II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/317

z 11. februára 2019,

ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) ([1]), a najmä na jeho článok 11 ods. 6,

so zreteľom na nariadenie Európskeho Parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi ([2]), a najmä na jeho článok 15 ods. 4,

keďže:

(1) Systém výkonnosti uvedený v článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 by mal zlepšiť výkonnosť leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií v jednotnom európskom nebi.

(2) Systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb uvedený v článku 15 nariadenia (ES) č. 550/2004 má zásadný význam pre úspešné vykonávanie systému výkonnosti, a preto by ho mal dopĺňať. Systém spoplatňovania by mal prispieť k väčšej transparentnosti pri stanovovaní, ukladaní a vynucovaní odplát vo vzťahu k používateľom vzdušného priestoru a mal by prispievať k nákladovej efektívnosti poskytovania leteckých navigačných služieb a k efektívnosti letov pri zachovaní optimálnej úrovne bezpečnosti. Systém spoplatňovania by mal byť v súlade so systémom traťových odplát Eurocontrolu a s článkom 15 Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (ďalej len „Chicagský dohovor“).

(3) V záujme prehľadnosti a s cieľom stanoviť upravený regulačný rámec pre tretie referenčné obdobie systému výkonnosti je potrebné revidovať vykonávacie pravidlá upravujúce systémy výkonnosti a spoplatňovania uvedené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 390/2013 ([3]) a vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 391/2013 ([4]), ako aj zoskupiť tieto ustanovenia do jedného vykonávacieho nariadenia.

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.
([2]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.
([3]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 390/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií (Ú. v. EÚ L 128, 9.5.2013, s. 1).
([4]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 391/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 128, 9.5.2013, s. 31).

(4) V súlade s článkom 11 ods. 1 nariadenia (ES) č. 549/2004 by sa systém výkonnosti mal vzťahovať na letecké navigačné služby a sieťové funkcie uvedené v článku 6 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ([5]). Toto nariadenie by sa preto malo vzťahovať na manažéra siete menovaného v súlade s článkom 4 ods. 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/123 ([6]).

(5) Systémy výkonnosti a spoplatňovania by mali zlepšiť výkonnosť leteckých navigačných služieb prostredníctvom prístupu gate to gate (od odletu po pristátie) vzťahujúceho sa na traťové aj terminálne letecké navigačné služby. Mali by podporovať dlhodobé zlepšovanie výkonnosti leteckých navigačných služieb v zmysle európskeho riadiaceho plánu ATM ([7]) a zároveň riadne zohľadňovať prvoradé bezpečnostné ciele. Systém výkonnosti by mal prispievať k zníženiu emisií skleníkových plynov z leteckej dopravy a mal by umožňovať optimálne využitie vzdušného priestoru s prihliadnutím na toky letovej prevádzky v európskom vzdušnom priestore.

(6) Orgán na preskúmanie výkonnosti môže Komisii na jej žiadosť poskytnúť nezávislé poradenstvo vo všetkých oblastiach, ktoré majú vplyv na výkonnosť leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií v Únii.

(7) Národné dozorné orgány by mali mať možnosť získať od všetkých príslušných strán vrátane poskytovateľov leteckých navigačných služieb pod ich dohľadom relevantné údaje potrebné na zabezpečