsou řádně řešeny, včetně stanovení, revize a provádění klíčových ukazatelů výkonnosti a výkonnostních cílů pro celou Unii v klíčové oblasti týkající se bezpečnosti;

b) klíčové ukazatele výkonnosti a výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti jsou v souladu s Evropským plánem pro bezpečnost letectví uvedeným v článku 6 nařízení (EU) 2018/1139.

KAPITOLA III

STANOVOVÁNÍ CÍLŮ VÝKONNOSTI

Článek 7

Délka referenčního období

1. Třetí referenční období zahrnuje kalendářní roky 2020 až 2024 včetně.

2. Každé z následujících referenčních období zahrnuje pět kalendářních let.

3. Délka referenčního období definovaná v odstavcích 1 a 2 se nedotýká čl. 10 odst. 6.

Článek 8

Klíčové ukazatele výkonnosti a ukazatele pro sledování

1. Klíčové ukazatele výkonnosti a ukazatele pro sledování výkonnosti letových navigačních služeb na úrovni Unie pro každou klíčovou oblast výkonnosti jsou ukazatele stanovené v příloze I oddíle 1.

2. Klíčové ukazatele výkonnosti a ukazatele pro sledování výkonnosti letových navigačních služeb na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru jsou ukazatele stanovené v příloze I oddíle 2.

3. Klíčové ukazatele výkonnosti a ukazatele pro sledování výkonnosti funkcí sítě jsou ukazatele stanovené v příloze I oddíle 3.

4. Členské státy mohou kromě klíčových ukazatelů výkonnosti a ukazatelů pro sledování uvedených v odstavci 2 zavést další ukazatele, zejména s ohledem na civilní a vojenské aspekty nebo aspekty meteorologie.

Článek 9

Výkonnostní cíle pro celou Unii

1. Nejméně 19 měsíců před začátkem referenčního období poskytnou vnitrostátní dozorové orgány Komisi počáteční údaje o nákladech a informace o prognózách provozu uvedené v čl. 10 odst. 2 písm. f), jež se týkají nadcházejícího referenčního období jako vstupy pro stanovení výkonnostních cílů pro celou Unii.

2. Nejméně 15 měsíců před začátkem referenčního období Komise zveřejní orientační cílové rozpětí hodnot výkonnostních cílů pro celou Unii, které sestává z minimálních a maximálních ročních hodnot, v jejichž rozmezí Komise zamýšlí určit výkonnostní cíle pro celou Unii.

Komise konzultuje toto orientační cílové rozpětí se zúčastněnými stranami uvedenými v čl. 10 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004, s ostatními příslušnými osobami a organizacemi a v případě bezpečnostních aspektů s Agenturou Evropské Unie pro bezpečnost letectví.

3. Nejméně sedm měsíců před začátkem referenčního období Komise přijme v souladu s čl. 11 odst. 3 písm. a) nařízení (ES) č. 549/2004 výkonnostní cíle pro celou Unii pro klíčové ukazatele výkonnosti uvedené v čl. 8 odst. 1.

Za tímto účelem Komise:

a) zohledňuje odpovídající vstupy od orgánu pro kontrolu výkonnosti, manažera struktury vzdušného prostoru a vnitrostátních dozorových orgánů;

b) využívá prognózy provozu na trati vyjádřené v pohybech IFR a ve výkonových jednotkách a založené na nejnovější dostupné základní prognóze služby statistiky a stanovování prognóz (dále jen „STATFOR“) organizace Eurocontrol;

c) odůvodní každý výkonnostní cíl pro celou Unii prostřednictvím popisu základních předpokladů a odůvodnění pro tento cíl včetně použití vstupů uvedených v tomto odstavci písm. a), výsledku konzultace uvedené v odstavci 2 a dalších důležitých věcných údajů.

4. Spolu s přijetím výkonnostních cílů pro celou Unii Komise vytvoří:

a) „základní hodnotu pro stanovené náklady“ pro celou Unii a „základní hodnotu pro stanovené jednotkové náklady“ pro celou Unii za účelem stanovení cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů pro klíčový ukazatel výkonnosti uvedený v příloze I oddíle 1 bodě 4.1. Tyto základní hodnoty se vypočítávají vztahu k roku předcházejícímu začátku referenčního období.

   Odhad základní hodnoty pro stanovené náklady je tvořen použitím skutečných nákladů dostupných pro předchozí referenční období a upraven tak, aby zohledňoval nejnovější dostupné odhady nákladů, změny provozu a jejich vztah k nákladům.

   Základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady je odvozena vydělením základní hodnoty pro stanovené náklady prognózou provozu vyjádřenou ve výkonových jednotkách pro rok předcházející začátku referenčního období.

b) varovné prahové hodnoty, při jejichž překročení mohou členské státy požádat o revizi výkonnostních cílů obsažených v plánech výkonnosti v souladu s čl. 18 odst. 1 písm. a) podbodem i). Tyto varovné prahové hodnoty jsou založeny na těchto parametrech:

   i) odchylka skutečného provozu od prognózy provozu během daného kalendářního roku, vyjádřená jako procentní podíl pohybů IFR;

   ii) odchylka skutečného provozu od prognózy provozu během daného kalendářního roku, vyjádřená jako procentní podíl výkonových jednotek;

   iii) změna referenčních hodnot v důsledku sezónních aktualizací operačního plánu sítě podle čl. 9 odst. 4 písm. a) a čl. 9 odst. 8 prováděcího nařízení (EU) 2019/123 ve srovnání s referenčními hodnotami z nejnovější verze operačního plánu sítě, který byl k dispozici v době vypracování plánu výkonnosti. Tato změna se vyjádří jako procento změny nebo jako zlomek minut zpoždění na trati z důvodů ATFM, v závislosti na velikosti referenčních hodnot.

c) srovnávací skupiny poskytovatelů letových navigačních služeb s podobným provozním a ekonomickým prostředím pro účely posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů.

Článek 10

Plány výkonnosti

1. Vnitrostátní dozorové orgány vypracují plány výkonnosti buď na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.

2. Plány výkonnosti jsou vypracovány v souladu se šablonou uvedenou v příloze II a zahrnují:

a) závazné vnitrostátní výkonnostní cíle nebo závazné výkonnostní cíle na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru stanovené na základě klíčových ukazatelů výkonnosti podle čl. 8 odst. 2 včetně základní hodnoty pro stanovené náklady a základní hodnoty pro stanovené jednotkové náklady v každé oblasti zpoplatnění pro účely stanovení cílů klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů. Tyto základní hodnoty se vypočítávají ve vztahu k roku předcházejícímu začátku referenčního období.

Odhad základní hodnoty pro stanovené náklady je tvořen použitím skutečných nákladů dostupných pro předchozí referenční období a upraven tak, aby zohledňoval nejnovější dostupné odhady nákladů, změny provozu a jejich vztah k nákladům.

Základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady je odvozena vydělením základní hodnoty pro stanovené náklady nejnovější dostupnou prognózou provozu vyjádřenou ve výkonových jednotkách pro rok předcházející začátku referenčního období.

b) stanovené náklady na traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby stanovené v souladu s čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) nařízení (ES) č. 550/2004 a s tímto nařízením;

c) systémy pobídek vytvořené v souladu s článkem 11, jenž specifikuje parametry systémů pobídek, v příslušných případech mechanismus modulace pivotních hodnot uvedených v čl. 11 odst. 3, jakož i opatření zaměřená na dosažení cílů takových systémů pobídek;

d) popis hlavních opatření zaměřených na dosahování výkonnostních cílů;

e) potvrzení skutečnosti, že plán výkonnosti je v souladu s oblastí působnosti tohoto nařízení podle článku 1 tohoto nařízení a článku 7 nařízení (ES) č. 549/2004;

f) prognózy provozu na trati vyjádřené v pohybech IFR a ve výkonových jednotkách a založené na základní prognóze služby STATFOR organizace Eurocontrol;

g) prognózy letištního provozu vyjádřené v pohybech IFR a ve výkonových jednotkách, založené na základní prognóze služby STATFOR organizace Eurocontrol;

h) popis iniciativ na podporu přeshraniční koordinace a poskytování přeshraničních služeb, které jsou přínosem pro provozní výkon nebo efektivitu nákladů, nebo obojí;

i) informace o:

i) významných investicích;

ii) plánech řízení změn pro uvedení do provozu hlavních změn vzdušného prostoru nebo zlepšení systému ATM zacílených na minimalizaci jakéhokoli negativního dopadu na výkonnost sítě.

Pokud jde o písmeno f) a g), vnitrostátní dozorové orgány se nicméně mohou rozhodnout používat jiné prognózy provozu na trati a letištního provozu než ty, které jsou založeny na základní prognóze služby STATFOR organizace Eurocontrol. V takovém případě musí konzultovat dotčené zástupce uživatelů vzdušného prostoru a poskytovatele letových navigačních služeb a uvést důvody, proč v plánu výkonnosti používají jiné prognózy. Jakékoli rozdíly oproti základní prognóze služby STATFOR organizace Eurocontrol musí souviset se specifickými místními faktory, které nejsou v základní prognóze služby STATFOR dostatečně zohledněny. Pro všechny klíčové oblasti výkonnosti se používají stejné prognózy.

3. Plány výkonnosti mohou obsahovat další výkonnostní cíle stanovené na základě klíčových ukazatelů výkonnosti uvedených v čl. 8 odst. 4. Takové cíle podporují dosažení výkonnostních cílů uvedených v čl. 9 odst. 3 a v odst. 2 písm. a) tohoto článku.

4. V souladu s čl. 10 odst. 1 a čl. 11 odst. 3 písm. b) nařízení (ES) č. 549/2004 vnitrostátní dozorové orgány konzultují s poskytovateli letových navigačních služeb, zástupci uživatelů vzdušného prostoru a popřípadě i provozovateli letišť a koordinátory letišť návrhy plánů výkonnosti včetně výkonnostních cílů a v nich obsažených systémů pobídek.

5. Manažer struktury vzdušného prostoru vypracuje plán výkonnosti sítě. Plán výkonnosti sítě je vypracován v souladu se šablonou podle přílohy III a uvádí:

a) přidanou hodnotu manažera struktury vzdušného prostoru v podpoře činností členských států, funkčních bloků vzdušného prostoru, poskytovatelů letových navigačních služeb a civilních a vojenských uživatelů vzdušného prostoru přispívajících k dosažení cílů v oblasti kapacity a životního prostředí a stanoví příspěvek funkcí sítě přispívající k dosažení výkonnostních cílů pro celou Unii;

b) výkonnostní cíle a úlohy pro manažera struktury vzdušného prostoru a pro každou funkci sítě a opatření zaměřená na dosažení těchto cílů.

6. Pokud podle čl. 11 odst. 3 písm. c) čtvrtého pododstavce nařízení (ES) č. 549/2004 Komise přehodnotila výkonnostní cíle pro celou Unii, členské státy revidují své plány výkonnosti a zahrnou revidované výkonnostní cíle v souladu s tímto nařízením.

Článek 11

Systémy pobídek

1. Systémy pobídek obsažené v plánech výkonnosti a přijaté členskými státy:

a) stanoví pobídky finančního charakteru pro dosažení výkonnostních cílů v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se efektivity nákladů a kapacity účinným a přiměřeným způsobem;

b) platí po celé období, na něž se vztahuje plán výkonnosti;

c) musí být nediskriminační, transparentní a účinné;

d) platí pro traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby.

2. Systémy pobídek pro výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů se řídí články 27 a 28.

3. Systémy pobídek pro výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity splňují kromě zásad uvedených v odstavci 1 následující zásady:

a) jsou přiměřené k úrovni zpoždění na trati z důvodů ATFM a sestávají z finančních výhod a finančních nevýhod, které mají podstatný dopad na příjmy v ohrožení;

b) musí být stanoveny tak, aby maximální finanční nevýhody byly přinejmenším stejné jako maximální finanční výhody;

Vnitrostátní dozorový orgán určí pro výpočet finančních výhod a nevýhod maximální pevně dané procentní podíly uvedené v příloze XIII bodě 2.1 písm. a) druhém pododstavci a bodě 2.2 písm. a) druhém pododstavci a v příloze XIII bodě 2.1 písm. b) druhém pododstavci a v bodě 2.2 písm. b) druhém pododstavci, a to na základě konzultace s dotčenými zástupci uživatelů vzdušného prostoru a poskytovateli letových navigačních služeb.

Maximální pevně dané procentní podíly pro výpočet finančních výhod uvedené v příloze XIII bodě 2.1 písm. a) druhém pododstavci a bodě 2.2 písm. a) druhém pododstavci nesmí překročit 2 %;

c) za účelem výpočtu finančních výhod nebo nevýhod se používají pivotní hodnoty;

Vnitrostátní dozorový orgán rozhodne před začátkem referenčního období, zda tyto pivotní hodnoty jsou založeny:

i) na výkonnostních cílech na vnitrostátní úrovni rozčleněných na úroveň každého jednotlivého poskytovatele letových navigačních služeb nebo

ii) na modulovaných výkonnostních cílech na vnitrostátní úrovni rozčleněných na úroveň každého jednotlivého poskytovatele letových navigačních služeb, stanovených každoročně vnitrostátním dozorovým orgánem pro následující rok v souladu s přílohou XIII bodem 1 a podléhajících konzultacím s dotčenými zástupci uživatelů vzdušného prostoru a poskytovateli letových navigačních služeb. Modulační mechanismus je definován v plánu výkonnosti, platí pro každý rok referenčního období a nemění se během něj;

vnitrostátní dozorový orgán každoročně informuje Komisi o pivotních hodnotách;

d) kolem pivotní hodnoty stanovené vnitrostátním dozorovým orgánem na základě konzultace s dotčenými zástupci uživatelů vzdušného prostoru a poskytovateli letových navigačních služeb musí být symetrické rozpětí, aby bylo zajištěno, že malé změny ve zpoždění z důvodů ATFM nepovedou k žádným finančním výhodám nebo nevýhodám;

e) pokud je skutečné průměrné zpoždění z důvodů ATFM na let v roce n nižší než pivotní hodnota stanovená pro rok n a mimo rozpětí uvedené v písmenu d), vyplývá z toho finanční výhoda prostřednictvím zvýšení jednotkové sazby v roce n + 2 v souladu s přílohou XIII bodem 2;

f) pokud je skutečné průměrné zpoždění z důvodů ATFM na let v roce n vyšší než pivotní hodnota stanovená pro rok n a mimo rozpětí uvedené v písmenu d), vyplývá z toho finanční nevýhoda prostřednictvím snížení jednotkové sazby v roce n + 2 v souladu s přílohou XIII bodem 2;

g) v případě cílů traťových navigačních služeb v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, a pokud je plán výkonnosti zaveden na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, platí kromě zásad uvedených v písmenech a) až f) následující ustanovení:

i) dotčené vnitrostátní dozorové orgány rozčlení pro účely stanovení pobídek na vnitrostátní úrovni výkonnostní cíl funkčního bloku vzdušného prostoru uvedený v příloze I oddíle 2 bodě 3.1 písm. a) na úroveň každého jednotlivého dotčeného poskytovatele letových navigačních služeb. Výsledné hodnoty tvoří základ pro pivotní hodnoty uvedené v písmenu c);

ii) dotčené vnitrostátní dozorové orgány používají pro všechny dotčené poskytovatele letových navigačních služeb stejný systém pobídek soudržným způsobem;

iii) pivotní hodnoty pro funkční blok vzdušného prostoru jsou rovněž používány jako přídavek k pivotním hodnotám na úrovni každého jednotlivého poskytovatele letových navigačních služeb uvedeného v bodě i) a jsou založeny buď:

— na výkonnostních cílech na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru nebo

— na modulovaných výkonnostních cílech na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru v souladu s přílohou XIII bodem 1, které podléhají konzultacím s dotčenými zástupci uživatelů vzdušného prostoru a poskytovateli letových navigačních služeb;

iv) odchylně od písmene c) všechny dotčené vnitrostátní dozorové orgány společně rozhodují, zda budou pivotní hodnoty na úrovni každého jednotlivého poskytovatele letových navigačních služeb a na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru modulovány či nikoliv. Toto rozhodnutí platí jednotným způsobem pro všechny pivotní hodnoty na úrovni každého jednotlivého poskytovatele letových navigačních služeb a na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru po celou dobu trvání referenčního období;

v) pokud mají být výkonnostní cíle na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru modulovány, použije se pro výkonnostní cíle na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru stejný mechanismus modulace;

vi) pokud je celkové zpoždění na trati z důvodů ATFM na let v roce n na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru vyšší než pivotní hodnota stanovená pro rok n uvedená v bodě iii) a mimo rozpětí uvedené v odst. 3 písm. d), neplatí odst. 3 písm. e) a odst. 3 bod f) platí pouze pro takové poskytovatele letových navigačních služeb, u nichž je skutečné zpoždění z důvodů ATFM na let v roce n vyšší než pivotní hodnota stanovená pro rok n a je mimo rozpětí uvedené v písmenu d);

vii) pokud je celkové zpoždění na trati z důvodů ATFM na let v roce n na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru nižší než pivotní hodnota stanovená pro rok n uvedená v bodě iii) a mimo rozpětí uvedené v odst. 3 písm. d), neplatí odst. 3 písm. f) a odst. 3 bod e) platí pouze pro takové poskytovatele letových navigačních služeb, u nichž je skutečné zpoždění z důvodů ATFM na let v roce n nižší než pivotní hodnota stanovená pro rok n a je mimo rozpětí uvedené v písmenu d).

4. Systémy pobídek obsažené v plánech výkonnosti přijaté členskými státy mohou také stanovovat pobídky finanční povahy s cílem dosažení výkonnostních cílů v klíčové oblasti týkající se životního prostředí nebo s cílem dosažení dalších výkonnostních cílů uvedených v čl. 10 odst. 3 v souladu s odst. 1 písm. b) a c), pokud jsou účinné a přiměřené. Takové systémy pobídek se používají jako nezávislé rozšíření systémů pobídek uvedených v odstavcích 2 a 3. Agregovaná finanční výhoda nebo finanční nevýhoda z těchto systémů pobídek nepřekročí 2 % respektive 4 % stanovených nákladů pro rok n.

KAPITOLA IV

PŘIJETÍ, POSUZOVÁNÍ A REVIZE PLÁNŮ VÝKONNOSTI

Článek 12

Přijetí a předložení návrhu plánů výkonnosti

Každý členský stát přijme návrh plánu výkonnosti, jak jej vypracoval vnitrostátní dozorový orgán nebo příslušné orgány na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, a předloží jej Komisi nejméně tři měsíce před začátkem referenčního období, na nějž se vztahuje. Pokud je návrh plánu výkonnosti vypracován na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru a všechny dotčené členské státy tento plán přijaly, je předložen Komisi.

Článek 13

Ověření úplnosti návrhu plánů výkonnosti

1. Komise ověří, zda návrhy plánů výkonnosti předložené členskými státy v souladu s článkem 12 obsahují všechny prvky potřebné pro posouzení shody s požadavky uvedenými v čl. 10 odst. 2 a v čl. 10 odst. 4, popřípadě v čl. 10 odst. 3 a v čl. 10 odst. 5.

2. Pokud Komise po provedení ověření uvedeného v odstavci 1 shledá, že jeden nebo několik prvků chybí, požádá do jednoho měsíce od data přijetí návrhu plánu výkonnosti dotčený členský stát nebo dotčené členské státy o poskytnutí aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti, který obsahuje chybějící prvek nebo prvky.

V tomto případě dotčený členský stát nebo dotčené členské státy předloží Komisi aktualizovaný návrh plánu výkonnosti bez zbytečného prodlení, v každém případě do tří týdnů od data žádosti Komise.

3. Poté, co Komise provedla ověření uvedené v odstavci 1 a shledala, že návrh plánu výkonnosti obsahuje všechny požadované prvky nebo popřípadě na základě přijetí aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti uvedeného v odstavci 2, zahájí posouzení návrhu plánu výkonnosti podle článku 14.

Článek 14

Posuzování a revize návrhů plánů výkonnosti a výkonnostních cílů

1. Komise posoudí soudržnost vnitrostátních výkonnostních cílů nebo výkonnostních cílů na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru obsažených v návrzích plánů výkonnosti s výkonnostními cíli pro celou Unii na základě kritérií stanovených v příloze IV bodě 1 a s přihlédnutím k místním okolnostem. Komise může doplnit posouzení přezkumem návrhů plánů výkonnosti v souvislosti s prvky uvedenými v příloze IV bodě 2.

2. Pokud na základě posouzení uvedeného v odstavci 1 Komise shledá, že výkonnostní cíle obsažené v návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, přijme do pěti měsíců od data přijetí návrhu plánu výkonnosti, popřípadě aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti uvedeného v čl. 13 odst. 2 rozhodnutí, které o tom vyrozumí dotčený členský stát nebo dotčené členské státy.

3. Pokud na základě posouzení uvedeného v odstavci 1 Komise shledá, že jeden nebo více výkonnostních cílů obsažených v návrhu plánu výkonnosti není v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, přijme do pěti měsíců od data přijetí návrhu plánu výkonnosti, popřípadě aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti uvedeného v čl. 13 odst. 2 rozhodnutí, které stanoví doporučení uvedená v čl. 11 odst. 3 písm. c) druhém pododstavci nařízení (ES) č. 549/2004.

V tomto případě dotčený členský stát nebo dotčené členské státy do tří měsíců od data přijetí rozhodnutí Komise revidují výkonnostní cíle, provedou přiměřená opatření pro odpovídající revizi návrhu plánu výkonnosti s přihlédnutím k doporučením Komise a předloží revidovaný návrh plánu výkonnosti Komisi.

Článek 15

Posuzování revidovaných návrhů plánů výkonnosti a výkonnostních cílů a přijetí nápravných opatření

1. Po přijetí revidovaného návrhu plánu výkonnosti předloženého v souladu s čl. 14 odst. 3 Komise posoudí revidovaný návrh plánu výkonnosti a soulad v něm obsažených revidovaných výkonnostních cílů s výkonnostními cíli pro celou Unii na základě kritérií stanovených v příloze IV bodě 1 a s přihlédnutím k místním okolnostem. Komise může doplnit posouzení přezkumem návrhů plánů výkonnosti v souvislosti s prvky uvedenými v příloze IV bodě 2.

2. Pokud na základě posouzení uvedeného v odstavci 1 Komise shledá, že revidované výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, přijme do pěti měsíců od data přijetí revidovaného návrhu plánu výkonnosti rozhodnutí, které o tom vyrozumí dotčený členský stát nebo dotčené členské státy.

3. Pokud na základě posouzení uvedeného v odstavci 1 Komise shledá, že existují pochyby ohledně souladu revidovaných výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti s výkonnostními cíli pro celou Unii, Komise do pěti měsíců od data přijetí revidovaného návrhu plánu výkonnosti zahájí podrobné šetření těchto plánů výkonnosti a příslušných místních okolností, v případě potřeby si vyžádá od vnitrostátních dozorových orgánů další informace a informuje o tom dotčený členský stát nebo dotčené členské státy.

4. Pokud po provedení podrobného šetření uvedeného v odstavci 3 Komise shledá, že revidované výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, přijme do pěti měsíců od data zahájení podrobného šetření rozhodnutí, které o tom vyrozumí dotčený členský stát nebo dotčené členské státy.

5. Pokud po provedení podrobného šetření uvedeného v odstavci 3 Komise shledá, že revidované cíle výkonnosti obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, přijme do pěti měsíců od data zahájení podrobného šetření rozhodnutí, které stanoví nápravná opatření, která dotčený členský stát nebo dotčené členské státy musí učinit v souladu s čl. 11 odst. 3 písm. c) třetím pododstavcem nařízení (ES) č. 549/2004.

6. Pokud Komise přijala rozhodnutí uvedené v odstavci 5, dotčený členský stát nebo dotčené členské státy sdělí do tří měsíců od data přijetí uvedeného rozhodnutí Komisi opatření, která byla učiněna podle uvedeného rozhodnutí, a rovněž informace prokazující skutečnost, že tato opatření vyhovují uvedenému rozhodnutí.

7. Komise posoudí na základě informací, které jí byly sděleny podle odstavce 6, zda jsou opatření učiněná dotčeným členským státem nebo dotčenými členskými státy dostačující pro zajištění souladu s rozhodnutím uvedeným v odstavci 5 a s požadavky nařízení (ES) č. 549/2004 a tohoto nařízení.

Pokud Komise shledá, že uvedená opatření jsou dostatečná pro zajištění souladu s rozhodnutím uvedeným v odstavci 5, oznámí tuto skutečnost dotčenému členskému státu nebo dotčeným členským státům.

Pokud Komise shledá, že uvedená opatření nejsou dostatečná pro zajištění souladu s rozhodnutím uvedeným v odstavci 5, oznámí tuto skutečnost dotčenému členskému státu nebo dotčeným členským státům a v případě potřeby učiní opatření pro řešení tohoto nesouladu včetně takových opatření, jež jsou uvedena v článku 258 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Článek 16

Přijetí plánů výkonnosti

Každý členský stát přijme a zveřejní svůj plán výkonnosti podle příslušného případu za jedné z následujících okolností:

a) poté, co Komise přijala rozhodnutí podle čl. 14 odst. 2, čl. 15 odst. 2 nebo čl. 15 odst. 4;

b) poté, co Komise přijala rozhodnutí podle čl. 15 odst. 7 druhého pododstavce;

c) poté, co Komise přijala rozhodnutí na základě žádosti dotčeného členského státu nebo dotčených členských států o revizi výkonnostních cílů během referenčního období podle čl. 18 odst. 1, za předpokladu, že plán výkonnosti je s ohledem na revidované výkonnostní cíle dotčeným členským státem upraven.

Článek 17

Výkonnostní cíle nebo nápravná opatření přijatá po začátku referenčního období

1. Pokud v důsledku doby potřebné k dokončení postupů uvedených v článcích 14 a 15 nebyly členské státy schopny přijmout plány výkonnosti před začátkem referenčního období v souladu s článkem 16, použijí se prozatímně výkonnostní cíle uvedené v nejnovější verzi návrhů výkonnostních plánů, dokud nebudou přijaty plány výkonnosti.

2. Po přijetí plánů výkonnosti v situaci uvedené v odstavci 1 se použijí výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů se zpětnou platností prostřednictvím úpravy jednotkových sazeb v souladu s čl. 29 odst. 5.

Článek 18

Revize výkonnostních cílů během referenčního období

1. Během referenčního období mohou členské státy revidovat jeden nebo více výkonnostních cílů obsažených v plánech výkonnosti a přijmout plány výkonnosti, které jsou odpovídajícím způsobem změněny, pouze pokud jsou splněny obě následující podmínky:

a) dotčený členský stát nebo dotčené členské státy se domnívají, že zamýšlená revize je nezbytná a přiměřená v souvislosti s výskytem jedné nebo více následujících situací:

   i) byla dosažena nejméně jedna varovná prahová hodnota uvedená v čl. 9 odst. 4 písm. b) a příslušný vnitrostátní dozorový orgán nebo příslušné vnitrostátní dozorové orgány posoudily situaci a prokázaly, že účinky vyplývající z dosažení varovné prahové hodnoty nebo varovných prahových hodnot nelze dostatečně zmírnit, pokud nebudou revidovány výkonnostní cíle;

   ii) počáteční údaje, předpoklady a zdůvodnění, včetně těch, které se týkají investic, na nichž se zakládají příslušné výkonnostní cíle, již nejsou ve významném a dlouhodobém rozsahu přesné kvůli okolnostem, které nebylo možno v době přijetí plánu výkonnosti předvídat, a příslušný vnitrostátní dozorový orgán nebo příslušné vnitrostátní dozorové orgány posoudily situaci a prokázaly, že vyplývající účinky nelze dostatečně zmírnit, pokud nebudou revidovány výkonnostní cíle;

b) Komise na základě žádosti dotčeného členského státu nebo dotčených členských států rozhodla, že:

   i) souhlasí s tím, že zamýšlená revize je nezbytná a přiměřená kvůli výskytu jedné nebo více následujících situací uvedených v bodě a);

   ii) zamýšlené revidované výkonnostní cíle jsou po svém posouzení na základě kritérií stanovených v příloze IV bodě 1 v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Komise přijme rozhodnutí uvedené v písmenu b) do sedmi měsíců od data předložení úplné žádosti dotčeným členským státem nebo dotčenými členskými státy.

2. Jakékoli revize výkonnostních cílů přijaté na základě tohoto článku nemají zpětnou platnost.

Článek 19

Schválení plánu výkonnosti sítě

1. Poté, co Rada pro uspořádání struktury vzdušného prostoru schválila návrh plánu výkonnosti sítě podle čl. 18 odst. 1 písm. o) prováděcího nařízení (EU) 2019/123, předloží jej manažer struktury vzdušného prostoru nejpozději tři měsíce před začátkem referenčního období Komisi.

2. Komise posoudí, zda návrh plánu výkonnosti sítě splňuje kritéria stanovená v příloze V.

Komise může požádat manažera struktury vzdušného prostoru o předložení revize tohoto návrhu plánu výkonnosti sítě, pokud je to nezbytné pro zajištění splnění kritérií stanovených v příloze V.

3. Pokud Komise shledá, že návrh plánu výkonnosti sítě splňuje kritéria stanovená v příloze V, přijme plán výkonnosti sítě.

4. Manažer struktury vzdušného prostoru zveřejní a provádí plán výkonnosti sítě po jeho přijetí Komisí podle odstavce 3.

5. Pokud plán výkonnosti sítě nebyl v důsledku času potřebného pro dokončení postupů uvedených v odstavcích 2 a 3 přijat Komisí před začátkem referenčního období, prozatímně platí nejnovější verze návrhu plánu výkonnosti sítě schválená Radou pro uspořádání struktury vzdušného prostoru, dokud Komise nepřijme plán výkonnosti sítě.

KAPITOLA V

FINANCOVÁNÍ LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB, VYTVOŘENÍ OBLASTÍ ZPOPLATNĚNÍ, VYTVOŘENÍ NÁKLADOVÝCH ZÁKLADŮ PRO POPLATKY A TRANSPARENTNOST

Článek 20

Zásady pro financování letových navigačních služeb

1. Stanovené náklady na traťové navigační služby jsou financovány poplatky za traťovou navigaci, které jsou uloženy uživatelům vzdušného prostoru, a v případě použití čl. 25 odst. 3 ostatními příjmy uvedenými ve zmíněném článku.

2. Stanovené náklady na letištní a přibližovací služby jsou financovány poplatky za letištní a přibližovací služby, které jsou uloženy uživatelům vzdušného prostoru, a v případě použití čl. 25 odst. 3 ostatními příjmy uvedenými ve zmíněném článku.

3. Příjmy z poplatků za traťové navigační služby nebo letištní a přibližovací služby se nepoužijí k financování obchodních aktivit poskytovatelů letových navigačních služeb.

Článek 21

Vytvoření oblastí zpoplatnění

1. Členské státy zavedou ve vzdušném prostoru spadajícím do jejich pravomoci, v němž jsou uživatelům vzdušného prostoru poskytovány letové navigační služby, jednu nebo více oblastí zpoplatnění pro účely vzniklých poplatků za traťové navigační služby (dále jen „oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb“) a jednu nebo více oblastí zpoplatnění pro účely vzniklých poplatků za letištní a přibližovací služby (dále jen „oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb“).

Před vytvořením nebo změnou těchto oblastí vedou členské státy konzultace s dotčenými zástupci uživatelů vzdušného prostoru.

Členské státy oznamují Komisi a případně Ústřední kanceláři pro letové poplatky (dále jen „CRCO“) organizace Eurocontrol vytvoření nebo změnu těchto oblastí zpoplatnění nejméně sedm měsíců před začátkem referenčního období.

2. Členské státy zajišťují, že zeměpisná oblast působnosti oblastí zpoplatnění je jasně definována. Oblasti zpoplatnění jsou v souladu s poskytováním letových navigačních služeb a mohou zahrnovat služby poskytované poskytovatelem letových navigačních služeb usazeným v jiném členském státě ve vztahu k přeshraničnímu vzdušnému prostoru.

3. Pokud jsou letové provozní služby v souvislosti s přiblížením a odletem letadla poskytovány společně skupinou letišť, mohou členské státy vytvořit zvláštní oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb v rozsahu dotyčné letištní zóny.

4. Pokud se členské státy rozhodnou vytvořit oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb nebo oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb, které se rozkládají ve vzdušném prostoru, za který je zodpovědný více než jeden členský stát, nebo pokud se členské státy rozhodnou vytvořit společnou oblast zpoplatnění, zajistí dotčené členské státy soudržné a jednotné uplatňování tohoto nařízení při poskytování letových navigačních služeb v daném vzdušném prostoru.

Členské státy neprodleně informují Komisi a CRCO organizace Eurocontrol o jakémkoli takovém rozhodnutí.

5. Členské státy mohou během referenčního období změnit nebo zřídit novou oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb za předpokladu že:

a) před úpravou povedou konzultace se zástupci dotčených uživatelů vzdušného prostoru a dotčenými poskytovateli letových navigačních služeb;

b) úpravu oznámí bez zbytečného prodlení Komisi a CRCO organizace Eurocontrol;

c) poskytnou Komisi bez zbytečného prodlení všechny tyto údaje:

   i) příslušné údaje o nákladech a provozu, jež přiměřeně odrážejí situaci před úpravou a po ní;

   ii) komentáře konzultovaných zástupců uživatelů vzdušného prostoru a poskytovatelů letových navigačních služeb v souladu s písmenem a);

iii) posouzení očekávaného dopadu úpravy na dosažení vnitrostátních výkonnostních cílů nebo výkonnostních cílů na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů a sledování výkonnosti;

iv) aktualizaci plánu výkonnosti o relevantní údaje.

6. Členské státy během referenčního období nemění oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb.

Článek 22

Vytvoření nákladového základu pro poplatky

1. Nákladový základ pro poplatky za traťovou navigaci a pro poplatky za letištní a přibližovací služby sestává ze stanovených nákladů, které se vztahují na poskytování letových navigačních služeb v příslušné oblasti zpoplatnění.

Stanovené náklady pocházející z nových systémů ATM a významných revizí stávajících systémů ATM se zahrnují do základového nákladu, pouze pokud jsou tyto systémy v souladu s prováděním evropského hlavního plánu ATM a zejména se společnými projekty uvedenými v čl. 15a odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004.

Členské státy mohou rozhodnout, že do nákladového základu budou zahrnuty následující stanovené náklady vzniklé v souvislosti s poskytováním letových navigačních služeb v souladu s čl. 15 odst. 2 písm. b) druhou větou nařízení (ES) č. 550/2004:

a) stanovené náklady vzniklé příslušným orgánům;

b) stanovené náklady vzniklé kvalifikovaným subjektům uvedeným v článku 3 nařízení (ES) č. 550/2004;

c) stanovené náklady vyplývající z Mezinárodní úmluvy o spolupráci při zajišťování bezpečnosti letového provozu organizace Eurocontrol ze dne 13. prosince 1960 ve znění posledních změn.

2. Aniž je dotčen článek 18, stanovené náklady zahrnuté v nákladových základech pro poplatky za traťovou navigaci a poplatky za letištní a přibližovací služby jsou určeny před začátkem každého referenčního období jako součást plánu výkonnosti v reálných hodnotách a specifikovány pro každý kalendářní rok tohoto období v reálných hodnotách a ve jmenovitém vyjádření s výjimkou stanovených nákladů uvedených v odst. 1 třetím pododstavci a stanovených nákladů uvedených v odst. 4 písm. c) a d), které jsou stanoveny ve jmenovitém vyjádření v případech, kdy je uplatněno účtování pořizovacích cen.

3. Stanovené náklady zahrnuté v nákladových základech pro poplatky za traťovou navigaci a poplatky za letištní a přibližovací služby se počítají v národní měně. Pokud byla zřízena společná oblast zpoplatnění s jedinou jednotkovou sazbou, dotčené členské státy zajistí přepočet stanovených nákladů do jediné měny, jež může být euro nebo jiná národní měna jednoho z dotčených členských států s cílem zajistit transparentní výpočet jediné jednotkové sazby při použití čl. 25 odst. 4.

4. Stanovené náklady zahrnuté v nákladových základech pro poplatky za traťovou navigaci a poplatky za letištní a přibližovací služby sestávají z:

a) nákladů na zaměstnance;

b) jiných provozních nákladů než nákladů na zaměstnance;

c) odpisových nákladů;

d) nákladů na kapitál;

e) mimořádných nákladů.

Pokud jde o písmeno a), náklady na zaměstnance zahrnují hrubou mzdu, příplatky za práci přesčas, příspěvek zaměstnavatele na sociální pojištění, jakož i důchodové náklady a náklady na jiné dávky. Důchodové náklady se vypočtou s použitím obezřetných předpokladů v souladu s příslušným důchodovým systémem nebo případně vnitrostátním právem. Tyto předpoklady jsou rozvedeny v plánu výkonnosti.

Pokud jde o písmeno b), jiné provozní náklady než náklady na zaměstnance zahrnují náklady vzniklé koupí zboží a služeb používaných k poskytování letových navigačních služeb včetně služeb zadaných externím dodavatelům, materiálu, energie, veřejných služeb, pronájmu budov, vybavení a zařízení, údržby, nákladů na pojištění a cestovné.

Pokud jde o písmeno c), odpisové náklady zahrnují náklady v souvislosti s celkovými dlouhodobými aktivy v provozu za účelem poskytování letových navigačních služeb. Hodnota dlouhodobých aktiv se odepisuje v souladu s jejich očekávanou životností za použití metody rovnoměrného odpisování uplatněné na pořizovací hodnotu odpisovaných aktiv. Pro výpočet odpisů se použije účtování pořizovacích nebo stávajících cen. Metodika používaná pro výpočet

odpisových nákladů se během doby odpisování nemění a je v souladu s uplatněnými náklady na kapitál, tj. nominální náklady na kapitál pro účtování pořizovacích cen a reálné náklady na kapitál pro účtování stávajících cen. Pokud se použije účtování stávajících cen, náklady na kapitál nezahrnují inflaci a rovněž musí být poskytnuty odpovídající částky účtování pořizovacích cen za účelem umožnění srovnání a posouzení.

Pokud jde o písmeno d), náklady na kapitál se rovnají součinu následujících prvků:

i) součtu průměrné čisté účetní hodnoty dlouhodobých aktiv v provozu či ve výstavbě a případných opravných položek k celkovým aktivům stanoveným vnitrostátním dozorovým orgánem a používaným poskytovatelem letových navigačních služeb a průměrné hodnoty čistých krátkodobých aktiv kromě úročených účtů potřebných pro účely poskytování letových navigačních služeb;

ii) váženého průměru úrokové sazby z přijatých úvěrů a návratnosti vlastního kapitálu. V případě poskytovatele letových navigačních služeb bez vlastního kapitálu se vážený průměr vypočítává na základě návratnosti uplatňované vůči rozdílu mezi celkovými aktivy uvedenými v bodě i) a úvěry.

Pro účely stanovení nákladů na kapitál vycházejí faktory, jejichž váha bude stanovena, z podílu financování buď úvěrem, nebo vlastním kapitálem. Úroková sazba z přijatých úvěrů se rovná váženému průměru úrokové sazby z přijatých úvěrů poskytovatele letových navigačních služeb. Návratnost vlastního kapitálu odpovídá návratnosti uvedené v plánu výkonnosti pro referenční období a vychází z finančního rizika, které vzniká poskytovateli letových navigačních služeb.

Pokud poskytovatelům letových navigačních služeb vzniknou náklady z pronájmu dlouhodobých aktiv, nesmí být tyto náklady zahrnuty do výpočtu nákladů na kapitál.

Pokud jde o písmeno e), mimořádné náklady sestávají z jednorázových nákladů, které souvisejí s poskytováním letových navigačních služeb včetně veškerých nevratných daní a cel.

5. Stanovené náklady se rozdělí transparentním způsobem na oblasti zpoplatnění, ve kterých vznikly. Stanovené náklady, které vznikly v několika oblastech zpoplatnění, se rozdělí poměrným způsobem na základě transparentní metodiky.

Za tímto účelem vnitrostátní dozorové orgány stanoví před začátkem každého referenčního období kritéria používaná pro rozdělení stanovených nákladů na oblasti zpoplatnění včetně zohlednění písmen b) a c) tohoto odstavce a kritéria pro rozdělení stanovených nákladů na traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby a zahrnou tuto informaci do plánu výkonnosti v souladu s přílohou II bodem 3.3 písm. d).

Stanovené náklady zahrnuté v nákladových základech pro oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb představují náklady na následující služby:

a) letištní služby řízení nebo letištní letové informační služby, které zahrnují letové poradní služby a pohotovostní služby;

b) letové provozní služby související s přiblížením a odletem letadla v rozsahu určené vzdálenosti kolem letiště, která je definována na základě provozních požadavků;

c) poměrnou část letových navigačních služeb společnou pro traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby.

6. Stanovené náklady vzniklé pro lety, kterým byla udělena výjimka v souladu s čl. 31 odst. 3 až 5, sestávají ze:

a) stanovených nákladů letů VFR, kterým byla udělena výjimka, vypočítaných pomocí metodiky mezních nákladů;

b) stanovených nákladů letů IFR, kterým byla udělena výjimka, vypočítaných jako součin následujících prvků:

   i) stanovené náklady vzniklé za lety IFR, které se skládají z celkových stanovených nákladů po odečtení stanovených nákladů na lety VFR;

   ii) poměr počtu výkonových jednotek, kterým byla udělena výjimka, k celkovému počtu výkonových jednotek, který představuje celkový počet výkonových jednotek v souvislosti s lety IFR a v souvislosti s lety VFR, kterým nebyla udělena výjimka.

Stanovené náklady letů VFR, kterým byla udělena výjimka, musí být odděleny od stanovených nákladů vzniklých v souvislosti s lety IFR pro účel výpočtu jednotkové sazby.

7. Vnitrostátní dozorové orgány ověří ohledně každé oblasti zpoplatnění, že nákladové základy pro poplatky za traťovou navigaci a poplatky za letištní a přibližovací služby vyhovují požadavkům podle čl. 15 odst. 2 nařízení (ES) č. 550/2004 a tohoto článku. Za tímto účelem vnitrostátní dozorové orgány přezkoumají příslušné účetní doklady, včetně veškerých účetních knih a dalšího materiálu, který je důležitý pro vytvoření nákladového základu pro poplatky.

Článek 23

Skutečné náklady

Ustanovení článku 22 obdobně platí pro stanovení skutečných nákladů.

Článek 24

Transparentnost nákladů

1. Členské státy vytvoří transparentním způsobem nákladové základy pro každou oblast zpoplatnění.

2. Nejméně čtyři měsíce před začátkem referenčního období členské státy koordinovaně konzultují s poskytovateli letových navigačních služeb, zástupci uživatelů vzdušného prostoru a případně s provozovateli letišť a koordinátory letišť zamýšlené určení stanovených nákladů zahrnutých v nákladovém základu pro poplatky za traťovou navigaci a pro poplatky za letištní a přibližovací služby, nové a stávající investice, prognózy výkonových jednotek a politiku poplatků pro dotčené referenční období.

Členské státy tak činí rovněž během referenčního období, pokud zamýšlí podat žádost o revizi výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů v souladu s čl. 18 odst. 1.

Členské státy poskytují výkazní tabulky a informace požadované v přílohách VII a IX subjektům vyzvaným ke konzultaci nejméně tři týdny před konzultací.

3. Každý rok v průběhu referenčního období členské státy konzultují koordinovaným způsobem v souladu s přílohou XII bodem 1 skutečné náklady vzniklé během předchozího roku a rozdíl mezi skutečnými náklady a stanovenými náklady obsaženými v plánu výkonnosti s poskytovateli letových navigačních služeb, zástupci uživatelů vzdušného prostoru a případně provozovateli letišť a koordinátory letišť.

Členské státy poskytují výkazní tabulku a informace požadované v příloze VII subjektům vyzvaným ke konzultaci nejméně tři týdny před konzultací.

4. Členské státy poskytují Komisi informace uvedené v odstavcích 2 a 3 posledním pododstavci k datu, kdy jsou tyto informace poskytnuty konzultovaným stranám. Členské státy také informují Komisi o výsledku konzultace.

KAPITOLA VI

VÝPOČET JEDNOTKOVÝCH SAZEB A POPLATKŮ

Článek 25

Výpočet jednotkových sazeb

1. Členské státy vypočítají jednotkové sazby pro traťovou navigaci a pro letištní a přibližovací služby před začátkem každého roku referenčního období.

2. Tyto sazby se vypočítají tak, že se předpokládaný počet celkových výkonových jednotek traťové navigace nebo výkonových jednotek letištních a přibližovacích služeb pro příslušný rok, vypočítaný v uvedeném pořadí v souladu s přílohou VIII body 1 a 2, rozdělí na algebraický součet následujících prvků:

a) stanovených nákladů pro příslušný rok ve jmenovitém vyjádření určených v plánu výkonnosti;

b) úprav o inflaci v souladu s článkem 26;

c) úprav vyplývajících z použití mechanismu sdílení rizika provozu v souladu s čl. 27 odst. 2 až 5;

d) úprav vyplývajících z použití mechanismu sdílení nákladových rizik v souladu s čl. 28 odst. 4 až 6;

e) úprav vyplývajících z použití systémů finančních pobídek v souladu s čl. 11 odst. 3 a 4;

f) úprav vyplývajících z použití modulace poplatků za letové navigační služby v souladu s článkem 32;

g) úprav vyplývajících ze změn provozu v souladu s čl. 27 odst. 8;

h) úprav vyplývajících ze změn provozu v souladu s čl. 27 odst. 9;

i) odečtení ostatních příjmů v souladu s odstavcem 3 tohoto článku;

j) křížového financování mezi oblastmi zpoplatnění traťových navigačních služeb nebo oblastmi zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb v souladu s čl. 15 odst. 2 písm. e) nařízení č. 550/2004;

k) úprav o rozdíly v příjmech vyplývající z přechodného uplatnění jednotkové sazby v souladu s čl. 29 odst. 5;

l) úprav v souvislosti s předchozím referenčním obdobím.

3. Pro účely odst. 2 bodu i) se následující příjmy poskytovatelů letových navigačních služeb získané v roce n odečítají od stanovených nákladů jako „ostatní příjmy“:

a) veřejné prostředky získané od veřejných orgánů včetně finanční pomoci z programů pomoci Unie;

b) příjmy získané z komerční činnosti, pokud dotčený členský stát nebo dotčené členské státy rozhodly, že tyto příjmy budou odečteny;

c) pokud jde o letištní a přibližovací služby, příjmy získané ze smluv nebo dohod uzavřených mezi poskytovateli letových navigačních služeb a provozovateli letišť, pokud dotčený členský stát nebo dotčené členské státy rozhodly, že tyto příjmy budou odečteny.

Pokud jde o písmeno a), veřejné prostředky pokrývající náklady na zaměstnance a ostatní provozní náklady musí být odečteny od stanovených nákladů nejpozději v roce n + 2. Veřejné prostředky pokrývající odpisové náklady musí být odečteny od stanovených nákladů v souladu s odpisovým plánem financovaného aktiva (doba trvání a anuita). Členský stát se může rozhodnout neodečítat od stanovených nákladů částku související s administrativními náklady vzniklými za podávání zpráv o dohodě o financování, pokud tyto administrativní náklady nejsou zahrnuty v nákladovém základu poplatků. Stejně tak se členský stát může rozhodnout, že ze stanovených nákladů neodečte veřejné prostředky získané k pokrytí nákladů, které nebyly v době přípravy plánu výkonnosti známy, a tudíž nebyly zahrnuty do nákladového základu pro poplatky. Uživatelům vzdušného prostoru nejsou účtovány náklady kryté z veřejných prostředků.

Pokud jde o písmena b) a c), příjem uvedený v těchto písmenech musí být odečten od stanovených nákladů nejpozději v roce n + 2.

4. Jednotkové sazby jsou počítány v národní měně.

Pokud se členské státy rozhodnou zavést společnou oblast zpoplatnění v souladu s čl. 21 odst. 4, jednotková sazba se vypočítá v jednotné měně, kterou může být euro nebo jiná národní měna jednoho z dotčených členských států. Dotčené členské státy oznámí zvolenou měnu Komisi a CRCO organizace Eurocontrol.

Článek 26

Úprava o inflaci

Pro každý rok referenčního období se stanovené náklady zahrnuté v nákladových základech pro poplatky za traťovou navigaci a pro poplatky za letištní a přibližovací služby za rok n vyjádřené ve jmenovitém vyjádření upraví na základě rozdílu v procentním podílu mezi skutečným indexem inflace a předpokládaným indexem inflace pro daný rok n a zahrnou jako úprava pro výpočet jednotkové sazby pro rok n + 2.

Stanovené náklady uvedené v čl. 22 odst. 1 třetím pododstavci a stanovené náklady uvedené v čl. 22 odst. 4 písm. c) a d) nejsou předmětem úpravy o inflaci, pokud se uplatňuje účtování pořizovacích cen.

Článek 27

Mechanismus sdílení rizika provozu

1. V souvislosti se systémy pobídek uvedenými v čl. 11 odst. 2 se použije mechanismus sdílení rizika provozu. V rámci tohoto mechanismu sdílí poskytovatelé letových navigačních služeb a uživatelé vzdušného prostoru riziko změny příjmů z důvodu odchylek od prognózy pro výkonovou jednotku uvedené v plánu výkonnosti v souladu s ustanoveními tohoto článku.

2. Pokud se v daném roce n skutečný počet výkonových jednotek odchyluje od prognózy zahrnuté v plánu výkonnosti pro tento rok n o více než 2 %, výsledný další příjem nebo výslednou ztrátu příjmu plně nese dotčený poskytovatel nebo dotčení poskytovatelé letových navigačních služeb.

3. Pokud v daném roce n skutečný počet výkonových jednotek překročí prognózu výkonových jednotek zahrnutou v plánu výkonnosti pro tento rok n o více než 2 %, přenáší se 70 % z výsledných dalších příjmů získaných dotčeným poskytovatelem nebo dotčenými poskytovateli letových navigačních služeb přesahujících 2 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a touto prognózou na uživatele vzdušného prostoru prostřednictvím úprav jednotkových sazeb v roce n + 2.

Pokud v daném roce n skutečný počet výkonových jednotek klesne pod prognózu výkonových jednotek zahrnutou v plánu výkonnosti pro tento rok n o více než 2 %, 70 % z výsledné ztráty příjmů vzniklé dotčenému poskytovateli nebo dotčeným poskytovatelům letových navigačních služeb přesahující 2 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a touto prognózou je zpětně získáno od uživatelů vzdušného prostoru prostřednictvím úprav jednotkových sazeb v roce n + 2.

4. Pokud je v daném roce n skutečný počet výkonových jednotek nižší než 90 % prognózy výkonových jednotek zahrnuté v plánu výkonnosti pro tento rok n, výše ztráty příjmů vzniklá dotčenému poskytovateli nebo dotčeným poskytovatelům letových navigačních služeb přesahující 10 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a touto prognózou je plně kryta uživateli vzdušného prostoru prostřednictvím úprav jednotkových sazeb v roce n + 2.

Pokud v daném roce n skutečný počet výkonových jednotek překročí 110 % prognózy výkonových jednotek zahrnuté v plánu výkonnosti pro tento rok n, další příjmy získané dotčeným poskytovatelem nebo dotčenými poskytovateli letových navigačních služeb přesahující 10 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a touto prognózou se plně přenáší na uživatele vzdušného prostoru prostřednictvím úprav jednotkových sazeb v roce n + 2.

5. Vnitrostátní dozorové orgány mohou přizpůsobit hodnoty parametrů mechanismu sdílení rizika provozu stanovených v odstavcích 2 a 3. Při úpravě těchto hodnot vnitrostátní dozorový orgán musí:

a) konzultovat zamýšlené hodnoty s dotčenými zástupci uživatelů vzdušného prostoru a poskytovateli letových navigačních služeb;

b) zajistit, že z toho vyplývající expozice riziku poskytovatelů letových navigačních služeb není nižší než maximální ohrožený příjem v rámci mechanismu stanoveného v odstavcích 2 a 3;

c) zohlednit změny nákladů na poskytování kapacit ze strany dotčeného poskytovatele letových navigačních služeb kvůli změnám provozu.

6. Následující stanovené náklady nepodléhají ustanovením odstavců 2 až 5:

a) stanovené náklady určené v souladu s čl. 22 odst. 1 třetím pododstavcem;

b) stanovené náklady na meteorologické služby.

7. Členské státy mohou vyjmout z použití odstavců 2 až 5 stanovené náklady poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří obdrželi povolení k poskytování letových navigačních služeb bez osvědčení, v souladu s čl. 7 odst. 5 nařízení (ES) č. 550/2004.

8. S ohledem na stanovené náklady uvedené v odstavci 6 a popřípadě v odstavci 7 se jakýkoli další příjem v roce n v důsledku rozdílů mezi skutečným počtem výkonových jednotek a prognózou výkonových jednotek zahrnutou v plánu výkonnosti pro tento rok přenáší na uživatele vzdušného prostoru a jakákoli ztráta příjmu je zpětně získána od uživatelů vzdušného prostoru prostřednictvím úprav jednotkových sazeb v roce n + 2.

9. Úpravy jednotkových sazeb uvedené v čl. 25 odst. 2 písm. b), c), d), e), f), g), h), i), j), k) a l) nepodléhají ustanovením odstavců 2 až 5. S ohledem na úpravy uvedené v čl. 25 odst. 2 písm. b), c), d), e), f), g), i), j) a k) jakýkoli další příjem v roce n v důsledku rozdílů mezi skutečným počtem výkonových jednotek a prognózou výkonových jednotek zahrnutou v plánu výkonnosti pro tento rok se přenáší na uživatele vzdušného prostoru a jakákoli ztráta příjmu je zpětně získána od uživatelů vzdušného prostoru prostřednictvím úprav jednotkových sazeb v roce n + 2.

Článek 28

Mechanismus sdílení nákladového rizika

1. V souvislosti se systémy pobídek uvedenými v čl. 11 odst. 2 se použije mechanismus sdílení nákladového rizika. V rámci tohoto mechanismu se rozdíly mezi stanovenými náklady zahrnutými v plánu výkonnosti a skutečnými náklady rozdělují mezi poskytovatele letových navigačních služeb a uživatele vzdušného prostoru v souladu s ustanoveními tohoto článku.

2. Rozdíly uvedené v odstavci 1 se rozdělí takto:

a) pokud během celého referenčního období klesnou skutečné náklady pod stanovené náklady, dotčený poskytovatel letových navigačních služeb nebo dotčený členský stát si uchová výsledný rozdíl v plné výši;

b) pokud během celého referenčního období skutečné náklady vzrostou nad stanovené náklady, dotčený poskytovatel letových navigačních služeb nebo členský stát kryje výsledný rozdíl v plné výši.

3. Odstavec 2 neplatí, pokud rozdíly mezi stanovenými náklady a skutečnými náklady vyplývají nejméně z jedné z následujících změn:

a) nepředvídané změny v nákladech na nové a stávající investice;

b) nepředvídané změny v nákladech uvedených v čl. 22 odst. 1 třetím pododstavci;

c) nepředvídané a významné změny v důchodových nákladech vytvořených v souladu s čl. 22 odst. 4, které vyplývají z nepředvídaných změn vnitrostátních důchodových právních předpisů, předpisů pro důchodové účetnictví nebo z nepředvídaných změn podmínek na finančních trzích, za předpokladu, že takové změny v důchodových nákladech jsou mimo kontrolu poskytovatele letových navigačních služeb, a, v případě zvýšení nákladů, že poskytovatel letových navigačních služeb učinil přiměřená opatření pro řízení zvýšených nákladů během referenčního období;

d) nepředvídané a významné změny v nákladech vyplývající z nepředvídaných změn úrokových sazeb úvěrů financujících náklady na poskytování letových navigačních služeb, za předpokladu, že takové změny v nákladech jsou mimo kontrolu poskytovatele letových navigačních služeb, a, v případě zvýšení nákladů, že poskytovatel letových navigačních služeb učinil přiměřená opatření pro řízení zvýšených nákladů během referenčního období;

e) nepředvídané a významné změny v nákladech vyplývající z nepředvídaných změn ve vnitrostátních daňových právních předpisech nebo z jiných nepředvídaných nových nákladových položek, jež nejsou zahrnuty v plánu výkonnosti, avšak jsou vyžadovány podle zákona.

Stanovené náklady vztahující se k nákladům uvedeným v tomto odstavci jsou určeny a kategorizovány v plánu výkonnosti v souladu s přílohou II bodem 3.3 písm. h).

Rozdíly mezi stanovenými náklady a skutečnými náklady uvedenými v tomto odstavci se určují a vysvětlují každoročně v souladu s přílohou VII a přílohou IX.

4. Pokud jde o nepředvídané změny v nákladech uvedené v odst. 3 písm. a), rozdíly mezi stanovenými náklady a skutečnými náklady se rozdělí následujícím způsobem:

a) pokud během kalendářního roku nebo celého referenčního období klesnou skutečné náklady pod stanovené náklady, hradí dotčený poskytovatel letových navigačních služeb nebo dotčený členský stát výsledný rozdíl uživatelům vzdušného prostoru prostřednictvím snížení jednotkové sazby v roce n + 2 nebo v následujícím referenčním období, pokud vnitrostátní dozorový orgán po konzultaci se zástupci uživatelů vzdušného prostoru na základě podrobného odůvodnění ze strany poskytovatele letových navigačních služeb nerozhodne, že poskytovatel letových navigačních služeb část výsledného rozdílu nehradí;

b) pokud během kalendářního roku nebo celého referenčního období skutečné náklady nepřekročí stanovené náklady o více než 5 %, členské státy mohou rozhodnout, že výsledný rozdíl bude získán zpět od uživatelů vzdušného prostoru dotčeným poskytovatelem letových navigačních služeb nebo dotčeným členským státem prostřednictvím zvýšení jednotkové sazby v roce n + 2 nebo v následujícím referenčním období, s výhradou schválení vnitrostátním dozorovým orgánem a podrobného odůvodnění předloženého poskytovatelem letových navigačních služeb, zejména pokud jde o potřebu zvýšit kapacitu, a po konzultaci se zástupci uživatelů vzdušného prostoru.

Pokud během referenčního období poskytovatelé letových navigačních služeb zamýšlejí přidat, zrušit nebo nahradit významné investice s ohledem na informace o významných investicích určených v plánu výkonnosti v souladu s přílohou II bodem 2.2 písm. b), schvaluje tyto změny vnitrostátní dozorový orgán po konzultaci se zástupci uživatelů vzdušného prostoru.

5. V souvislosti s nepředvídanými změnami v nákladech uvedenými v odst. 3 písm. b) se rozdíly mezi stanovenými náklady a skutečnými náklady rozdělí následujícím způsobem:

a) pokud během kalendářního roku skutečné náklady klesnou pod stanovené náklady pro tento kalendářní rok, hradí členské státy výsledný rozdíl uživatelům vzdušného prostoru prostřednictvím snížení jednotkové sazby v roce n + 2;

b) pokud během kalendářního roku skutečné náklady překročí stanovené náklady pro tento kalendářní rok, získají členské státy výsledný rozdíl zpětně od uživatelů vzdušného prostoru prostřednictvím zvýšení jednotkové sazby v roce n + 2.

6. Pokud jde o nepředvídané změny v nákladech uvedených v odst. 3 písm. c), d) a e), rozdíly mezi stanovenými náklady a skutečnými náklady se rozdělí následujícím způsobem:

a) pokud během kalendářního roku nebo celého referenčního období klesnou skutečné náklady pod stanovené náklady, dotčený poskytovatel letových navigačních služeb nebo členský stát uhradí výsledný rozdíl uživatelům vzdušného prostoru prostřednictvím snížení jednotkové sazby v roce n + 2 v následujícím referenčním období nebo ve dvou následujících referenčních obdobích, pokud mají vracené částky nepřiměřený dopad na jednotkovou sazbu;

b) pokud během kalendářního roku nebo celého referenčního období skutečné náklady překročí stanovené náklady, mohou členské státy rozhodnout, že výsledný rozdíl bude zpětně získán od uživatelů vzdušného prostoru prostřednictvím dotčeného poskytovatele letových navigačních služeb nebo členského státu prostřednictvím zvýšení jednotkové sazby v roce n + 2 v následujícím referenčním období nebo ve dvou následujících referenčních obdobích, pokud mají vracené částky nepřiměřený dopad na jednotkovou sazbu.

7. Vnitrostátní dozorové orgány každoročně ověřují, zda poskytovatel letových navigačních služeb správně používá ustanovení tohoto článku. Vnitrostátní dozorové orgány vypracují k 1. září roku n + 1 zprávu o změnách v nákladech uvedených v odstavci 3, které se vyskytly v roce n. Tato zpráva podléhá konzultaci se zástupci uživatelů vzdušného prostoru.

Vnitrostátní dozorové orgány zahrnou do zprávy, která je podávána k 1. září roku následujícího po závěrečném roce referenčního období, také saldo za celé referenční období ohledně nepředvídaných změn v nákladech uvedených v odst. 3 písm. a), c), d) a e).

Článek 29

Stanovení jednotkových sazeb pro oblasti zpoplatnění

1. Členské státy každoročně stanoví jednotkovou sazbu pro každou oblast zpoplatnění v souladu s článkem 25. Aniž je dotčen odstavec 3, jednotkové sazby se v průběhu roku nemění.

2. Členské státy vytvoří jednotkovou sazbu pro rok n pro každou oblast zpoplatnění v souladu s následujícími požadavky:

a) vnitrostátní dozorové orgány předloží jménem svého příslušného členského státu vypočtenou jednotkovou sazbu Komisi a CRCO organizace Eurocontrol k 1. červnu roku n-1. Toto podání zahrnuje výkazní tabulky a doplňující informace stanovené v příloze VII a v příloze IX;

b) v případě potřeby aktualizují vnitrostátní dozorové orgány vypočítanou jednotkovou sazbu uvedenou v písmenu a) před 1. listopadem roku n-1, a to po konzultaci s uživateli vzdušného prostoru. Tuto aktualizovanou vypočítanou jednotkovou sazbu předloží jménem svého příslušného členského státu Komisi a CRCO organizace Eurocontrol nejpozději k 1. listopadu roku n-1;

c) členské státy vytvoří jednotkovou sazbu pro rok n nejpozději k 20. prosinci roku n-1 a informují o této sazbě Komisi a CRCO organizace Eurocontrol.

3. Komise ověří, zda jsou jednotkové sazby uvedené v odstavci 2 vypočítány v souladu s požadavky stanovenými v čl. 25 odst. 2.

Pokud Komise shledá, že jednotková sazba není v souladu s požadavky stanovenými v čl. 25 odst. 2, informuje dotčený členský stát a vyzve jej k předložení revidované jednotkové sazby.

Pokud Komise shledá, že revidovaná jednotková sazba je vypočítána v souladu s požadavky stanovenými v čl. 25 odst. 2, odpovídajícím způsobem o tom informuje dotčený členský stát.

4. Pokud je v důsledku doby potřebné pro dokončení postupu uvedeného v odstavci 3 jednotková sazba pro rok n revidována po začátku roku, na který se vztahuje, a tato revize způsobí rozdíl v příjmech, upraví se jednotková sazba následujícím způsobem:

a) první úprava jednotkové sazby v roce následujícím po revizi jednotkové sazby a

b) závěrečná úprava jednotkové sazby dva roky po tomto roce.

5. Pokud členský stát nepřijal plán výkonnosti před začátkem referenčního období, nebo pokud je plán výkonnosti revidován podle článku 18 během referenčního období, přepočítá se v případě nutnosti jednotková sazba a použije se v nejbližším možném termínu na základě přijatého plánu výkonnosti nebo přijatého revidovaného plánu výkonnosti.

Pokud je plán výkonnosti přijat po začátku referenčního období, vede jakýkoliv rozdíl v příjmech z důvodu použití jednotkové sazby nebo jednotkových sazeb vypočítaných na základě návrhu plánu výkonnosti namísto jednotkové sazby nebo jednotkových sazeb vypočítaných na základě přijatého plánu výkonnosti k první úpravě jednotkové sazby v roce následujícím po přijetí plánu výkonnosti a k závěrečné úpravě jednotkové sazby dva roky po tomto roce. Ustanovení článků 27 a 28 se použijí na základě přijatého plánu výkonnosti a platí zpětně od prvního dne referenčního období.

Pokud je plán výkonnosti revidován během referenčního období v souladu s článkem 18, vede jakýkoliv rozdíl v příjmech z důvodu použití jednotkové sazby nebo jednotkových sazeb vypočítaných na základě přijatého plánu výkonnosti namísto jednotkové sazby nebo jednotkových sazeb vypočítaných na základě přijatého revidovaného plánu výkonnosti k první úpravě jednotkové sazby v roce následujícím po přijetí revidovaného plánu výkonnosti a závěrečné úpravě jednotkové sazby dva roky po tomto roce. Ustanovení článků 27 a 28 se použijí na základě přijatého revidovaného plánu výkonnosti a platí zpětně od prvního dne roku, na který se vztahuje revidovaný plán výkonnosti.

6. Odchylně od čl. 25 odst. 2 mohou členské státy rozhodnout, že stanoví jednotkovou sazbu uvedenou v odstavci 1 na úrovni nižší, než je jednotková sazba vypočítaná podle čl. 25 odst. 2. V tomto případě zahrnou tuto nižší jednotkovou sazbu do výkazních tabulek s výpočtem jednotkových sazeb podle šablony tabulky 2 přílohy IX. Výsledný rozdíl v příjmech se od uživatelů vzdušného prostoru zpětně nezískává.

Článek 30

Transparentnost jednotkových sazeb

1. Členské státy konzultují k 1. srpnu každého roku koordinovaným způsobem s poskytovateli letových navigačních služeb, zástupci uživatelů vzdušného prostoru a případně provozovateli letišť a koordinátory letišť podstatné prvky týkající se provádění tohoto nařízení stanovené v příloze XII bodě 2. Tato konzultace může být spojena s konzultací uvedenou v čl. 24 odst. 3.

Členské státy poskytují výkazní tabulky a informace požadované v příloze IX konzultovaným stranám nejméně tři týdny před konzultací.

2. Členské státy poskytují informace uvedené v odst. 1 druhém pododstavci Komisi ve stejný den, kdy jsou tyto informace poskytnuty konzultovaným stranám. Členské státy informují komisi o výsledku konzultace.

Článek 31

Výpočet poplatků

1. Poplatek za traťové navigační služby u daného letu v konkrétní oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb se rovná součinu jednotkové sazby stanovené pro tuto oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb a výkonových jednotek traťových navigačních služeb u daného letu.

2. Poplatek za letištní a přibližovací služby u daného letu v dané oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb se rovná součinu jednotkové sazby stanovené pro tuto oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb a výkonových jednotek letištních a přibližovacích služeb pro tento let.

Pro účely výpočtu poplatku za letištní a přibližovací služby platí přiblížení a odlet letadla jako jeden let. Výpočetní jednotkou je buď let při příletu, nebo let při odletu.

3. Členské státy osvobodí od poplatků za traťové navigační služby následující lety:

a) lety provedené letadlem, jehož maximální povolená vzletová hmotnost je menší než dvě metrické tuny;

b) smíšené lety VFR/IFR v oblastech zpoplatnění, v nichž jsou dané lety provedeny výlučně podle VFR a kde se za lety VFR neúčtuje poplatek za traťové navigační služby;

c) lety provedené výlučně za účelem přepravy vládnoucího panovníka a jeho nejbližší rodiny, hlav států, předsedů vlád a vládních ministrů během služebních cest, pokud je v letovém plánu příslušným označením statusu nebo příslušnou poznámkou doloženo, že tento let je prováděn výhradně pro tento účel;

d) lety za účelem pátrání a záchrany povolené příslušným odpovědným orgánem.

4. Členské státy mohou osvobodit od poplatků za traťové navigační služby následující lety:

a) vojenské lety provedené letadlem členského státu nebo jakékoliv třetí země;

b) tréninkové lety provedené výlučně ve vzdušném prostoru dotčeného členského státu a výhradně za účelem získání licence nebo získání kvalifikace v případě letové posádky v kabině pilota, pokud je v letovém plánu příslušnou poznámkou doloženo, že tento let je prováděn výhradně pro tento účel;

c) lety provedené výlučně za účelem kontroly či ověřování vybavení používaného jako pozemní zařízení pro letovou navigaci či vybavení, které tak má být používáno, s výjimkou manipulačních letů dotčeného letadla;

d) lety končící na letišti, ze kterého vzlétly, a během kterých nedošlo k mezipřistání;

e) lety VFR;

f) humanitární lety povolené příslušným odpovědným subjektem;

g) lety provedené celními a policejními orgány.

5. Členské státy mohou letům uvedeným v odstavcích 3 a 4 udělit výjimku z placení poplatků za letištní a přibližovací služby.

6. Členské státy hradí náklady na služby, které poskytovatelé letových navigačních služeb poskytli letům osvobozeným od poplatků za traťové navigační služby nebo letištní a přibližovací služby v souladu s odstavcem 3, 4 nebo 5.

Článek 32

Modulace poplatků za letové navigační služby

1. Členské státy mohou na nediskriminačním a transparentním základě modulovat poplatky za letovou navigaci pro uživatele vzdušného prostoru s cílem:

a) optimalizovat využívání letových navigačních služeb;

b) snížit dopady letectví na životní prostředí;

c) snížit úroveň přetížení sítě v určité oblasti nebo na určité trati v určitých časech;

d) urychlit zavádění funkcí ATM v rámci programu SESAR v očekávání časového období stanoveného ve společných projektech uvedených v čl. 15a odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004, zejména s cílem poskytnout pobídky pro vybavení letadel systémy zahrnutými v těchto společných projektech.

Členské státy zajistí, aby modulace poplatků ohledně písmen a) až c) tohoto odstavce nevedla k celkové změně ročních příjmů pro poskytovatele letových navigačních služeb ve srovnání se situací, kdy by poplatky nebyly modulovány. Přeplatky nebo nedoplatky vedou k úpravě jednotkové sazby v roce n + 2.

2. Modulace poplatků za letové navigační služby se použije, pokud jde o poplatky za traťové navigační služby, poplatky za letové navigační služby nebo obojí.

Před použitím modulace poplatků konzultují členské státy takovou zamýšlenou modulaci s dotčenými zástupci uživatelů vzdušného prostoru a poskytovateli letových navigačních služeb.

3. Vnitrostátní dozorové orgány sledují řádné provádění modulace poplatků za letové navigační služby poskytovateli letových navigačních služeb a podávají zprávy podle čl. 37 odst. 1.

Článek 33

Výběr poplatků

1. Členské státy mohou vybírat poplatky prostřednictvím jediného poplatku za každý let. Pokud se poplatky účtují a vybírají v regionálním rámci, fakturační měna může být euro a do příslušné jednotkové sazby může být doplněna administrativní jednotková sazba pro fakturační náklady a náklady na výběr poplatků.

2. Členské státy zajistí, aby byly částky vybrané jejich jménem použity k financování stanovených nákladů v souladu s ustanoveními tohoto nařízení.

3. Uživatelé vzdušného prostoru hradí neprodleně a v plné výši všechny poplatky za letové navigační služby vzniklé v souladu s tímto nařízením.

4. Členské státy zajistí, aby v případě nutnosti byla použita účinná a přiměřená donucovací opatření pro výběr poplatků za letové navigační služby. Tato opatření mohou zahrnovat odmítání služeb, zajištění letadla nebo jiná donucovací opatření v souladu s právními předpisy dotčeného členského státu.

KAPITOLA VII

ZVLÁŠTNÍ USTANOVENÍ

Článek 34

Zjednodušený systém zpoplatnění

1. Za podmínek stanovených v odstavci 2 mohou členské státy rozhodnout o vytvoření a používání zjednodušeného systému zpoplatnění pro dobu trvání celého referenčního období, pokud jde o:

a) jednu nebo více oblastí zpoplatnění traťových navigačních služeb a jednu nebo více oblastí zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb;

b) jednoho nebo více poskytovatelů letových navigačních služeb poskytujících služby v oblasti nebo oblastech zpoplatnění uvedených v písmenu a).

2. Členské státy se mohou rozhodnout vytvořit zjednodušený systém zpoplatnění uvedený v odstavci 1 a používat jej, pouze pokud jsou splněny všechny následující podmínky:

a) rozhodnutí Komise přijaté podle čl. 14 odst. 2, čl. 15 odst. 2 nebo čl. 15 odst. 4 potvrzuje, že výkonnostní cíle stanovené členským státem v návrhu plánu výkonnosti uvedeném v článku 12 jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii;

b) výkonnostní cíle v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se bezpečnosti, kapacity a životního prostředí byly během tří let před přijetím návrhu plánu výkonnosti uvedeného v článku 12 splňovány;

c) plán výkonnosti zahrnuje systém pobídek pro kapacitní cíle, jak je požadováno v článku 11;

d) dotčení poskytovatelé letových navigačních služeb a dotčení uživatelé vzdušného prostoru byli konzultováni ohledně zamýšleného rozhodnutí a uživatelé vzdušného prostoru představující nejméně 65 % letů IFR provozovaných ve vzdušném prostoru, ve kterém má dotčený členský stát nebo dotčené členské státy odpovědnost za poskytování letových navigačních služeb, souhlasí se zamýšleným rozhodnutím.

3. Jestliže se členské státy rozhodnou vytvořit a použít zjednodušený systém zpoplatnění podle odstavce 2, neuplatňují:

a) mechanismus sdílení rizika provozu uvedený v čl. 11 odst. 2 a v článku 27. Není-li mechanismus sdílení rizika provozu uplatňován, riziko provozu nese poskytovatel letových navigačních služeb v plném rozsahu;

b) ustanovení čl. 28 odst. 4 až 6 vztahující se na mechanismus sdílení rizik provozu;

c) přeplatky nebo nedoplatky vyplývající z modulace poplatků za letové navigační služby podle článku 32.

Při výpočtu jednotkových sazeb se stále zohledňuje jakýkoliv přenos z let předcházejících referenčnímu období, v němž platí zjednodušený systém zpoplatnění.

4. Pokud se členské státy rozhodnou vytvořit zjednodušený systém zpoplatnění a používat jej podle odstavce 2, určí a odůvodní své rozhodnutí v plánu výkonnosti v souladu s přílohou II bodem 1.7.

Článek 35

Letištní a přibližovací služby, služby CNS, MET, AIS a datové služby ATM, na které se vztahují tržní podmínky

1. S výhradou ustanovení tohoto článku mohou členské státy buď před referenčním obdobím, nebo v jeho průběhu rozhodnout, že na poskytování některých nebo všech letištních a přibližovacích služeb, služeb CNS, MET, AIS nebo datových služeb uspořádání letového provozu (dále jen „ATM“) poskytovaných v jejich oblastech zpoplatnění zavedených v souladu s článkem 21, se vztahují tržní podmínky.

2. Pokud se členský stát nebo členské státy rozhodnou použít odstavec 1 pro nadcházející referenční období nebo případně pro zbývající dobu trvání referenčního období a s ohledem na dotčené služby, nesmějí:

a) používat cíle efektivity nákladů, včetně určení stanovených nákladů pro klíčové ukazatele výkonnosti uvedené v příloze I oddíle 2 bodě 4.1;

b) uplatňovat mechanismus sdílení rizika provozu a mechanismus sdílení nákladů v souladu s články 27 a 28;

c) vytvářet finanční pobídky v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se kapacity a životního prostředí v souladu s článkem 11;

d) vypočítávat poplatky za letištní a přibližovací služby v souladu s čl. 31 odst. 2;

e) vytvářet jednotkové sazby pro letištní a přibližovací služby v souladu s článkem 29;

f) podléhat požadavkům na konzultaci uvedeným v čl. 24 odst. 3.

Písmena d) až f) se vztahují pouze na letištní a přibližovací služby.

Pokud se během referenčního období členský stát rozhodne použít odstavec 1, reviduje také svůj plán výkonnosti v souladu s čl. 18 odst. 1 s ohledem na dotčené služby.

3. Členský stát rozhodne o použití odstavce 1 pouze poté, co dokončil všechny následujících kroky:

a) jeho vnitrostátní dozorový orgán na základě podrobného posouzení v souladu s podmínkami stanovenými v příloze X shledal, že poskytování příslušných služeb podléhá tržním podmínkám;

b) konzultoval s dotčenými zástupci uživatelů vzdušného prostoru zamýšlené rozhodnutí a jeho posouzení a popřípadě zohlednil jejich vyjádření;

c) zveřejnil své zamýšlené rozhodnutí a jeho posouzení;

d) předložil své zamýšlené rozhodnutí a jeho posouzení Komisi a obdržel souhlas Komise.

Jak je uvedeno v písmenu d), členský stát předloží posouzení nejpozději 12 měsíců před začátkem referenčního období nebo v případě posouzení během referenčního období bez zbytečného prodlení po dokončení posouzení. Komise oznámí dotčenému členskému státu, zda souhlasí s tím, že posouzení bylo provedeno v souladu s podmínkami stanovenými v příloze X. Komise tak učiní bez zbytečného prodlení. Pokud je to nezbytné, Komise požádá dotčený členský stát o doplňující informace, které tento členský stát poskytne bez zbytečného prodlení.

4. Pokud se členský stát rozhodne použít odstavec 1, jeho vnitrostátní dozorový orgán pravidelně posoudí, zda jsou podmínky stanovené v příloze X i nadále splňovány.

Pokud vnitrostátní dozorový orgán shledá, že tyto podmínky již nejsou splňovány, členský stát po dokončení kroků stanovených v odst. 3 písm. b) až d) své rozhodnutí bez zbytečného prodlení zruší.

Na základě tohoto zrušení členský stát nepoužije pro nadcházející referenční období, popřípadě pro zbývající dobu trvání referenčního období, výjimky uvedené v odst. 2 prvním pododstavci, pokud jde o dotčené služby. Pokud ke zrušení dojde během referenčního období, dotčený členský stát také reviduje svůj plán výkonnosti v souladu s čl. 18 odst. 1.

5. Pokud jsou služby poskytovány podle článku 1 ve společné oblasti zpoplatnění zavedené v souladu s čl. 21 odst. 4, dotčené členské státy mohou rozhodnout, že poskytování některých nebo všech těchto služeb podléhá tržním podmínkám pouze společně. V tomto případě společně zajistí, že jsou dodrženy požadavky tohoto článku.

6. Pokud se členský stát rozhodne použít odstavec 1, předloží Komisi informace uvedené v příloze XI v prvním roce každého referenčního období. Komise tyto informace nezveřejní.

KAPITOLA VIII

POSKYTOVÁNÍ INFORMACÍ, SLEDOVÁNÍ A ZVEŘEJNĚNÍ INFORMACÍ

Článek 36

Poskytování informací

1. Za účelem sledování v souladu s článkem 37 vnitrostátní dozorové orgány, poskytovatelé letových navigačních služeb, provozovatelé letišť, koordinátoři letišť, uživatelé vzdušného prostoru a manažer struktury vzdušného prostoru poskytnou Komisi údaje uvedené v příloze VI v souladu se specifickými požadavky, jež lze použít pro každou stranu uvedenou ve zmíněné příloze. Údaje jsou poskytovány bezplatně v elektronickém formátu.

Pokud jde o uživatele vzdušného prostoru, tento článek se vztahuje výlučně na takové uživatele, kteří za poslední tři roky uskutečnili v evropském vzdušném prostoru v průměru více než 35 000 letů ročně.

2. Pokud strany uvedené v odstavci 1 již poskytly některé nebo všechny tyto údaje organizaci Eurocontrol nebo Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví, nejsou povinny poskytnout dotyčné údaje Komisi za předpokladu, že informují Komisi o údajích, které již poskytly, kdy je poskytly, a zda je poskytly organizaci Eurocontrol nebo Agentuře Evropské unie pro bezpečnost letectví.

3. Každá ze stran uvedených v odstavci 1 učiní nezbytná opatření pro zajištění kvality, ověření a včasného předání údajů, jež musí poskytnout v souladu s odstavcem 1. Tyto strany na žádost Komise poskytnou informace o svých kontrolách kvality a ověřovacích postupech vztahujících se na tyto údaje.

Článek 37

Sledování a podávání zpráv

1. Vnitrostátní dozorové orgány sledují výkonnost letových navigačních služeb poskytovaných ve vzdušném prostoru spadajícím pod jejich pravomoc s cílem posoudit, zda jsou splňovány výkonnostní cíle obsažené v plánech výkonnosti.

Pokud vnitrostátní dozorový orgán shledá, že tyto cíle nejsou splňovány nebo je jejich splnění v ohrožení, neprodleně o tom informuje Komisi. Dotčený členský stát nebo vnitrostátní dozorový orgán učiní bez zbytečného prodlení přiměřená opatření, která určil, s cílem napravit situaci a dosáhnout cílů stanovených v plánu výkonnosti, s přihlédnutím k nápravným opatřením uvedeným v čl. 10 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) 2019/123. Tato přiměřená opatření sdělí Komisi bez zbytečného prodlení.

Nejpozději 1. června každého roku vnitrostátní dozorové orgány podávají Komisi zprávy o výsledcích sledování uvedeného v prvním pododstavci za předchozí rok.

2. Komise sleduje výkonnost funkcí sítě a posuzuje, zda jsou splňovány výkonnostní cíle obsažené v plánu výkonnosti sítě.

Pokud Komise shledá, že výkonnostní cíle obsažené v plánu výkonnosti sítě nejsou splňovány nebo jsou v ohrožení, požádá manažera struktury vzdušného prostoru, aby určil vhodná opatření s cílem napravit situaci a dosáhnout těchto cílů. Manažer struktury vzdušného prostoru sdělí Komisi tato opatření bez zbytečného prodlení.

3. Na základě zpráv uvedených v odst. 1 posledním pododstavci, vlastního sledování uvedeného v odstavci 2 a analýzy přijatých údajů v souladu s čl. 36 odst. 1 Komise sleduje výkonnost poskytování letových navigačních služeb a funkcí sítě a provádí pravidelná posouzení dosahování výkonnostních cílů. Komise informuje členské státy o svých sledovacích aktivitách nejméně jednou za rok.

Článek 38

Vyhlášení

1. Členské státy zveřejní, zejména pomocí elektronických prostředků, následující informace:

a) veškerá rozhodnutí, která učinily podle čl. 1 odst. 4 a 5;

b) veškerá rozhodnutí, která učinily podle čl. 35 odst. 3 písm. c);

c) své návrhy plánů výkonnosti uvedené v článku 12;

d) své přijaté plány výkonnosti uvedené v článku 16;

e) své výkazní tabulky uvedené v článcích 24, 29 a 30.

2. Manažer struktury vzdušného prostoru zveřejní, zejména pomocí elektronických prostředků, následující informace:

a) návrh plánu výkonnosti sítě uvedený v čl. 19 odst. 1;

b) přijatý plán výkonnosti sítě uvedený v čl. 19 odst. 3.

3. Komise zveřejní, zejména pomocí elektronických prostředků, zprávy a podpůrný materiál vytvořený orgánem pro kontrolu výkonnosti týkající se pomoci poskytnuté tímto orgánem v souladu s článkem 3.

KAPITOLA IX

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 39

Odůvodnění a odvolání vnitrostátních rozhodnutí

Členské státy zajistí, že rozhodnutí učiněná jejich příslušnými vnitrostátními orgány podle tohoto nařízení jsou řádně odůvodněna a podléhají účinnému soudnímu odvolání v souladu s vnitrostátními právními předpisy.

Článek 40

Zrušení

Prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 se zrušují s účinkem ode dne 1. ledna 2020. Tato nařízení se nicméně nadále použijí pro účely provádění systémů sledování výkonnosti a systémů poplatků vztahujících se na druhé referenční období.

Článek 41

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 11. února 2019.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA I

KLÍČOVÉ UKAZATELE VÝKONNOSTI PRO STANOVENÍ CÍLŮ A UKAZATELE PRO SLEDOVÁNÍ

ODDÍL 1

Klíčové ukazatele výkonnosti pro stanovení cílů pro celou Unii a ukazatele pro sledování na úrovni Unie

1. BEZPEČNOST

1.1. **Klíčové ukazatele výkonnosti**

Minimální úroveň efektivnosti řízení bezpečnosti, která má být dosažena poskytovateli letových navigačních služeb certifikovanými pro poskytování letových provozních služeb. Tento klíčový ukazatel výkonnosti měří úroveň provádění těchto cílů řízení bezpečnosti:

a) bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti;

b) řízení bezpečnostních rizik;

c) zajištění bezpečnosti;

d) prosazování bezpečnosti;

e) kultura bezpečnosti.

1.2. **Ukazatele pro sledování**

a) Míra narušení dráhy na úrovni Unie s dopadem na bezpečnost vypočítaná v souladu s oddílem 2 bodem 1.2 písm. a);

b) míra porušení minim rozstupů na úrovni Unie s dopadem na bezpečnost vypočítaná v souladu s oddílem 2 bodem 1.2 písm. b).

2. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

2.1. **Klíčové ukazatele výkonnosti**

Tento klíčový ukazatel výkonnosti měří průměrnou horizontální efektivitu traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, vypočítanou takto:

a) ukazatelem je srovnání celkové délky traťové části skutečné dráhy letu odvozené z přehledových dat s dosaženou vzdáleností u letů IFR uskutečněných v rámci místního vzdušného prostoru definovaného v článku 1 (dále jen „evropský vzdušný prostor“) nebo tímto prostorem prolétávajících;

b) jako „traťová část“ je označována vzdálenost proletěná mimo okruh 40 námořních mil kolem letiště;

c) v případě odletů z letiště mimo evropský vzdušný prostor nebo příletů na toto letiště jsou pro výpočet tohoto ukazatele použita místa vstupu letu do evropského vzdušného prostoru nebo místa jeho opuštění jako místo počátku letu, popřípadě místo jeho určení namísto letiště odletu či letiště určení;

d) pokud let odlétá z letiště v evropském vzdušném prostoru a do tohoto prostoru přilétá a přelétá neevropský vzdušný prostor, je pro výpočet tohoto ukazatele použita pouze část uvnitř evropského vzdušného prostoru;

e) „dosažená vzdálenost“ je funkce polohy místa vstupu letu do každého úseku vzdušného prostoru a místa jeho opuštění pro všechny části dráhy letu. Dosažená vzdálenost představuje příspěvek, jímž tyto body přispívají k celkové vzdušné vzdálenosti mezi místem počátku a místem určení letu;

f) ukazatel se vypočítává jako průměr pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období. Při výpočtu tohoto průměru se nezohledňuje deset nejvyšších denních hodnot a deset nejnižších denních hodnot.

2.2. **Ukazatele pro sledování**

a) Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci dráhy letu podle posledního podaného letového plánu, vypočtená takto:

   i) rozdíl celkové délky traťové části dráhy letu podle posledního podaného letového plánu a odpovídajícího úseku celkové vzdušné vzdálenosti u všech letů IFR uskutečněných v rámci evropského vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících;

ii) jako „traťová část“ je označována vzdálenost proletěná mimo okruh 40 námořních mil kolem letiště;

iii) v případě odletů z letiště mimo evropský vzdušný prostor nebo příletů na toto letiště jsou pro výpočet tohoto ukazatele použita místa vstupu letu do evropského vzdušného prostoru nebo místa jeho opuštění jako místo počátku letu, popřípadě místo jeho určení namísto letiště odletu či letiště určení;

iv) pokud let odlétá z letiště v evropském vzdušném prostoru a do tohoto prostoru přilétá a přelétá neevropský vzdušný prostor, je pro výpočet tohoto ukazatele použita pouze část uvnitř evropského vzdušného prostoru;

v) ukazatel se vypočítává jako průměr pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období. Při výpočtu tohoto průměru se nezohledňuje deset nejvyšších denních hodnot a deset nejnižších denních hodnot.

b) Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci nejkratší omezené dráhy letu, vypočítaná takto:

i) ukazatelem je rozdíl mezi délkou traťové části nejkratší omezené dráhy dostupné pro plánování letu, vypočtenou algoritmy pro zjišťování trasy a systémy ověřování pro letový plán manažera struktury vzdušného prostoru, měřenou mezi body místa opuštění letu a místa vstupu dvou koncových řízených oblastí a odpovídajícím úsekem celkové vzdušné vzdálenosti u všech letů IFR uskutečněných v rámci evropského vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících;

ii) tento ukazatel zohledňuje omezení vzdušného prostoru ve dnech s vojenskými aktivitami a bez nich zveřejněná v dokumentu dostupnosti trati vydaném manažerem struktury vzdušného prostoru a skutečný stav kondicionálních tratí v době posledního podaného letového plánu;

iii) jako „traťová část“ je označován úsek mimo okruh 40 námořních mil kolem letiště;

iv) v případě odletů z letiště mimo evropský vzdušný prostor nebo příletů na toto letiště jsou pro výpočet tohoto ukazatele použita místa vstupu letu do evropského vzdušného prostoru nebo místa jeho opuštění jako místo počátku letu, popřípadě místo jeho určení namísto letiště odletu či letiště určení;

v) pokud let odlétá z letiště v evropském vzdušném prostoru a do tohoto prostoru přilétá a přelétá neevropský vzdušný prostor, je pro výpočet tohoto ukazatele použita pouze část uvnitř evropského vzdušného prostoru;

vi) ukazatel se vypočítává jako průměr pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období. Při výpočtu tohoto průměru se nezohledňuje deset nejvyšších denních hodnot a deset nejnižších denních hodnot.

c) Účelné využívání vyhrazeného nebo odděleného vzdušného prostoru vypočítané jako poměr počátečního požadovaného přiděleného času pro vyhrazení nebo oddělení od všeobecného letového provozu a konečného přiděleného času použitého pro činnosti vyžadující takové oddělení nebo vyhrazení. Ukazatel je vypočítán pro veškerá přidělení vzdušného prostoru oznámená manažerovi struktury vzdušného prostoru.

d) Míra plánování přes dostupné struktury vzdušného prostoru včetně vyhrazeného nebo odděleného vzdušného prostoru a kondicionálních tratí vypočtená pro všeobecný letový provoz jako poměr počtu letadel, která podala letový plán přes takové struktury vzdušného prostoru a počtu letadel, která by plán letu přes ně mohla podat.

e) Míra používání dostupných struktur vzdušného prostoru včetně vyhrazeného nebo odděleného vzdušného prostoru a kondicionálních tratí pro všeobecný letový provoz vypočtená jako poměr počtu letadel prolétávajících přes takové struktury vzdušného prostoru a počtu letadel, která mohla podat plán letu přes tyto struktury.

3. KAPACITA

3.1. **Klíčový ukazatel výkonnosti**

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let, které lze přičíst letovým navigačním službám, vypočtené takto:

a) zpoždění na trati z důvodů ATFM je zpoždění vypočítané manažerem struktury vzdušného prostoru, vyjádřené jako rozdíl mezi odhadovaným časem vzletu a vypočítaným časem vzletu přiděleným manažerem struktury vzdušného prostoru;

b) pro účely tohoto ukazatele:

se „odhadovaným časem vzletu“ rozumí předpokládaný čas, kdy letadlo začne být neseno vzduchem, vypočítaný manažerem struktury vzdušného prostoru a založený na posledním odhadovaném čase zahájení pojíždění nebo cílový čas zahájení pojíždění pro taková letiště, na něž se vztahují procesy společného rozhodování letišti, plus odhadovaný čas pojíždění na dráhu vypočítaný manažerem struktury vzdušného prostoru;

se „vypočítaným časem vzletu“ rozumí čas přidělený manažerem struktury vzdušného prostoru v den provozu v důsledku taktického přidělování letištních časů, během kterých se očekává, že letadlo začne být neseno vzduchem;

se „odhadovaným časem pojíždění na dráhu“ rozumí předpokládaný čas mezi časem zahájení pojíždění a vzletem. Tento odhad zahrnuje rezervní čas pro zpoždění v místě držení nebo vzdálené odmrazování před vzletem;

c) tento ukazatel zahrnuje všechny lety IFR a všechny příčiny zpoždění z důvodů ATFM, s výjimkou mimořádných událostí;

d) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

3.2. **Ukazatele pro sledování**

a) Průměrné zpoždění při příletu z důvodů ATFM vyjádřené v minutách na let, které lze přičíst letištním a přibližovacím službám a letovým navigačním službám, které bylo způsobeno omezeními při přistání na letišti určení, vypočítané takto:

i) tento ukazatel je průměrné zpoždění vzniklé při příletu z důvodů ATFM připadající na přilétající lety IFR;

ii) tento ukazatel zahrnuje všechny lety IFR přistávající na letišti určení a vztahuje se na všechny příčiny zpoždění z důvodů ATFM, s výjimkou mimořádných událostí;

iii) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

b) Procentní podíl letů se zpožděním na trati z důvodů ATFM větším než 15 minut se vypočítává takto:

i) zpoždění na trati z důvodů ATFM vypočítané v souladu s bodem 3.1 písm. a);

ii) tento ukazatel zahrnuje všechny lety IFR a všechny příčiny zpoždění z důvodů ATFM, s výjimkou mimořádných událostí;

iii) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

c) Průměrné zpoždění z jakékoli příčiny při odletu vyjádřené v minutách na let, vypočítané takto:

i) tento ukazatel je průměrné zpoždění, které lze přičíst:

— zpožděním z důvodu provozu letových linek;

— zpoždění na trati z důvodů ATFM hlášené uživateli vzdušného prostoru;

— reakční (následná) zpoždění;

— zpoždění letištního provozu včetně zpoždění na letišti z důvodů ATFM hlášené uživateli vzdušného prostoru a způsobené úpravou na základě objemu provozu, který má referenční místo klasifikované jako letištní zóna nebo letiště;

ii) tento ukazatel zahrnuje všechny lety IFR a vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

4. EFEKTIVITA NÁKLADŮ

4.1. **Klíčové ukazatele výkonnosti**

Meziroční změna průměrných „stanovených jednotkových nákladů“ na traťové navigační služby pro celou Unii, vypočítaná takto:

a) tento ukazatel je vyjádřen jako procentní podíl, v němž se odráží meziroční změna průměrných jednotkových nákladů na traťové navigační služby pro celou Unii, počínaje základní hodnotou uvedenou v čl. 9 odst. 4 písm. a);

b) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období;

c) průměrné stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby pro celou Unii je poměr mezi stanovenými náklady na traťové navigační služby a prognózou provozu na trati vyjádřenou ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb, který se v každém roce referenčního období očekává na úrovni Unie a který je uveden v předpokladech Komise pro stanovení výkonnostních cílů pro celou Unii v souladu s čl. 9 odst. 3;

d) průměrné stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby pro celou Unii se vypočítávají v eurech a v reálných hodnotách.

4.2. **Ukazatele pro sledování**

Skutečné jednotkové náklady vzniklé uživatelům zvlášť za traťové navigační služby a za letištní a přibližovací služby na úrovni Unie vypočítané takto:

a) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období jako vážený průměr součtu stanovených jednotkových nákladů na letové navigační služby pro každý členský stát a úprav v souladu s čl. 25 odst. 2, pocházejících z tohoto roku;

b) tento ukazatel je vyjádřen v eurech a ve jmenovitém vyjádření.

ODDÍL 2

Stanovení cílů pro klíčové ukazatele výkonnosti na místní úrovni a ukazatele pro sledování na místní úrovni

1. BEZPEČNOST

1.1. **Klíčový ukazatel výkonnosti**

Úroveň efektivnosti řízení bezpečnosti v souladu s oddílem 1 bodem 1.1.

Pro účely tohoto ukazatele se pojmem „místní“ rozumí úroveň poskytovatelů letových navigačních služeb.

1.2. **Ukazatele pro sledování**

a) Míra narušení dráhy na letištích nacházejících se v členském státě, vypočítaná jako celkový počet narušení dráhy s dopadem na bezpečnost, která nastala na těchto letištích, vydělený celkovým počtem pohybů IFR a VRF na těchto letištích.

b) Míra porušení minim rozstupů ve vzdušném prostoru všech řídicích stanovišť letových provozních služeb v členském státě, vypočítaná jako celkový počet porušení minim rozstupů s dopadem na bezpečnost, která nastala v tomto vzdušném prostoru, vydělený celkovým počtem řízených letových hodin v tomto vzdušném prostoru.

c) Míra narušení dráhy na letišti vypočítaná jako celkový počet narušení dráhy s jakýmkoli přispěním ze strany služeb letového provozu nebo služeb CNS s dopadem na bezpečnost, jež nastala na tomto letišti, vydělený celkovým počtem pohybů IFR a VFR na tomto letišti.

d) Míra porušení minim rozstupů ve vzdušném prostoru, v němž poskytovatel letových navigačních služeb poskytuje letové provozní služby, vypočítaná jako celkový počet porušení minim rozstupů s jakýmkoli přispěním ze strany služeb letového provozu nebo služeb CNS s dopadem na bezpečnost, vydělený celkovým počtem řízených letových hodin v tomto vzdušném prostoru.

e) V případě, že jsou zavedeny systémy automatického záznamu údajů o bezpečnosti, použití těchto systémů poskytovateli letových navigačních služeb jako součást jejich rámce řízení bezpečnostních rizik, pro účely shromažďování, ukládání a analýzy dat v téměř reálném čase vztahující se přinejmenším na porušení minim rozstupů a narušení dráhy.

Ukazatele pro sledování uvedené v tomto bodě se vypočítávají pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

Pro účely ukazatelů stanovených v písmenech a) a c) se „místní úrovní“ rozumí úroveň letiště. Pro účely ukazatele stanoveného v písmenu b) se „místní úrovní“ rozumí úroveň vnitrostátní. Pro účely ukazatele stanoveného v písmenu d) se „místní úrovní“ rozumí úroveň poskytovatelů letových navigačních služeb.

2. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

2.1. **Klíčový ukazatel výkonnosti**

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, vypočítaná takto:

a) tento ukazatel je srovnání celkové délky traťové části skutečné dráhy letu odvozené z přehledových dat s dosaženou vzdáleností u letů IFR uskutečněných v rámci místního vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících;

b) jako „traťová část" je označována vzdálenost proletěná mimo okruh 40 námořních mil kolem počátečních a cílových letišť;

c) v případě odletů z letiště mimo místní vzdušný prostor nebo příletů na toto letiště jsou pro výpočet tohoto ukazatele použita místa vstupu letu do místního vzdušného prostoru nebo místa jeho opuštění;

d) pokud let odlétá z letiště v místním vzdušném prostoru nebo do tohoto prostoru přilétá a přelétá vzdušný prostor, který není považován za místní, je pro výpočet tohoto ukazatele použita pouze část uvnitř místního vzdušného prostoru;

e) „dosažená vzdálenost" je funkce polohy místa vstupu letu do místního vzdušného prostoru a místa jeho opuštění. Dosažená vzdálenost představuje příspěvek, jímž tyto body přispívají k celkové vzdušné vzdálenosti mezi místem počátku a místem určení letu;

f) pro účely tohoto ukazatele se „místní úrovní" rozumí vnitrostátní úroveň nebo úroveň funkčních bloků vzdušného prostoru v závislosti na úrovni, na které je zaveden plán výkonnosti;

g) ukazatel se vypočítává jako průměr pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období. Při výpočtu tohoto průměru se nezohledňuje deset nejvyšších denních hodnot a deset nejnižších denních hodnot.

2.2. **Ukazatele pro sledování**

a) Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci dráhy letu podle posledního podaného letového plánu, vypočtená na místní úrovni takto:

   i) rozdíl celkové délky traťové části dráhy letu podle posledního podaného letového plánu a odpovídajícího úseku celkové vzdušné vzdálenosti u všech letů IFR uskutečněných v rámci místního vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících;

   ii) jako „traťová část" je označována vzdálenost proletěná mimo okruh 40 námořních mil kolem letiště;

   iii) v případě odletů z letiště mimo místní vzdušný prostor nebo příletů na toto letiště jsou pro výpočet tohoto ukazatele použita místa vstupu letu do místního vzdušného prostoru nebo místa jeho opuštění;

   iv) pokud let odlétá z letiště v místním vzdušném prostoru nebo do tohoto prostoru přilétá a přelétá vzdušný prostor, který není považován za místní, je pro výpočet tohoto ukazatele použita pouze část uvnitř místního vzdušného prostoru;

   v) ukazatel se vypočítává jako průměr pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období. Při výpočtu tohoto průměru se nezohledňuje deset nejvyšších denních hodnot a deset nejnižších denních hodnot.

b) Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci nejkratší omezené dráhy letu, vypočtená na místní úrovni takto:

   i) ukazatelem je rozdíl mezi délkou traťové části nejkratší omezené dráhy dostupné pro plánování letu, vypočtenou algoritmy pro zjišťování trasy a systémy ověřování pro letový plán manažera struktury vzdušného prostoru a součtem dosažené vzdálenosti u všech letů IFR uskutečněných v rámci místního vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících;

   ii) tento ukazatel zohledňuje omezení vzdušného prostoru zveřejněná v dokumentu dostupnosti trati vydaném manažerem struktury vzdušného prostoru a skutečný stav kondicionálních tratí v době posledního podaného letového plánu;

   iii) jako „traťová část" je označován úsek mimo okruh 40 námořních mil kolem počátečních a cílových letišť;

iv) v případě odletů z letiště mimo místní vzdušný prostor nebo příletů na toto letiště jsou pro výpočet tohoto ukazatele použita místa vstupu letu do místního vzdušného prostoru nebo místa jeho opuštění;

v) pokud let odlétá z letiště v místním vzdušném prostoru nebo do tohoto prostoru přilétá a přelétá vzdušný prostor, který není považován za místní, je pro výpočet tohoto ukazatele použita pouze část uvnitř místního vzdušného prostoru;

vi) „dosažená vzdálenost" je funkce polohy místa vstupu letu do místního vzdušného prostoru a místa jeho opuštění. Dosažená vzdálenost představuje hodnotu, kterou tyto body přispívají k celkové vzdušné vzdálenosti mezi místem počátku letu a místem jeho určení;

vii) ukazatel se vypočítává jako průměr pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období. Při výpočtu tohoto průměru se nezohledňuje deset nejvyšších denních hodnot a deset nejnižších denních hodnot.

c) Další čas ve fázi pojíždění na dráhu vypočítaný na místní úrovni takto:

i) tímto ukazatelem je rozdíl mezi skutečným časem pojíždění na dráhu a volným časem pojíždění na dráhu;

ii) volný čas pojíždění na dráhu je čas pojíždění na dráhu v dobách nízkého provozu na letišti bez přetížení;

iii) tento ukazatel je vyjádřen v minutách na odlet a vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

d) Další čas v koncovém vzdušném prostoru, vypočítaný na místní úrovni takto:

i) tímto ukazatelem je rozdíl mezi časem tranzitu v oblasti řazení přilétajících letadel a regulování toku letového provozu (dále jen „ASMA") a volným časem na základě času tranzitu v oblasti ASMA;

ii) volný čas na základě času tranzitu v oblasti ASMA je určen pro každou skupinu letů se stejnými parametry, k nimž patří třída letadla, vstupní úsek ASMA a přistávací dráha, a představuje čas tranzitu v dobách nízkého provozu bez přetížení;

iii) ukazatel je vyjádřen v minutách na přílet a vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období;

iv) oblast ASMA je definována jako válec o poloměru 40 námořních mil kolem letiště příletu.

e) Podíl příletů používající let stálým klesáním (dále jen „CDO"), který je vypočítaný na místní úrovni takto:

i) tento ukazatel je poměrem mezi celkovým počtem příletů používajících CDO z referenčního bodu ve výšce nad zemí vymezené vnitrostátním dozorovým orgánem a celkovým počtem příletových operací;

ii) tento ukazatel je vyjádřen jako procentní podíl a vypočítává se pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

f) Účelné využívání vyhrazeného nebo odděleného vzdušného prostoru vypočítané v souladu s oddílem 1 bodem 2.2 písm. c).

g) Míra plánování přes dostupné místní struktury vzdušného prostoru, vypočítaná v souladu s oddílem 1 bodem 2.2 písm. d).

h) Míra užívání dostupných místních struktur vzdušného prostoru vypočítaná v souladu s oddílem 1 bodem 2.2 písm. e).

i) Pro účely ukazatelů stanovených v písmenech a) a b) se „místní úrovní" rozumí úroveň vnitrostátní nebo úroveň funkčních bloků vzdušného prostoru závisející na úrovni, na níž je vytvořen plán výkonnosti včetně případů přenesení odpovědnosti za poskytování letových provozních služeb v důsledku přeshraničních opatření založených na spolupráci. Pro účely ukazatelů stanovených v písmenech c) a d) se „místní úrovní" rozumí úroveň letiště s nejméně 80 000 pohyby letecké dopravy IFR. Pro účely ukazatele stanoveného v písmenu e) se „místní úrovní" rozumí úroveň letiště. Pro účely ukazatelů stanovených v písmenech f) až h) se „místní úrovní" rozumí vnitrostátní úroveň s rozčleněním podle oblasti odpovědnosti oblastních středisek řízení včetně případů přenesení odpovědnosti za poskytování letových provozních služeb v důsledku přeshraničních opatření založených na spolupráci.

3. KAPACITA

3.1. **Klíčové ukazatele výkonnosti**

a) Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let, které lze přičíst letovým navigačním službám, vypočtené takto:

i) zpoždění na trati z důvodů ATFM vypočtené v souladu s oddílem 1 bodem 3.1 písm. a);

ii) tento ukazatel zahrnuje všechny lety IFR prolétávající místním vzdušným prostorem a všechny příčiny zpoždění z důvodů ATFM, s výjimkou mimořádných událostí; zahrnuje také lety IFR prolétávající jinými vzdušnými prostory, pokud jsou použity korekce zpoždění důsledkem procesu úpravy zpoždění po operaci koordinovaného manažerem struktury vzdušného prostoru, jehož prostřednictvím provozní uživatelé informují manažera struktury vzdušného prostoru o záležitostech, které se vztahují na měření, klasifikaci a přiřazení zpoždění z důvodů ATFM;

iii) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období;

iv) pro účely tohoto ukazatele se „místní úrovní" rozumí vnitrostátní úroveň nebo úroveň funkčních bloků vzdušného prostoru v závislosti na úrovni, na které je zaveden plán výkonnosti;

v) pro sledování jsou hodnoty vypočítané pro tento ukazatel rozčleněny a na vnitrostátní úrovni v případě, že plán výkonnosti je vytvořen na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, včetně případů přenesení odpovědnosti za poskytování letových provozních služeb v důsledku přeshraničních opatření založených na spolupráci.

b) Průměrné zpoždění při příletu z důvodů ATFM vyjádřené v minutách na let, které lze přičíst letištním a přibližovacím službám a letovým navigačním službám, vypočítané takto:

i) tímto ukazatelem je průměrné zpoždění při příletu na letišti určení způsobené předpisy pro ATFM na přilétající let IFR;

ii) tento ukazatel se vztahuje na všechny lety IFR přistávající na letišti určení a na všechny příčiny zpoždění z důvodů ATFM, s výjimkou mimořádných událostí;

iii) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

iv) pro účely tohoto ukazatele se „místní úrovní" rozumí úroveň vnitrostátní;

v) pro sledování jsou hodnoty vypočítané pro tento ukazatel rozloženy na úroveň letišť.

3.2. **Ukazatele pro sledování**

a) Procentní podíl letů IFR dodržujících své odletové letištní sloty na místní úrovni vypočítaný pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

b) Průměrné zpoždění před odletem z důvodů řízení letového provozu v minutách na let, které bylo způsobeno omezeními při vzletu na letišti odletu, vypočtené na místní úrovni takto:

i) tímto ukazatelem je průměrné zpoždění před odletem z důvodů řízení letového provozu připadající na odlétající lety IFR;

ii) tento ukazatel zahrnuje všechny lety IFR vzlétající na letišti odletu a vztahuje se na zpoždění při startu způsobené omezením daného řízení letového provozu, když je letadlo připraveno opustit odletové stání;

iii) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

c) Průměrné zpoždění při odletu ze všech důvodů vyjádřené v minutách na let, vypočítané na místní úrovni v souladu s oddílem 1 bodem 3.2 písm. c).

d) Pro účely ukazatele uvedeného v písmenu a) se „místní úrovní" rozumí vnitrostátní úroveň, která je dále rozčleněna podle letišť. Pro účely ukazatele stanoveného v písmenech b) a c) se „místní úrovní" rozumí úroveň letiště s nejméně 80 000 pohyby letecké dopravy IFR za rok.

4. EFEKTIVITA NÁKLADŮ

4.1. **Klíčové ukazatele výkonnosti**

a) Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby, vypočtené takto:

i) tento ukazatel je poměrem mezi stanovenými náklady na traťové navigační služby a prognózou provozu v oblasti zpoplatnění vyjádřenou ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb, který je v každém roce referenčního období očekáván na místní úrovni a je zahrnut v plánech výkonnosti;

ii) tento ukazatel je vyjádřen v reálných hodnotách a v národní měně;

iii) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

b) Stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby, vypočítané takto:

i) tento ukazatel je poměrem mezi stanovenými náklady a prognózou provozu vyjádřenou ve výkonových jednotkách letištních a přibližovacích služeb, který je v každém roce referenčního období očekáván na místní úrovni a je zahrnut v plánech výkonnosti;

ii) tento ukazatel je vyjádřen v reálných hodnotách a v národní měně;

iii) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

c) Pro účely ukazatelů uvedených v písmenech a) a b) se „místní úrovní“ rozumí úroveň oblasti zpoplatnění.

4.2. **Ukazatel pro sledování**

Skutečné jednotkové náklady vzniklé uživatelům zvlášť za služby traťové navigace a za letištní a přibližovací služby, vypočítané takto:

a) tento ukazatel je vypočítán pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období jako součet stanovených jednotkových nákladů na letové navigační služby a úprav v souladu s čl. 25 odst. 2 pocházející z tohoto roku;

b) tento ukazatel je vyjádřen v nominálních hodnotách a v národní měně.

ODDÍL 3

Klíčové ukazatele výkonnosti pro stanovení cílů a ukazatele pro sledování funkcí sítě

1. Všechny ukazatele stanovené v tomto oddíle platí pro zeměpisnou oblast v rozsahu působnosti tohoto nařízení.

2. BEZPEČNOST

2.1. **Klíčové ukazatele výkonnosti**

Úroveň efektivnosti řízení bezpečnosti manažera struktury vzdušného prostoru v souladu s oddílem 1 bodem 1.1.

2.2. **Ukazatele pro sledování**

Nadměrné hodnoty ATFM nad mezními hodnotami kapacity sektoru deklarované poskytovatelem letových navigačních služeb, na které se vztahují předpisy ATFM, vypočtené takto:

a) poměr mezi časem, kdy počet letů překročí o více než 10 % mezní hodnoty kapacity sektoru deklarované poskytovatelem letových navigačních služeb, na který se vztahují předpisy ATFM, a celkovým časem, na který se vztahují předpisy ATFM, vypočítaný pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období;

b) pro účely tohoto ukazatele je regulovaný čas rozdělen na překrývající se hodinové úseky při každém 20minutovém intervalu.

3. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

3.1. **Klíčové ukazatele výkonnosti**

Zlepšení efektivity traťových letů vytvořené funkcí navrhování evropské sítě tratí ATS vztahující se na dráhu letu podle posledního podaného letového plánu, vyjádřené jako procentní bod meziroční změny efektivity traťových letů v rámci dráhy letu podle posledního podaného letového plánu a vypočítané v souladu s oddílem 1 bodem 2.2 písm. a).

4. KAPACITA

4.1. **Klíčové ukazatele výkonnosti**

a) Procentní podíl úspory zpoždění na trati z důvodů ATFM prostřednictvím postupů rozhodování založeného na spolupráci a činnosti provozního střediska manažera struktury vzdušného prostoru v rámci celkové meziroční úspory zpoždění na trati z důvodů ATFM, přičemž zpoždění na trati z důvodů ATFM je vypočítáno v souladu s oddílem 1 bodem 3.1.

b) Procentní podíl úspory zpoždění při příletu z důvodů ATFM prostřednictvím postupů rozhodování založeného na spolupráci a činnosti provozního střediska manažera struktury vzdušného prostoru v rámci celkové úspory zpoždění při příletu z důvodů ATFM, přičemž zpoždění při příletu z důvodů ATFM je vypočítáno v souladu s oddílem 1 bodem 3.2 písm. a).

4.2. **Ukazatele pro sledování**

a) Roční procentní podíl letů IFR se zpožděním na trati z důvodů ATFM větším než 15 minut.

b) Průměrný denní počet předpisů ATFM za kalendářní rok, z nichž každý vytvořil méně než 200 minut zpoždění.

c) Průměrné víkendové zpoždění na trati z důvodů ATFM v kalendářním roce vyjádřené v minutách zpoždění na let.

d) Roční procentní podíl prvního rotačního zpoždění z důvodu kapacity a obsazení personálu pro předvýběr oblastních středisek řízení/letišť s nejvýznamnějším potenciálem snížení zpoždění identifikované ročně manažerem struktury vzdušného prostoru.

e) Účelné využívání vyhrazeného nebo odděleného vzdušného prostoru vypočítané v souladu s oddílem 1 bodem 2.2 písm. c).

f) Míra plánování přes dostupné struktury vzdušného prostoru, vypočítaná v souladu s oddílem 1 bodem 2.2 písm. d).

g) Míra používání dostupných struktur vzdušného prostoru, vypočítaná v souladu s oddílem 1 bodem 2.2 písm. e).

5. EFEKTIVITA NÁKLADŮ

5.1. **Ukazatele pro sledování**

Jednotkové náklady pro vykonávání úloh manažera struktury vzdušného prostoru, vypočítané takto:

a) tento ukazatel je poměrem mezi skutečnými náklady pro vykonávání úloh manažera struktury vzdušného prostoru a provozu na trati, vyjádřený ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb během referenčního období na úrovni zeměpisné oblasti, kde manažer struktury vzdušného prostoru vykonává své úlohy nezbytné pro výkon funkcí sítě;

b) tento ukazatel je vyjádřen v eurech a v reálných hodnotách;

c) tento ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

PŘÍLOHA II

ŠABLONA PLÁNŮ VÝKONNOSTI NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI NEBO NA ÚROVNI FUNKČNÍCH BLOKŮ VZDUŠNÉHO PROSTORU UVEDENÝCH V ČL. 10 ODST. 1

1. ÚVOD

1.1. Popis situace včetně rozsahu působnosti plánu z hlediska zeměpisného pokrytí a služeb, seznam poskytovatelů letových navigačních služeb a další obecné informace podstatné pro plán výkonnosti.

1.2. Prognóza provozu uvedená v čl. 10 odst. 2 písm. f) a g) vyjádřená v pohybech IFR a ve výkonových jednotkách, o něž se opírá plán výkonnosti, založená na základních prognózách služby statistiky a stanovování prognóz (dále jen „STATFOR“) organizace Eurocontrol. Pokud se prognózy odlišují od základních prognóz STATFOR, dokumentují se důvody, které ospravedlňují použití odchylné prognózy uvedené v čl. 10 odst. 2 písm. f) a g) a odůvodnění použití těchto prognóz.

1.3. Popis výsledku konzultace se zúčastněnými stranami ohledně návrhu plánu výkonnosti včetně bodů shody a neshody, jakož i důvodů pro takovou neshodu.

1.4. Seznam letišť podléhajících plánu výkonnosti a systému poplatků s průměrným počtem pohybů letecké dopravy IFR za rok.

1.5. V příslušných případech seznam služeb, jejichž poskytování bylo stanoveno tak, že podléhají tržním podmínkám v souladu s čl. 35.

1.6. Pokud jde o plány výkonnosti přijaté na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, popis postupu, kterým se řídilo vypracování a přijetí plánu výkonnosti.

1.7. Údaj o tom, zda se použije zjednodušený systém zpoplatnění uvedený v článku 34 či nikoli, a pokud ano, doložení skutečnosti, že podmínky stanovené v uvedeném článku byly splněny, jakož i popis použití zjednodušeného systému zpoplatnění a rozsahu jeho působnosti v rámci pokrytých oblastí zpoplatnění.

2. INVESTICE

2.1. Popis a odůvodnění nákladů, povahy a přínosu nových a stávajících investic do dlouhodobých aktiv, plánovaných v referenčním období.

2.2. Informace uvedené v bodě 2.1 zahrnují zejména:

a) stanovené náklady na nové a stávající investice v souvislosti s odpisy, náklady na kapitál a leasingové náklady po celé referenčním období a v souvislosti s každým jeho kalendářním rokem podle požadavků uvedených v příloze VII;

b) popis a odůvodnění významných investic včetně následujících prvků:

i) celková hodnota každé významné investice;

ii) získané či vyvinuté aktivum nebo aktiva;

iii) informace o přínosu investice pro uživatele vzdušného prostoru a o výsledcích konzultace se zástupci uživatelů vzdušného prostoru;

iv) pokud jde o významné investice do systémů ATM:

— rozlišení mezi investicemi do nových systémů, do revizí stávajících systémů a do výměny systémů;

— odůvodnění důležitosti každé investice s odkazem na evropský hlavní plán uspořádání letového provozu (dále jen „hlavní plán ATM“) a společné projekty uvedené v článku 15a nařízení (ES) č. 550/2004;

c) podrobnosti o synergiích dosažených na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru nebo popřípadě prostřednictvím jiných iniciativ přeshraniční spolupráce, zejména v oblasti společné infrastruktury a společných zakázek.

3. VNITROSTÁTNÍ VÝKONNOSTNÍ CÍLE NEBO VÝKONNOSTNÍ CÍLE NA ÚROVNI FUNKČNÍHO BLOKU VZDUŠNÉHO PROSTORU A OPATŘENÍ PRO JEJICH DOSAŽENÍ

3.1. Vnitrostátní výkonnostní cíle nebo výkonnostní cíle na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru v každé oblasti výkonnosti, stanovené s ohledem na každý klíčový ukazatel výkonnosti uvedený v příloze I oddíle 2, pokrývající každý rok referenčního období.

3.2. U všech klíčových oblastí výkonnosti popis hlavních opatření zavedených na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru pro dosažení výkonnostních cílů.

3.3. Další informace pro odůvodnění vnitrostátních výkonnostních cílů nebo výkonnostních cílů na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů:

a) stanovené náklady na traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby určené v souladu s čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) nařízení (ES) č. 550/2004 a s tímto nařízením pro každý rok referenčního období;

b) prognóza výkonových jednotek traťových navigačních služeb a výkonových jednotek letištních a přibližovacích služeb pro každý rok referenčního období;

c) základní hodnoty pro cíle v oblasti efektivity nákladů traťové navigace a efektivity nákladů letištních a přibližovacích služeb uvedené v čl. 10 odst. 2 písm. a) a popis a odůvodnění metodiky použité pro odhad těchto hodnot pro každou oblast zpoplatnění;

d) popis a odůvodnění kritérií a metodiky používané pro rozdělení nákladů mezi oblasti zpoplatnění a mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby v souladu s čl. 22 odst. 5;

e) popis a zdůvodnění návratnosti vlastního kapitálu příslušných poskytovatelů letových navigačních služeb, jakož i míry zadluženosti a stupně a skladby základu aktiv použitého k výpočtu nákladů na kapitál zahrnutých do stanovených nákladů;

f) popis a zdůvodnění hospodářských předpokladů, včetně:

— předpokladů, jež posloužily k výpočtu důchodových nákladů zahrnutých do stanovených nákladů, včetně popisu příslušných vnitrostátních důchodových předpisů a předpisů pro důchodové účetnictví, na nichž jsou tyto předpoklady založeny, jakož i informací o tom, zda je nutno očekávat změny těchto předpisů;

— předpokladů úrokových sazeb půjček na zajištění finančních prostředků pro poskytování letových navigačních služeb, včetně částek, doby trvání a dalších příslušných informací o těchto půjčkách a vysvětlení váženého průměrného úroku z přijatých úvěrů použitého k výpočtu nákladů na kapitál před zdaněním a kapitálových nákladů zahrnutých do stanovených nákladů;

— prognózy inflace založené na indexu spotřebitelských cen Mezinárodního měnového fondu (MMF) výhradně pro informační účely;

— úprav nad rámec ustanovení mezinárodních standardů účetního výkaznictví přijatých Unií podle nařízení Komise (ES) č. 1126/2008 ([1]);

g) popisu a vysvětlení úprav vyplývajících z let před referenčním obdobím;

h) identifikace a kategorizace stanovených nákladů ve vztahu k nákladovým položkám uvedeným v čl. 28 odst. 3;

i) případného popisu jakékoli významné restrukturalizace plánované během referenčního období;

j) případně schválených nákladů na restrukturalizaci z předchozích referenčních období, které mají být získány zpět;

k) výkazní tabulky a doplňující informace požadované v přílohách VII, IX a XI, které mají být připojeny k plánu výkonnosti.

3.4. Rozčlenění výkonnostních cílů stanovených v souladu s přílohou I oddílem 2 bodem 2.1 a bodem 3.1 písm. a) na úroveň každého jednotlivého poskytovatele letových navigačních služeb krytého plánem výkonnosti, a s ohledem na plány výkonnosti zavedené na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, odrážející příspěvek každého dotčeného poskytovatele k výkonnostním cílům na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.

3.5. Pokud výkonnostní cíl pro celou Unii neexistuje, popis a vysvětlení, jak vnitrostátní cíle nebo výkonnostní cíle na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru přispívají ke zlepšování výkonnosti evropské sítě ATM.

3.6. Popis a vysvětlení vzájemných závislostí a kompromisů mezi klíčovými oblastmi výkonnosti, včetně předpokladů použitých k posouzení takových kompromisů.

4. INICIATIVY PŘESHRANIČNÍ SPOLUPRÁCE A REALIZACE PROGRAMU SESAR

4.1. Popis prováděných iniciativ přeshraniční spolupráce nebo takových, jejichž provádění je plánováno, na úrovni poskytovatelů letových navigačních služeb s cílem zlepšování letových navigačních služeb. Určení přínosů ze zvýšení výkonnosti, které tyto iniciativy v různých klíčových oblastech výkonnosti umožnily.

([1]) Nařízení Komise (ES) č. 1126/2008 ze dne 3. listopadu 2008, kterým se přijímají některé mezinárodní účetní standardy v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1606/2002 (Úř. věst. L 320, 29.11.2008, s. 1).

4.2. Popis nedávného a očekávaného pokroku při zavádění společných projektů programu SESAR uvedených v článku 15a nařízení (ES) č. 550/2004, jakož i změny praktik řízení v souvislosti s plány pro přechod s cílem minimalizovat jakýkoli negativní dopad změn na výkonnost sítě.

5. UJEDNÁNÍ O SDÍLENÍ RIZIKA PROVOZU A SYSTÉMY POBÍDEK

5.1. Pokud jde o každou dotčenou oblast zpoplatnění, popis definovaných hodnot parametrů sdílení rizika provozu platných v souladu s článkem 27:

a) určení rozsahu použití uvedeného v čl. 27 odst. 2 a klíčů sdílení rizika provozu uvedených v čl. 27 odst. 3;

b) v případě, že vnitrostátní dozorový orgán přizpůsobí hodnoty parametrů mechanismu sdílení rizika provozu uvedeného v písmenu a) v souladu s čl. 27 odst. 5:

i) odůvodnění definovaných hodnot parametrů mechanismu sdílení rizika provozu;

ii) popis konzultačního postupu uživatelů vzdušného prostoru a poskytovatelů letových navigačních služeb ohledně stanovení hodnot parametrů mechanismu sdílení rizika provozu a výsledek konzultací.

5.2. Pokud jde o systémy pobídek použitelných během referenčního období v souladu s článkem 11:

a) popis a odůvodnění parametrů systémů pobídek definovaných v souladu s čl. 11 odst. 3, včetně pivotních hodnot a případně mechanismu modulace pivotních hodnot;

b) určení poskytovatelů letových navigačních služeb a oblastí zpoplatnění, jež podléhají systémům pobídek;

c) v příslušných případech popis dalších systémů pobídek uvedených v čl. 11 odst. 4.

6. PROVÁDĚNÍ PLÁNU VÝKONNOSTI

Popis postupů, které zavedou vnitrostátní dozorové orgány za účelem:

a) sledování provádění plánu výkonnosti;

b) řešení situace, pokud během referenčního období nejsou cíle dosaženy.

PŘÍLOHA III

ŠABLONA VÝKONNOSTNÍHO PLÁNU SÍTĚ UVEDENÉHO V ČL. 10 ODST. 5

1. ÚVOD

1.1. Popis situace, včetně rozsahu působnosti výkonnostního plánu sítě, pokrytých funkcí sítě, rolí a odpovědností a další obecné informace týkající se plánu.

1.2. Popis prognózy provozu a makroekonomický scénář, o nějž se opírá výkonnostní plán sítě.

1.3. Popis souladu výkonnostního plánu sítě se strategickým plánem sítě.

1.4. Popis výsledku konzultace se zúčastněnými stranami ohledně návrhu výkonnostního plánu sítě včetně bodů shody a neshody, jakož i důvody jakékoli z těchto neshod a popis výsledku konzultací s Radou pro uspořádání struktury vzdušného prostoru.

2. PŘIDANÁ HODNOTA MANAŽERA STRUKTURY VZDUŠNÉHO PROSTORU

Oblasti spolupráce na podporu úloh a činností členských států, funkčních bloků vzdušného prostoru, poskytovatelů letových navigačních služeb, letišť, civilních a vojenských uživatelů vzdušného prostoru.

Popis práce manažera struktury vzdušného prostoru:

a) vypracování a harmonizace provozní koncepce sítě a místních provozních koncepcí;

b) vývoj a harmonizace projektů vzdušného prostoru založené na prioritách sítě včetně iniciativ pro návrhy přeshraničního vzdušného prostoru;

c) snížení neefektivního používání traťové sítě a dostupného vzdušného prostoru;

d) vývoj zesíleného řízení vzdušného prostoru a toku letového provozu a procesů řízení kapacity;

e) harmonizované plánování kapacity a opatření provozní výkonnosti;

f) podpora řešení nedostatků řízení letového provozu v celé síti;

g) posílení koordinace v technické oblasti včetně koordinace na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a řešení technické interoperability mezi systémy poskytovatelů letových navigačních služeb a zejména se systémy manažera struktury vzdušného prostoru;

h) podpora bezpečnosti sítě a provádění, sledování a zlepšení výkonnosti v oblasti bezpečnosti na místní úrovni.

3. VÝKONNOSTNÍ CÍLE, ÚKOLY A OPATŘENÍ

3.1. Výkonnost v oblasti bezpečnosti manažera struktury vzdušného prostoru

a) výkonnostní cíl pro manažera struktury vzdušného prostoru v oblasti efektivnosti řízení bezpečnosti.

b) popis opatření, která manažer struktury vzdušného prostoru zavádí pro dosažení tohoto cíle.

c) popis opatření, která manažer struktury vzdušného prostoru zavádí pro řešení nadměrných hodnot ATFM.

3.2. Výkonnost v oblasti efektivity nákladů manažera struktury vzdušného prostoru

a) popis opatření, která manažer struktury vzdušného prostoru zavádí za účelem zlepšení své efektivity nákladů.

3.3. Výkonnostní cíle a úkoly, specifické pro každou funkci sítě

a) Funkce navrhování evropské sítě tratí ATS:

i) výkonnostní cíle pro klíčový ukazatel výkonnosti stanovený v příloze I oddíle 3 bodě 3.1;

ii) popis a vysvětlení opatření zaměřených na dosažení výkonnostních cílů pro funkci navrhování evropské sítě tratí ATS:

— opatření vztahující se na návrh efektivních struktur vzdušného prostoru,

— opatření vztahující se na lepší využití vzdušného prostoru provozními uživateli,

— opatření vztahující se na optimalizaci letů,

iii) jiné iniciativy pro efektivitu letů.

b) Funkce uspořádání toku letového provozu (ATFM):

i) výkonnostní cíle pro každý klíčový ukazatel výkonnosti stanovený v příloze I oddíle 3 bodě 4.1;

ii) popis a vysvětlení opatření zaměřených na dosažení výkonnostních cílů pro funkci ATFM:

— iniciativy a činnosti pro snížení zpoždění z důvodů ATFM včetně víkendových zpoždění, zpoždění způsobených počasím, minimalizace sankcí za jednotlivé lety, účinnost ATFM, reakční zpoždění, nadměrné hodnoty,

— vojenský rozměr plánu.

iii) jiné iniciativy v oblasti kapacity.

c) Koordinace funkcí omezených zdrojů:

i) koordinace funkce rádiových frekvencí:

— popis podpory kapacity sítě,

— popis specifických cílů.

ii) Koordinace funkce kódů radarových odpovídačů:

— popis podpory bezpečnosti sítě;

— popis specifických cílů.

4. PROVÁDĚNÍ PLÁNU VÝKONNOSTI SÍTĚ

Popis opatření, která manažer struktury vzdušného prostoru zavádí za účelem:

a) podpory při sledování a podávání zpráv o provádění plánu výkonnosti sítě;

b) řešení situace, pokud během referenčního období nejsou splňovány cíle;

c) komunikace s vnitrostátními dozorovými orgány.

PŘÍLOHA IV

KRITÉRIA PRO POSOUZENÍ PLÁNŮ VÝKONNOSTI A CÍLŮ NA VNITROSTÁTNÍ ÚROVNI NEBO NA ÚROVNI FUNKČNÍCH BLOKŮ VZDUŠNÉHO PROSTORU

1. POSOUZENÍ SOULADU VNITROSTÁTNÍCH VÝKONNOSTNÍCH CÍLŮ NEBO VÝKONNOSTNÍCH CÍLŮ NA ÚROVNI FUNKČNÍCH BLOKŮ VZDUŠNÉHO PROSTORU

1.1. *BEZPEČNOST*

Efektivnost řízení bezpečnosti

Soulad vnitrostátních výkonnostních cílů nebo výkonnostních cílů na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru na úrovni efektivnosti řízení bezpečnosti s výkonnostními cíli pro celou Unii, podle nichž musí být úroveň efektivnosti řízení bezpečnosti pro každý kalendářní rok referenčního období rovna odpovídajícím výkonnostním cílům pro celou Unii nebo vyšší.

1.2. *ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ*

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

Soulad vnitrostátních výkonnostních cílů nebo výkonnostních cílů na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru s výkonnostními cíli pro celou Unii pro každý kalendářní rok referenčního období srovnáním vnitrostátních výkonnostních cílů nebo výkonnostních cílů na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru s referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v poslední verzi plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS dostupného v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii.

Pro účely tohoto odstavce se „referenční hodnotou horizontální efektivity traťových letů“ rozumí hodnota, kterou manažer struktury vzdušného prostoru předpokládá ohledně efektivity traťových letů v rámci skutečné dráhy letu na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, aby bylo zajištěno splnění cílů v oblasti horizontální efektivity traťových letů v rámci skutečné dráhy letu pro celou Unii.

1.3. *KAPACITA*

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM na let

Soulad vnitrostátních výkonnostních cílů nebo výkonnostních cílů na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru s výkonnostními cíli pro celou Unii pro každý kalendářní rok referenčního období srovnáním vnitrostátních výkonnostních cílů nebo výkonnostních cílů na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru s referenčními hodnotami stanovenými v poslední verzi operačního plánu sítě dostupného v době přijetí výkonnostních cílů pro celou Unii.

1.4. *EFEKTIVITA NÁKLADŮ*

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

a) Soulad vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů na úrovni oblasti zpoplatnění v referenčním období s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve stejném období, přičemž jsou tyto vývojové trendy vyjádřeny jako procentní podíl.

   Pro účely výpočtu těchto vývojových trendů se použijí příslušné hodnoty výkonnostních cílů pro celou Unii a místních výkonnostních cílů a základní hodnoty pro stanovené jednotkové náklady uvedené v čl. 9 odst. 4 písm. a) a v čl. 10 odst. 2 písm. a).

b) Soulad vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů na úrovni oblasti zpoplatnění během určitého časového úseku pokrývajícího jak referenční období kryté plánem výkonnosti, tak předchozí referenční období („dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů“) s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii ve stejném časovém úseku, přičemž jsou tyto vývojové trendy vyjádřeny jako procentní podíl.

   Dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na úrovni oblasti zpoplatnění se vypočítá použitím skutečných jednotkových nákladů na úrovni oblasti zpoplatnění pro rok před začátkem dotčeného předchozího referenčního období.

c) Soulad úrovně stanovených jednotkových nákladů: srovnání základní hodnoty pro stanovené jednotkové náklady uvedené v čl. 10 odst. 2 písm. a) na úrovni příslušné oblasti zpoplatnění s odpovídající průměrnou hodnotou oblastí zpoplatnění, v nichž mají poskytovatelé letových navigačních služeb podobné provozní a ekonomické prostředí definované v souladu s čl. 9 odst. 4 písm. c).

d) Odchylka od kritérií uvedených v písmenech a) až c) může být považována za nezbytnou a přiměřenou s cílem:

i) umožnit dosažení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity stanovených na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru za předpokladu, že odchylka od nákladového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii je způsobena výhradně dodatečnými stanovenými náklady souvisejícími s opatřeními k dosažení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, nebo

ii) provádět restrukturalizační opatření, která vedou k nákladům na restrukturalizaci uvedeným v čl. 2 odst. 18 za předpokladu, že odchylka je způsobena výhradně těmito náklady na restrukturalizaci a že v plánu výkonnosti je prokázáno, že dotčená restrukturalizační opatření přinesou čistý finanční prospěch uživatelům vzdušného prostoru nejpozději v následujícím referenčním období.

2. PŘEZKUM NÁVRHŮ PLÁNŮ VÝKONNOSTI

2.1. Prvky, které podléhají přezkumu:

a) opatření pro dosažení vnitrostátních výkonnostních cílů nebo výkonnostních cílů na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru v každé klíčové oblasti výkonnosti, jak je uvedeno v příloze II bodě 3.2;

b) vnitrostátní výkonnostní cíle nebo výkonnostní cíle na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru pro průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM na let:

i) srovnání s úrovní a vývojovým trendem skutečné výkonnosti během referenčního období, které předchází referenčnímu období zahrnutému v plánu výkonnosti;

ii) srovnání výkonnosti na úrovni letiště s podobnými letišti;

c) vnitrostátní výkonnostní cíle nebo výkonnostní cíle na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru pro stanovené jednotkové náklady na letištní a přibližovací služby:

i) porovnání s vývojovým trendem stanovených jednotkových nákladů na traťovou navigaci na místní úrovni;

ii) srovnání s úrovní a vývojovým trendem skutečné výkonnosti během referenčního období, které předchází referenčnímu období zahrnutému v plánu výkonnosti;

iii) srovnání výkonnosti na úrovni letiště s podobnými letišti;

d) klíčové faktory a parametry, o něž se opírají vnitrostátní výkonnostní cíle nebo výkonnostní cíle na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru nebo výkonnost v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů:

i) základní hodnoty a předpoklady, o něž se opírá určení stanovených nákladů pro první rok referenčního období ve srovnání s posledními dostupnými skutečnými náklady;

ii) prognózy provozu použité v plánu výkonnosti a v případech, kdy se prognóza odlišuje se od základní prognózy STATFOR, také předložené zdůvodnění;

iii) plánované náklady na kapitál s ohledem na úroveň a složení regulačních podkladových aktiv, jakož i plánované náklady na kapitál před zdaněním včetně úrokové sazby přijatých úvěrů a návratnosti vlastního kapitálu;

iv) stanovené náklady na nové a stávající investice a zdůvodnění předložené pro významné investice;

v) stanovené důchodové náklady a předpoklady, které jsou základem jejich výpočtu;

vi) předpoklady úrokových sazeb půjček na zajištění finančních prostředků pro poskytování letových navigačních služeb, včetně uvedení částek, doby trvání a dalších příslušných informací o těchto půjčkách, sladění s váženým průměrným úrokem z přijatých úvěrů použitým k výpočtu nákladů na kapitál před zdaněním a nákladů na kapitál zahrnutých do stanovených nákladů;

vii) metodika používaná pro rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby a zdůvodnění jakékoliv změny v metodice ve srovnání s předchozím referenčním obdobím.

e) hodnoty parametrů sdílení rizika provozu uvedené v čl. 27 odst. 2 a 3 a v případě, že vnitrostátní dozorový orgán přizpůsobil hodnoty pro tyto parametry v souladu s čl. 27 odst. 5, předložené zdůvodnění pro tyto hodnoty;

f) systém nebo systémy pobídek uvedené v článku 11;

g) přínosy pro výkonnost a synergie umožněné prostřednictvím iniciativ přeshraniční spolupráce včetně kooperace na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru nebo prostřednictvím průmyslových partnerství;

h) pokud jde o použití zjednodušeného systému zpoplatnění uvedeného v článku 34, ověření, že kritéria uvedená v čl. 34 odst. 2 jsou splněna.

PŘÍLOHA V

KRITÉRIA PRO POSOUZENÍ NÁVRHU VÝKONNOSTNÍHO PLÁNU SÍTĚ

a) Úplnost návrhu výkonnostního plánu sítě ve smyslu prvků potřebných pro posouzení souladu s požadavky uvedenými v čl. 10 odst. 5 a příloze III;

b) komplexnost činností prováděných manažerem struktury vzdušného prostoru s cílem přispět k optimalizaci sítě, zahrnující činnosti uvedené v příloze III bodě 2;

c) soulad cíle na úrovni efektivnosti řízení bezpečnosti manažera struktury vzdušného prostoru s výkonnostními cíli pro celou Unii, podle nichž musí být úroveň efektivnosti řízení bezpečnosti pro každý kalendářní rok referenčního období rovna odpovídajícím výkonnostním cílům pro celou Unii nebo vyšší;

d) opatření ke zlepšení efektivity letů vytvořená funkcí navrhování evropské sítě tratí ATS;

e) úspory zpoždění na trati z důvodů ATFM prostřednictvím postupů rozhodování založeného na spolupráci a činností provozního střediska manažera struktury vzdušného prostoru;

f) úspory zpoždění při příletu z důvodů ATFM prostřednictvím postupů rozhodování založeného na spolupráci a činností provozního střediska manažera struktury vzdušného prostoru;

g) přiměřenost opatření zaměřených na dosažení výkonnostních cílů pro funkce sítě včetně důležitosti investic a kapitálových výdajů podle evropského hlavního plánu ATM, společných projektů uvedených v článku 15a nařízení (ES) č. 550/2004 a nařízení (EU) č. 409/2013 a v příslušných případech strategického plánu sítě.

PŘÍLOHA VI

SEZNAM ÚDAJŮ TÝKAJÍCÍCH SE VÝKONNOSTI, KTERÉ MAJÍ BÝT PŘEDLOŽENY KOMISI V ZÁJMU SLEDOVÁNÍ VÝKONNOSTI V SOULADU S ČL. 36 ODST. 1 A ČLÁNKEM 37

1. ÚDAJE POSKYTOVANÉ VNITROSTÁTNÍMI DOZOROVÝMI ORGÁNY

1.1. Vnitrostátní dozorové orgány zajistí, že měsíčně budou poskytovány následující údaje:

a) údaje používané a vypočítané manažerem struktury vzdušného prostoru podle definice v příloze I a příloze II prováděcího nařízení (EU) 2019/123 včetně letových plánů pro všeobecný letový provoz v souladu s pravidly IFR, skutečné dráhy letu, přehledových údajů založených na 30sekundových intervalech hlášení, zpoždění na trati a při příletu z důvodů ATFM, výjimek z předpisů ATFM, dodržování slotů ATFM a četnosti využití kondicionálních tratí.

1.2. Vnitrostátní dozorové orgány zajistí, že následující údaje budou poskytovány na každoroční bázi:

a) bezpečnostní události související s ATM;

b) informace o doporučeních v oblasti bezpečnosti a přijatých nápravných opatřeních na základě analýzy nebo šetření leteckých incidentů souvisejících s ATM v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ([1]) a nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ([2]);

c) informace shromažďované poskytovateli letových navigačních služeb, provozovateli letišť a provozovateli letecké dopravy prostřednictvím systémů automatického záznamu údajů o bezpečnosti, pokud jsou k dispozici, přinejmenším při narušení dráhy a porušení minim rozstupů;

d) vývojové trendy přinejmenším u porušení minim rozstupů a narušení dráhy u všech stanovišť letových provozních služeb.

2. ÚDAJE, KTERÉ PŘEDKLÁDAJÍ POSKYTOVATELÉ LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB

2.1. Poskytovatelé letových navigačních služeb předkládají každoročně následující informace:

a) údaje uvedené ve specifikaci organizace Eurocontrol „Specifikace organizace Eurocontrol pro uveřejňování ekonomických informací“, vydání 2.6 ze dne 31. prosince 2008 s odkazem na Eurocontrol-SPEC-0117 pro účely poskytnutí údajů až do roku 2013 včetně a vydání 3.0 ze dne 4. prosince 2012 pro účely poskytnutí údajů od roku 2014.

Tyto údaje se poskytují do 15. července roku n+1, s výjimkou výhledových údajů, které se poskytují do 1. listopadu roku n+1;

b) informace požadované pro účely sledování klíčových ukazatelů výkonnosti a ukazatelů pro sledování uvedených v příloze I oddíle 2 bodech 1.1 a 1.2.

Tyto informace se poskytují do 1. února každého roku;

c) informace o výskytu bezpečnostních událostí shromážděné prostřednictvím systémů automatického záznamu údajů o bezpečnosti, jsou-li k dispozici;

d) vývojové trendy přinejmenším u porušení minim rozstupů a výskytů narušení dráhy u všech stanovišť letových provozních služeb na základě dobrovolných zpráv a systémů automatického záznamu údajů o bezpečnosti, pokud jsou k dispozici.

2.2. Poskytovatelé letových navigačních služeb předloží údaje uvedené v článku 4 na základě žádosti.

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES (Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35).

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 (Úř. věst. L 122, 24.4.2014, s. 18).

3. ÚDAJE, KTERÉ POSKYTUJÍ PROVOZOVATELÉ LETIŠŤ S LETIŠTI S NEJMÉNĚ 80 000 POHYBY LETECKÉ DOPRAVY IFR ZA ROK

Provozovatelé letišť poskytují tyto údaje:

a) údaje uvedené ve specifikačním dokumentu organizace Eurocontrol s názvem „Datový tok provozovatele letiště – specifikace údajů“, verze 1.0, 2018.

Tyto údaje jsou poskytovány každý měsíc;

b) informace o výskytu bezpečnostních událostí shromážděné prostřednictvím systémů automatického záznamu údajů o bezpečnosti, jsou-li k dispozici.

Tyto informace se poskytují každý rok.

4. ÚDAJE POSKYTOVANÉ KOORDINÁTORY LETIŠŤ

Koordinátoři letišť poskytují údaje uvedené v čl. 4 odst. 8 písm. c) a d) nařízení (EHS) č. 95/93 dvakrát ročně v souladu s časovými intervaly uvedenými v článku 6 uvedeného nařízení.

5. ÚDAJE POSKYTOVANÉ UŽIVATELI VZDUŠNÉHO PROSTORU

Uživatelé vzdušného prostoru poskytují následující informace:

a) údaje uvedené ve specifikačním dokumentu organizace Eurocontrol s názvem „Datový tok provozovatele letecké dopravy – specifikace údajů“, verze 1.0, 2018.;

Tyto údaje jsou poskytovány každý měsíc;

b) informace o výskytu bezpečnostních událostí shromážděné prostřednictvím systémů automatického záznamu údajů o bezpečnosti, jsou-li k dispozici.

Tyto informace se poskytují každý rok.

6. ÚDAJE POSKYTOVANÉ MANAŽEREM STRUKTURY VZDUŠNÉHO PROSTORU

Manažer struktury vzdušného prostoru poskytuje každý měsíc údaje požadované pro sledování klíčových ukazatelů výkonnosti a ukazatelů pro sledování uvedené v příloze I oddíle 1 bodech 2 a 3, v příloze I oddíle 2 bodech 2 a 3 a v příloze I oddíle 3.

PŘÍLOHA VII

STANOVENÉ A SKUTEČNÉ NÁKLADY

1. VÝKAZNÍ TABULKA CELKOVÝCH NÁKLADŮ A JEDNOTKOVÝCH NÁKLADŮ

1.1. Výkazní tabulka celkových nákladů a jednotkových nákladů je vyplněna pomocí šablony tabulky 1 zvlášť pro každý příslušný subjekt, kterému vznikly v oblasti zpoplatnění náklady. Kromě toho je třeba vyplnit konsolidovanou výkazní tabulku za použití šablony tabulky 1, v níž je obsažen souhrn údajů od příslušných subjektů pro oblast zpoplatnění.

Pokud jde o letištní a přibližovací služby, je třeba vyplnit za použití šablony tabulky 1 další výkazní tabulku celkových nákladů a jednotkových nákladů pro každé letiště podléhající tomuto nařízení. Pokud se členské státy rozhodnou použít ustanovení tohoto nařízení pro ostatní letiště uvedená v čl. 1 odst. 4, mohou být náklady uvedeny v konsolidované tabulce za použití šablony tabulky 1, s výjimkou celkových nákladů uvedených v řádku 4.2 šablony tabulky 1, které se předkládají za každé letiště zvlášť.

Pokud určitá oblast zpoplatnění přesahuje vzdušný prostor více než jednoho členského státu, vyplní se za použití šablony tabulky 1 společná výkazní tabulka v souladu s požadavky na soudržnost a jednotnost uvedenými v čl. 21 odst. 4.

1.2. Výkazní tabulky celkových nákladů a jednotkových nákladů uvedené v bodě 1.1 se vyplňují jako součást plánu výkonnosti pro každý kalendářní rok referenčního období a také se vyplňují každoročně za účelem hlášení skutečných nákladů a skutečných výkonových jednotek. Skutečné výkonové jednotky se stanoví na základě údajů poskytnutých subjektem, který účtuje a vybírá poplatky. Jakýkoli rozdíl oproti těmto údajům musí být řádně odůvodněn v doplňujících informacích.

Tabulka 1 – Celkové náklady a jednotkové náklady

Název oblasti zpoplatnění	
Měna	
Název subjektu	

	Stanovené náklady – plán výkonnosti – referenční období					Skutečné náklady – referenční období				
Podrobnosti o nákladech	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
1. Podrobnosti podle druhu (ve jmenovitém vyjádření)										
1.1 Personál										
z toho důchodové náklady										
1.2 Ostatní provozní náklady										
1.3 Odpisy										
1.4 Náklady na kapitál										
1.5 Mimořádné položky										
1.6 Náklady celkem										
Celkem % n/n-1										
2. Podrobnosti podle služby (ve jmenovitém vyjádření)										
2.1 Uspořádání letového provozu										
2.2 Spojení										
2.3 Navigace										
2.4 Přehled										
2.5 Pátrání a záchrana										
2.6 Letecké informační služby										
2.7 Meteorologické služby										
2.8 Náklady na dozor										
2.9 Ostatní náklady státu										
2.10 Náklady celkem										
Celkem % n/n-1										
3. Doplňující informace (ve jmenovitém vyjádření)										
Průměrný základ aktiv										
3.1 Čistá účetní hodnota dlouhododobých aktiv										
3.2 Opravné položky celkových aktiv										
3.3 Čistá krátkodobá aktiva										
3.4 Základ aktiv celkem										
Náklady na kapitál v %										
3.5 Náklady na kapitál před zdaněním										
3.6 Návratnost vlastního kapitálu										
3.7 Průměrný úrok z úvěrů										
3.8 Podíl financování vlastním kapitálem										
Náklady na společné projekty										
3.9 Společné projekty										
Náklady na nové a stávající investice										
3.10 Odpisy										
3.11 Náklady na kapitál										
3.12 Náklady na leasing										
Náklady organizace Eurocontrol										
3.13 Náklady organizace Eurocontrol (v EUR)										
3.14 Popř. směnný kurz										
3.15 Náklady organizace Eurocontrol (v národní měně)										
4. Náklady celkem po odečtení nákladů na služby pro lety, kterým byla udělena výjimka (ve jmenovitém vyjádření)										
4.1 Náklady na lety VFR, kterým byla udělena										
4.2 Stanovené/skutečné náklady celkem										
5. Klíčový ukazatel výkonnosti: efektivita nákladů – stanovené/skutečné jednotkové náklady (v reálných hodnotách)										
5.1 Inflace v %										
5.2 Index inflace (1)										
5.3 Náklady celkem v reálných hodnotách (2)										
Celkem % n/n-1										
5.4 Výkonové jednotky celkem										
Celkem % n/n-1										
5.5 Jednotkové náklady v reálných cenách (3)										
Celkem % n/n-1										

Položky nákladů a základu aktiv v tisících – výkonové jednotky v tisících

(1) Index inflace – základ 100 v roce N–3

(2) Stanovené náklady (plán výkonnosti) a skutečné náklady ve jmenovitém vyjádření

(3) Stanovené jednotkové náklady (plán výkonnosti) a skutečné jednotkové náklady ve jmenovitém vyjádření

2. DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE K VÝKAZNÍM TABULKÁM CELKOVÝCH NÁKLADŮ A JEDNOTKOVÝCH NÁKLADŮ

2.1. Spolu s informacemi, které je nutno zahrnout do výkazních tabulek celkových nákladů a jednotkových nákladů uvedených v bodě 1.1 před začátkem referenčního období, se jako součást plánu výkonnosti předkládají následující doplňující informace:

a) popis metodiky používané pro rozdělení nákladů na zařízení či služby mezi různé kategorie letových navigačních služeb na základě seznamu zařízení či služeb uvedených v Evropském oblastním navigačním plánu ICAO (dokument 7754) v posledním znění a popis metodiky používané pro přidělování daných nákladů různým oblastem zpoplatnění;

b) popis metodiky a předpokladů používaných pro stanovení nákladů letových navigačních služeb poskytovaných letům VFR, pokud jsou letům VFR poskytnuty výjimky v souladu s čl. 31 odst. 3, 4 a 5;

c) kritéria použitá pro rozdělení nákladů mezi letištní a přibližovací služby a služby traťové navigace v souladu s čl. 22 odst. 5;

d) rozdělení meteorologických nákladů mezi přímé náklady a náklady na podpůrná meteorologická zařízení a služby, které rovněž slouží všeobecným meteorologickým požadavkům (dále jen „hlavní náklady na meteorologické služby“). Hlavní náklady na meteorologické služby zahrnují všeobecné analýzy a prognózy, sítě povrchového a výškového meteorologického pozorování, meteorologické komunikační systémy, střediska zpracování dat a podporu základního výzkumu, školení a správy;

e) popis metodiky používané pro rozdělení celkových meteorologických nákladů a hlavních nákladů na meteorologické služby uvedené písmenu d) na civilní letectví a mezi oblasti zpoplatnění;

f) popis složení každé položky stanovených nákladů podle charakteru a služby (body 1 a 2 tabulky 1) pro každý subjekt, včetně popisu hlavních faktorů vysvětlujících plánované změny během referenčního období;

g) popis a odůvodnění metody přijaté pro výpočet odpisových nákladů (bod 1.3 tabulky 1) pro každý subjekt: pořizovací nebo stávající ceny uvedené v čl. 22 odst. 4 čtvrtém pododstavci a v případě použití metody účtování stávajících cen je třeba poskytnout srovnatelné údaje týkající se pořizovacích cen;

h) popis a složení výchozích předpokladů pro každou položku doplňujících informací (bod 3 tabulky 1) pro každý subjekt, včetně popisu hlavních faktorů vysvětlujících změny během referenčního období;

i) popis předpokladů použitých pro výpočet nákladů na kapitál (bod 1.4 tabulky 1) pro každý subjekt, včetně složení základu aktiv, návratnosti vlastního kapitálu, průměrné úrokové sazby přijatých úvěrů a podílu financování základu aktiv přijatými úvěry a vlastním kapitálem;

j) popis stanovených nákladů na společné projekty (bod 3.9 tabulky 1).

Jakékoli změny v písmenech a) až j) během referenčního období jsou hlášeny společně s informacemi poskytovanými v souladu s bodem 2.2.

2.2. Spolu s informacemi, které je nutno zahrnout do výkazních tabulek celkových nákladů a jednotkových nákladů uvedených v bodě 1.1, se předkládají následující doplňující informace:

a) pro každý subjekt a nákladovou položku popis vykazovaných skutečných nákladů a rozdílu mezi těmito náklady a stanovenými náklady pro každý rok referenčního období;

b) popis vykazovaných skutečných výkonových jednotek a popis veškerých změn mezi těmito jednotkami a účetními hodnotami poskytnutými účtujícím subjektem, který účtuje a vybírá poplatky, a rovněž jakýkoliv rozdíl mezi těmito jednotkami a prognózou uvedenou v plánu výkonnosti pro každý rok referenčního období;

c) skutečné náklady na společné projekty rozepsané na každý jednotlivý projekt;

d) odůvodnění rozdílu mezi stanovenými náklady a skutečnými náklady na nové a stávající investice poskytovatelů letových navigačních služeb a rovněž rozdíl mezi plánovaným a skutečným datem zahájení používání dlouhodobých aktiv financovaných těmito investicemi pro každý rok referenčního období;

e) popis investičních projektů přidaných, zrušených nebo nahrazených během referenčního období, pokud jde o významné investice určené v plánu výkonnosti a schválené vnitrostátním dozorovým orgánem v souladu s čl. 28 odst. 4.

PŘÍLOHA VIII

POŽADAVKY PRO VÝPOČET VÝKONOVÝCH JEDNOTEK TRAŤOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB A VÝKONOVÝCH JEDNOTEK LETIŠTNÍCH A PŘIBLIŽOVACÍCH SLUŽEB UVEDENÝCH V ČLÁNKU 25

1. **Výpočet výkonových jednotek traťových navigačních služeb**

1.1. Výkonové jednotky traťových navigačních služeb se vypočítají jako součin faktoru vzdálenosti a faktoru hmotnosti příslušného letu. Celkový počet výkonových jednotek traťových navigačních služeb představuje celkový počet výkonových jednotek v souvislosti s lety IFR, jakož i výkonových jednotek v souvislosti s lety VFR, kterým nebyla udělena výjimka v souladu s čl. 31 odst. 3, 4 a 5.

1.2. Faktor vzdálenosti vztahující se na danou oblast zpoplatnění se vypočítá, když se vydělí stem počet kilometrů proletěných v celkové vzdušné vzdálenosti mezi letištěm odletu z oblasti zpoplatnění nebo bodem vstupu do ní a letištěm příletu do oblasti zpoplatnění nebo bodem výstupu z ní, v souladu se skutečně proletěnou tratí zaznamenanou manažerem struktury vzdušného prostoru.

Vzdálenost, která musí být zohledněna, se sníží o 20 kilometrů pro každý vzlet a každé přistání na území oblasti zpoplatnění.

1.3. Faktor hmotnosti, vyjádřený jako číselný údaj zaokrouhlený na dvě desetinná místa, je druhá odmocnina kvocientu získaného tak, že počet metrických tun maximální certifikované vzletové hmotnosti letadla uvedené v letové příručce se vydělí padesáti.

1.4. Pokud má letadlo několik certifikovaných maximálních vzletových hmotností, použije se ta nejvyšší.

1.5. Provozovatelé letišť deklarují složení své flotily a certifikovanou maximální vzletovou hmotnost každého ze svých letadel orgánu, jenž zodpovídá za výběr poplatků, kdykoli nastane změna a nejméně jednou za rok.

Pokud je faktor hmotnosti neznámý, vypočítá se za pomoci hmotnosti nejtěžšího letadla stejného známého typu.

1.6. Pokud se poplatky účtují a vybírají v regionálním rámci, mohou členské státy přijmout společný způsob používání.

2. **Výpočet výkonových jednotek letištních a přibližovacích služeb**

2.1. Výkonová jednotka letištních a přibližovacích služeb se rovná faktoru hmotnosti dotčeného letadla.

2.2. Faktor hmotnosti, vyjádřený jako číselný údaj zaokrouhlený na dvě desetinná místa, odpovídá jedné padesátině nejvyšší maximální certifikované vzletové hmotnosti letadla vyjádřené v metrických tunách uvedené v příloze VIII bodech 1.3 až 1.5, umocněné na 0,7.

PŘÍLOHA IX

JEDNOTKOVÉ SAZBY

1. VÝKAZNÍ TABULKY PRO VÝPOČET JEDNOTKOVÉ SAZBY

Výkazní tabulka pro výpočet jednotkové sazby se vyplňuje každoročně, zvlášť pro každý příslušný subjekt, jemuž vznikly náklady v oblasti zpoplatnění, za použití šablony tabulky 2. Kromě toho je třeba každoročně vyplnit konsolidovanou výkazní tabulku za použití šablony tabulky 2, v níž je obsažen souhrn údajů od příslušných subjektů pro oblast zpoplatnění.

2. VÝKAZNÍ TABULKY PRO DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE O ÚPRAVÁCH

Pro každou oblast zpoplatnění se každoročně vyplní konsolidovaná výkazní tabulka s doplňujícím informacemi o úpravách za použití šablony tabulky 3.

3. VÝKAZNÍ TABULKY S DOPLŇUJÍCÍMI INFORMACEMI O SPOLEČNÝCH PROJEKTECH A PŘÍJMECH Z PROGRAMŮ POMOCI UNIE

Pro každou oblast zpoplatnění se každoročně vyplní konsolidovaná výkazní tabulka s doplňujícím informacemi o společných projektech a příjmech z programů pomoci Unie za použití šablony tabulky 4.

Tabulka 2 – Výpočet jednotkové sazby

Název oblasti zpoplatnění	
Měna	
Název subjektu	

		Referenční období				
	Tabulka 2 A – Úpravy vztahující se na rok n	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
A. Sdílení nákladů						
	Stanovené náklady					
1.1	**Stanovené náklady ve jmenovitém vyjádření – bez letů VFR – tabulka 1** ***(článek 22)***					
	Výpočet úpravy o inflaci					
2.1	Stanovené náklady podléhající úpravě o inflaci					
2.2	Prognóza indexu inflace – tabulka 1					
2.3	Skutečný index inflace – tabulka 1					
2.4	Skutečný/prognózovaný index celkové inflace (v %)					
2.5	**Úprava o inflaci vztahující se na rok n** ***(článek 26)***					
	Rozdíly mezi stanovenými a skutečnými náklady uvedenými v čl. 28 odst. 4 až 6					
3.1	Nové a stávající investice *(čl. 28 odst. 4)*					
3.3	Náklady příslušných orgánů a kvalifikovaných subjektů *(čl. 28 odst. 5)*					
3.4	Náklady organizace Eurocontrol *(čl. 28 odst. 5)*					
3.5	Důchodové náklady *(čl. 28 odst. 6)*					
3.6	Úroky z úvěrů *(čl. 28 odst. 6)*					
3.7	Změny v právních předpisech *(čl. 28 odst. 6)*					
3.8	**Rozdíly mezi stanovenými a skutečnými náklady vztahující se na rok n** ***(čl. 28 odst. 4 až 6)***					
B. Sdílení rizika provozu						
	Úprava sdílení rizika provozu					
4.1	Stanovené náklady podléhající sdílení rizika provozu					
4.2	Odchylka (v %) podle čl. 27 odst. 2 a 5					
4.3	Další příjmy (v %) navrácené uživatelům podle čl. 27 odst. 3 a 5					
4.4	Ztráta příjmů (v %), kterou nesou uživatelé vzdušného prostoru, podle čl. 27 odst. 3 a 5					
4.5	Odchylka (v %) uvedená v čl. 27 odst. 4					
4.6	Prognózované výkonové jednotky celkem (plán výkonnosti)					
4.7	Skutečné výkonové jednotky celkem					
4.8	Skutečné/prognózované výkonové jednotky celkem (v %)					
4.9	**Úprava sdílení rizika provozu vztahující se na rok n** ***(čl. 27 odst. 2 až 5)***					
	Úprava provozu					
5.1	Pro stanovené náklady nepodléhající sdílení rizika provozu *(čl. 27 odst. 8)*					
5.2	Úpravy jednotkové sazby roku n nepodléhající sdílení rizika provozu *(čl. 27 odst. 9)*					
5.3	**Úpravy provozu vztahující se na rok n** ***(čl. 27 odst. 8 a 9)***					
C. Systémy finančních pobídek v oblasti kapacity a životního prostředí						
	Úpravy vztahující se na finanční pobídky					
6.1	Finanční pobídky vztahující se na oblast kapacity *(čl. 11 odst. 3)*					
6.2	Finanční pobídky vztahující se na oblast životního prostředí *(čl. 11 odst. 4)*					
6.3	Další finanční pobídky vztahující se na oblast kapacity *(čl. 11 odst. 4)*					
6.4	**Finanční pobídky vztahující se na rok n** ***(čl. 11 odst. 3 a 4)***					
D. Ostatní úpravy						
	Modulace poplatků					
7.1	**Úprava pro zajištění neutrality příjmů pro modulaci poplatků v roce n** ***(čl. 32 odst.1)***					
	Revize jednotkové sazby					
8.1	Dočasná jednotková sazba použitá v roce n					
8.2	**Rozdíl v příjmech v důsledku dočasného použití jednotkové sazby v roce n** ***(čl. 29 odst. 5)***					
	Křížové financování mezi oblastmi zpoplatnění					
9.1	**Křížové financování pro jinou oblast / jiné oblasti (-) / od (+) jiné oblasti / jiných oblastí zpoplatnění vztahující se na rok n**					
	Ostatní příjmy					
10.1	Programy pomoci Unie *(čl. 25 odst. 3 písm. a))*					
10.2	Veřejné finance členského státu *(čl. 25 odst. 3 písm. a))*					
10.3	Komerční činnost (*čl. 25 odst. 3 písm. b)*)					
10.4	Příjmy ze smluv s provozovateli letišť *(čl. 25 odst. 3 písm. c))*					
10.5	**Celkové ostatní příjmy vztahující se na rok n** ***(čl. 25 odst. 3)***					
	Použití nižší jednotkové sazby					
11.1	**Ztráta příjmu při použití nižší jednotkové sazby v roce n** ***(čl. 29 odst. 6)***					
12	**Celkové úpravy vztahující se na rok n**					

	Tabulka 2 B – Výpočet jednotkové sazby pro rok n (1)	**N**	**N+1**	**N+2**	**N+3**	**N+4**
13.1	Stanovené náklady ve jmenovitém vyjádření bez letů VFR *(čl. 25 odst. 2 písm. a))*					
13.2	Úprava o inflaci: částka převedená do roku n *(čl. 25 odst. 2 písm. b))*					
13.3	Úprava sdílení rizika provozu: částky převedené do roku n *(čl. 25 odst. 2 písm. c))*					
13.4	Rozdíly v nákladech podle čl. 28 odst. 4 až 6: částky převedené do roku n *(čl. 25 odst. 2 písm. d))*					
13.5	Finanční pobídky: částky převedené do roku n *(čl. 25 odst. 2 písm. e))*					
13.6	Modulace poplatků: částky převedené do roku n *(čl. 25 odst. 2 písm. f))*					
13.7	Úpravy provozu: částky převedené do roku n (čl. 25 odst. 2 písm. g) a h))					
13.8	Ostatní příjmy *(čl. 25 odst. 2 písm. i))*					
13.9	Křížové financování mezi oblastmi zpoplatnění *(čl. 25 odst. 2 písm. j))*					
13.10	Rozdíly v příjmech z dočasného použití jednotkové sazby *(čl. 25 odst. 2 písm. k))*					
13.11	**Celkový součet pro výpočet jednotkové sazby pro rok n**					
13.12	**Prognózované výkonové jednotky celkem pro rok n (plán výkonnosti)**					
13.13	**Jednotková sazba pro rok n podle čl. 25 odst. 2 (v národní měně)**					
13.14	**Popř. snížení podle čl. 29 odst. 6 (v národní měně)**					
14	**Použitelná jednotková sazba pro rok n**					

Náklady, příjmy a jiné částky v tisících – výkonové jednotky v tisících

(1) Včetně úprav vztahujících se na předchozí referenční období (čl. 25 odst. 2) písm. l))

Tabulka 3 – Doplňující informace o úpravách

Název oblasti zpoplatnění	

Doplňující informace o úpravách	Částky	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Po RO
Úprava o inflaci rok n							
Úprava o inflaci rok n+1							
Úprava o inflaci rok n+2							
Úprava o inflaci rok n+3							
Úprava o inflaci rok n+4							
Úprava o inflaci celkem (článek 26)							
Sdílení rizika provozu rok n							
Sdílení rizika provozu rok n+1							
Sdílení rizika provozu rok n+2							
Sdílení rizika provozu rok n+3							
Sdílení rizika provozu rok n+4							
Úprava sdílení rizika provozu celkem (čl. 27 odst. 2 až 5)							
Rozdíl v nákladech na investice rok n							
Rozdíl v nákladech na investice rok n+1							
Rozdíl v nákladech na investice rok n+2							
Rozdíl v nákladech na investice rok n+3							
Rozdíl v nákladech na investice rok n+4							
Úpravy vztahující se na náklady na investice celkem (čl. 28 odst. 4)							
Rozdíl v nákladech příslušných orgánů a KS rok n							
Rozdíl v nákladech příslušných orgánů a KS rok n+1							
Rozdíl v nákladech příslušných orgánů a KS rok n+2							
Rozdíl v nákladech příslušných orgánů a KS rok n+3							
Rozdíl v nákladech příslušných orgánů a KS rok n+4							
Celkové úpravy vztahující se na náklady příslušných orgánů a KS (čl. 28 odst. 5)							
Rozdíl v nákladech organizace Eurocontrol rok n							
Rozdíl v nákladech organizace Eurocontrol rok n+1							
Rozdíl v nákladech organizace Eurocontrol rok n+2							
Rozdíl v nákladech organizace Eurocontrol rok n+3							
Rozdíl v nákladech organizace Eurocontrol rok n+4							
Celkové úpravy vztahující se na náklady organizace Eurocontrol (čl. 28 odst. 5)							
Rozdíl v důchodových nákladech rok n							
Rozdíl v důchodových nákladech rok n+1							
Rozdíl v důchodových nákladech rok n+2							
Rozdíl v důchodových nákladech rok n+3							
Rozdíl v důchodových nákladech rok n+4							
Celkové úpravy vztahující se na důchodové náklady (čl. 28 odst. 6)							
Rozdíl v úrocích z úvěrů rok n							
Rozdíl v úrocích z úvěrů rok n+1							
Rozdíl v úrocích z úvěrů rok n+2							
Rozdíl v úrocích z úvěrů rok n+3							
Rozdíl v úrocích z úvěrů rok n+4							
Celkové úpravy vztahující se na úroky z úvěrů (čl. 28 odst. 6)							
Náklady vztahující se na změnu v právních předpisech rok n							
Náklady vztahující se na změnu v právních předpisech rok n+1							
Náklady vztahující se na změnu v právních předpisech rok n+2							
Náklady vztahující se na změnu v právních předpisech rok n+3							
Náklady vztahující se na změnu v právních předpisech rok n+4							
Celkové úpravy vztahující se na změny v právních předpisech (čl. 28 odst. 6)							
Finanční pobídky rok n							
Finanční pobídky rok n+1							
Finanční pobídky rok n+2							
Finanční pobídky rok n+3							
Finanční pobídky rok n+4							
Finanční pobídky celkem (čl. 11 odst. 3 a čl. 11 odst. 4)							
Modulace poplatků rok n							
Modulace poplatků rok n+1							
Modulace poplatků rok n+2							
Modulace poplatků rok n+3							
Modulace poplatků rok n+4							
Celkové úpravy vztahující se na modulaci poplatků (čl. 32 odst. 1)							
Úprava provozu rok n							
Úprava provozu rok n+1							
Úprava provozu rok n+2							
Úprava provozu rok n+3							
Úprava provozu rok n+4							
Úpravy provozu celkem (čl. 27 odst. 8 a 9)							

Příjmy přijaté z programů pomoci Unie v roce n							
Příjmy přijaté z programů pomoci Unie v roce n+1							
Příjmy přijaté z programů pomoci Unie v roce n+2							
Příjmy přijaté z programů pomoci Unie v roce n+3							
Příjmy přijaté z programů pomoci Unie v roce n+4							
Celkové příjmy přijaté z programů pomoci Unie (čl. 25 odst. 3 písm. a))							
Příjmy přijaté z veřejných financí členského státu v roce n							
Příjmy přijaté z veřejných financí členského státu v roce n+1							
Příjmy přijaté z veřejných financí členského státu v roce n+2							
Příjmy přijaté z veřejných financí členského státu v roce n+3							
Příjmy přijaté z veřejných financí členského státu v roce n+4							
Celkové příjmy přijaté z veřejných financí členského státu (čl. 25 odst. 3 písm. a))							
Příjmy z komerční činnosti v roce n							
Příjmy z komerční činnosti v roce n+1							
Příjmy z komerční činnosti v roce n+2							
Příjmy z komerční činnosti v roce n+3							
Příjmy z komerční činnosti v roce n+4							
Celkové příjmy z komerční činnosti (čl. 25 odst. 3 písm. b))							
Příjmy ze smluv s provozovateli letišť v roce n							
Příjmy ze smluv s provozovateli letišť v roce n+1							
Příjmy ze smluv s provozovateli letišť v roce n+2							
Příjmy ze smluv s provozovateli letišť v roce n+3							
Příjmy ze smluv s provozovateli letišť v roce n+4							
Celkové příjmy ze smluv s provozovateli letišť (čl. 25 odst. 3 písm. c))							
Rozdíly v příjmech – revize JS rok n							
Rozdíly v příjmech – revize JS rok n+1							
Rozdíly v příjmech – revize JS rok n+2							
Rozdíly v příjmech – revize JS rok n+3							
Rozdíly v příjmech – revize JS rok n+4							
Celkové rozdíly v příjmech z použití dočasné JS (čl. 29 odst. 5)							

Částky v tisících (v národní měně)

Tabulka 4 – Doplňující informace o společných projektech a o příjmech z programů pomoci Unie přidělených oblasti zpoplatnění

Název oblasti zpoplatnění

Přijaté částky

Odkaz na projekt (dle grantové dohody)	Název projektu	Hodnota financovaného projektu v tisících EUR		Poskytnuté částky (dle grantové dohody) v tisících EUR		Společný projekt r/n	Skutečné přijaté částky (oblast zpoplatnění) v tisících EUR					
		Celkem	Pro oblast zpoplatnění	Celkem	Pro oblast zpoplatnění		Předchozí RO	N	N+1	N+2	N+3	N+4
Celkem v tisících EUR												
Celkem v tisících v národní měně												

Částky vyplacené uživatelům vzdušného prostoru skrze jiné příjmy

Odkaz na projekt (dle grantové dohody)	Název projektu	Ponechané částky vztahující se na administrativní náklady pro oblast zpoplatnění v tisících EUR	Celkem k proplacení pro oblast zpoplatnění v tisících EUR	Částky proplacené uživatelům (oblast zpoplatnění) v tisících v národní měně						
				Předchozí RO	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Po RO
Celkem v tisících EUR										
Celkem v tisících v národní měně										

4. DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE K VÝKAZNÍM TABULKÁM UVEDENÝM V BODECH 1, 2 A 3

Následující doplňující informace se poskytují spolu s informacemi, které je třeba zahrnout do výkazních tabulek pro výpočet jednotkové sazby a pro doplňující informace o úpravách uvedených v bodech 1 a 2:

a) popis a odůvodnění zavedení různých oblastí zpoplatnění, zejména s ohledem na oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb a případné křížové subvence mezi oblastmi zpoplatnění;

b) popis politiky výjimek a popis finančních prostředků na pokrytí s tím souvisejících nákladů;

c) popis úprav vyplývajících z mechanismu sdílení rizika provozu v souladu s článkem 27;

d) popis rozdílů mezi stanovenými náklady a skutečnými náklady roku n jako výsledek změn v nákladech uvedených v čl. 28 odst. 3 včetně popisu změn uvedených v tomto článku;

e) popis úprav vyplývajících z nepředvídaných změn v nákladech v souladu s čl. 28 odst. 3 až 6;

f) popis případných jiných příjmů, rozepsaných podle jednotlivých kategorií uvedených v čl. 25 odst. 3;

g) popis použití systémů finančních pobídek uvedených v čl. 11 odst. 3 a v čl. 11 odst. 4 v roce n a výsledné finanční výhody a nevýhody; popis a vysvětlení modulace poplatků za letové navigační služby použité v příslušných případech v roce n podle článku 32 a výsledné úpravy;

h) popis úprav vztahujících se na dočasné použití jednotkové sazby podle čl. 29 odst. 5;

i) popis křížového financování mezi oblastmi zpoplatnění traťových navigačních služeb nebo mezi oblastmi zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb v souladu s čl. 15 odst. 2 písm. e) nařízení č. 550/2004;

j) informace o použití nižší jednotkové sazby podle čl. 29 odst. 6 než jednotkové sazby vypočítané v souladu s čl. 25 odst. 2 a prostředky na financování rozdílu v příjmech;

k) informace a rozčlenění úprav vztahujících se na předchozí referenční období, jež mají dopad na výpočet jednotkové sazby.

Následující doplňující informace jsou poskytovány spolu s informacemi, které mají být zahrnuty ve výkazních tabulkách s doplňujícími informacemi o společných projektech a programech pomoci Unie uvedených v bodě 3:

l) informace o nákladech na společné projekty a jiné financované projekty rozepsané podle jednotlivých projektů, jakož i o veřejných prostředcích získaných na tyto projekty od veřejných orgánů.

PŘÍLOHA X

KRITÉRIA PRO POSOUZENÍ, ZDA POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB UVEDENÝCH V ČL. 35 ODST. 1 PODLÉHÁ TRŽNÍM PODMÍNKÁM

1. Rozsah, v jakém mohou poskytovatelé služeb volně rozhodnout o tom, zda zahájí nebo ukončí poskytování uvedených služeb:

   a) výskyt jakékoliv významné právní, ekonomické nebo jiné překážky, která by poskytovateli služby bránila nabízet tyto službu nebo je dále poskytovat;

   b) rozsah působnosti, doba trvání a hodnota smluv o poskytování služeb;

   c) existence postupů umožňujících převedení nebo jiné zpřístupnění hmotných a nehmotných aktiv, duševního vlastnictví a personálu ze stávající strany na jinou stranu.

2. Rozsah volného výběru poskytovatele služeb, včetně možnosti vlastního poskytování letištních a přibližovacích služeb v případě letišť:

   a) existence právních, smluvních či praktických překážek bránících změně poskytovatele služeb nebo v případě letištních a přibližovacích služeb přechodu k vlastnímu poskytování letových navigačních služeb ze strany letišť;

   b) existence konzultačního postupu, díky kterému budou zohledněny názory uživatelů vzdušného prostoru, pokud se mění ustanovení o poskytování služeb.

3. Rozsah, v němž existuje tržní struktura a hospodářská soutěž či věrohodná vyhlídka na hospodářskou soutěž:

   a) existence veřejného nabídkového řízení (nepoužije se v případě vlastního poskytování služeb);

   b) informace o důvěryhodných alternativních poskytovatelích služeb schopných účastnit se nabídkového řízení, kteří poskytovali služby v minulosti, včetně možnosti vlastního poskytování služeb v případě letiště.

4. V případě letištních a přibližovacích služeb rozsah, v jakém letiště podléhají obchodnímu tlaku na náklady nebo právní úpravě založené na pobídkách:

   a) zda jsou letiště aktivně zapojena do hospodářské soutěže v oblasti letecké dopravy;

   b) rozsah, v jakém letiště nesou náklady spojené s poplatky za letové navigační služby;

   c) zda letiště působí v konkurenčním prostředí či v prostředí hospodářských pobídek navržených s cílem stanovit maximální výši cen či jinak motivovat ke snížení nákladů.

5. Rozsah, v němž poskytovatel letových navigačních služeb nebo služeb CNS, MET a AIS nebo datových služeb ATM, který také poskytuje služby traťové navigace, má oddělené účetnictví a vykazování.

6. V případě letištních a přibližovacích služeb se posouzení uvedené v této příloze provede pro každé jednotlivé letiště nebo pro skupinu letišť.

PŘÍLOHA XI

VÝKAZNÍ TABULKY NA PODPORU NÁKLADOVÉHO ZÁKLADU A JEDNOTKOVÝCH SAZEB, KTERÉ MUSÍ BÝT PŘEDKLÁDÁNY KOMISI V SOULADU S ČL. 35 ODST. 6

1. NÁKLADY NA LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY

1.1. Výkazní tabulky

Hlášení údajů v tabulkách A a B se řídí následujícími pokyny:

a) tabulky se vyplní pro každou oblast zpoplatnění. Náklady a ceny jsou vyjádřeny v národní měně;

b) v tabulce A představují údaje skutečné údaje od roku (n – 5) do roku (n – 1) a plánované údaje na rok (n) a následující roky;

c) v tabulce B odráží roční cena hodnotu zakázky. Dotčený členský stát v tabulce popíše a vykáže jednotku výstupu použitou pro stanovení hodnoty zakázky. Pokud jde o letištní a přibližovací služby, tabulka B se vyplní zvlášť pro každé letiště, kde jsou služby letové navigace poskytovány za tržních podmínek v oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb.

Tabulka A

Tabulka A – Celkové náklady

Název oblasti zpoplatnění **Měna** **Organizace**	**Rok n**

	(n-5) A	(n-4) A	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P
Podrobnosti podle druhu (ve jmenovitém vyjádření)										
Personál										
Ostatní provozní náklady										
Odpisy										
Náklady na kapitál										
Mimořádné položky										
Náklady celkem										

Tabulka B

Tabulka B – Roční cena a jednotková cena

Název oblasti zpoplatnění **Měna** **Organizace**	**Rok n**

	(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
Roční cena (a)										
Jednotka výstupu (b)										
Jednotková cena										

(a) Roční cena v tisících v národní měně
(b) Jednotka výstupu – bude specifikováno

1.2. **Doplňující informace**

Následující doplňující informace jsou poskytovány spolu s informacemi, které je třeba zahrnout do tabulek A a B:

a) popis jednotky výstupu použité v tabulce B;

b) popis kritérií používaných pro přidělování nákladů na zařízení či služby mezi různé letové navigační služby na základě seznamu zařízení a služeb uvedených v Evropském oblastním navigačním plánu ICAO (dokument 7754);

c) pro veškeré údaje v tabulkách A a B popis a vysvětlení rozdílů mezi plánovanými a skutečnými údaji pro roky (n – 5) až (n – 1);

d) popis a vysvětlení pětiletých plánovaných nákladů a investic vzhledem k očekávanému provozu;

e) popis a vysvětlení metody přijaté pro výpočet odpisů: pořizovací nebo stávající ceny;

f) odůvodnění nákladů na kapitál, včetně prvků základu aktiv;

g) popis zdrojů financování dotčených letových navigačních služeb v souvislosti s každou oblastí zpoplatnění, kde služby podléhají tržním podmínkám.

PŘÍLOHA XII

PODSTATNÉ PRVKY KONZULTACÍ PODLE ČL. 24 ODST. 3 A ČL. 30 ODST. 1

1. Konzultace uvedená v čl. 24 odst. 3 se týká zejména následujících podstatných prvků souvisejících s transparentností nákladů:

   a) skutečné náklady vzniklé během předchozího roku a rozdíl mezi skutečnými náklady a stanovenými náklady zahrnutými v plánu výkonnosti;

   b) vývoj nákladů uvedených v čl. 28 odst. 3.

2. Tato konzultace uvedená v čl. 30 odst. 1 se týká zejména následujících podstatných prvků vztahujících se na transparentnost nákladů:

   a) politika zpoplatnění zahrnující mj. načasování úprav jednotkových sazeb a křížové financování mezi oblastmi zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb;

   b) vývoj provozu v porovnání s prognózou provozu stanovenou v plánu výkonnosti;

   c) použití mechanismu sdílení rizika provozu uvedeného v článku 27 a systému nebo systémů pobídek prováděných na základě článku 11;

   d) případně zamýšlené změny oblastí zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb v souladu s čl. 21 odst. 5 písm. a);

   e) případně služby, u nichž se předpokládá, že budou podléhat tržním podmínkám v souladu s čl. 35 odst. 3 písm. b).

PŘÍLOHA XIII

SPECIFICKÉ POŽADAVKY NA SYSTÉMY POBÍDEK UVEDENÉ V ČL. 11 ODST. 3

1. MODULACE PIVOTNÍCH HODNOT

1.1. **Pro traťové navigační služby**

Pokud se vnitrostátní dozorový orgán rozhodne použít modulační mechanismus pivotních hodnot pro traťovou navigaci v souladu s čl. 11 odst. 3 písm. c) bodem ii) a písm. g) body iii) a v), může se tento modulační mechanismus řídit jedním nebo oběma níže uvedenými písmeny:

a) umožnit zohlednění významných a nepředvídaných změn v provozu; v tomto případě se pivotní hodnota pro rok n zakládá na referenční hodnotě uvedené v listopadovém vydání operačního plánu sítě roku n – 1 na úrovni jednotlivých poskytovatelů letových navigačních služeb;

b) omezit rozsah pobídek k pokrytí zpoždění pouze v souvislosti s kapacitou ATC, směrováním ATC, personálem ATC, výbavou ATC, řízením vzdušného prostoru a speciálními událostmi s kódy C, R, S, T, M a P příručky uživatele ATFCM.

1.2. **Pro letištní a přibližovací služby**

Pokud se vnitrostátní dozorový orgán rozhodne použít modulační mechanismus pivotních hodnot pro letištní a přibližovací služby v souladu s čl. 11 odst. 3 písm. c) bodem ii) a písm. g) body iii) a v), může se tento modulační mechanismus řídit jedním nebo oběma níže uvedenými písmeny:

a) umožnit zohlednění významných a nepředvídaných změn v provozu, přičemž v tomto případě je pivotní hodnota pro rok n modulována na základě objektivních a transparentních zásad stanovených v plánu výkonnosti;

b) omezit rozsah pobídek k pokrytí zpoždění pouze v souvislosti s kapacitou ATC, směrováním ATC, personálem ATC, výbavou ATC, řízením vzdušného prostoru a speciálními událostmi s kódy C, R, S, T, M a P příručky uživatele ATFCM.

2. VÝPOČET FINANČNÍCH VÝHOD A NEVÝHOD

2.1. **Pro traťové navigační služby**

a) Finanční výhoda uvedená v čl. 11 odst. 3 písm. e) se vypočte jako procentní podíl stanovených nákladů v roce n a získá se zpět od uživatelů vzdušného prostoru prostřednictvím zvýšení jednotkové sazby v roce n + 2, pokud odchylka průměrného zpoždění na let z důvodů ATFM v roce n pod pivotní hodnotou je v absolutní hodnotě vyšší než spodní hranice symetrického rozpětí uvedeného v čl. 11 odst. 3 písm. d).

   Procentní podíl stanovených nákladů musí od spodní hranice symetrického rozpětí až po varovnou prahovou hodnotu uvedenou v čl. 9 odst. 4 písm. b) bodě iii) sledovat postupnou klouzavou stupnici, přičemž maximální pevně stanovený procentní podíl se použije, pokud odchylka průměrného zpoždění na let z důvodů ATFM v roce n pod pivotní hodnotou je v absolutní hodnotě rovna hodnotě varovné prahové hodnoty nebo je vyšší.

b) Finanční nevýhoda uvedená v čl. 11 odst. 3 písm. f) se vypočte jako procentní podíl stanovených nákladů v roce n a vrátí se uživatelům vzdušného prostoru prostřednictvím snížení jednotkové sazby v roce n + 2, pokud odchylka průměrného zpoždění na let z důvodů ATFM v roce n nad pivotní hodnotou je v absolutní hodnotě vyšší než horní hranice symetrického rozpětí uvedeného v čl. 11 odst. 3 písm. d).

   Procentní podíl stanovených nákladů musí od horní hranice symetrického rozpětí až po varovnou prahovou hodnotu uvedenou v čl. 9 odst. 4 písm. b) bodě iii) sledovat postupnou klouzavou stupnici, přičemž maximální pevně stanovený procentní podíl se použije, pokud odchylka průměrného zpoždění na let z důvodů ATFM v roce n nad pivotní hodnotou je v absolutní hodnotě rovna hodnotě varovné prahové hodnoty nebo je vyšší.

2.2. **Pro letištní a přibližovací služby**

a) Finanční výhoda uvedená v čl. 11 odst. 3 písm. e) se vypočte jako procentní podíl stanovených nákladů v roce n a získá se zpět od uživatelů vzdušného prostoru prostřednictvím zvýšení jednotkové sazby v roce n + 2, pokud je skutečné zpoždění při příletu z důvodů ATFM na let v roce n nižší než spodní hranice symetrického rozpětí uvedeného v čl. 11 odst. 3 písm. d).

   Procentní podíl stanovených nákladů musí od spodní hranice symetrického rozpětí až po 50 % pivotní hodnoty sledovat postupnou klouzavou stupnici, přičemž maximální pevně stanovený procentní podíl se použije, pokud skutečné zpoždění při příletu z důvodů ATFM na let v roce n je rovno 50 % pivotní hodnoty nebo je nižší.

b) Finanční nevýhoda uvedená v čl. 11 odst. 3 písm. e) se vypočte jako procentní podíl stanovených nákladů v roce n a vrátí se uživatelům vzdušného prostoru prostřednictvím snížení jednotkové sazby v roce n + 2, pokud skutečné zpoždění při příletu z důvodů ATFM na let v roce n je vyšší než horní hranice symetrického rozpětí uvedeného v čl. 11 odst. 3 písm. d).

Procentní podíl stanovených nákladů musí od horní hranice symetrického rozpětí až po 150 % pivotní hodnoty sledovat postupnou klouzavou stupnici, přičemž maximální pevně stanovený procentní podíl se použije, pokud skutečné zpoždění při příletu z důvodů ATFM na let v roce n je rovno 150 % pivotní hodnoty nebo je vyšší.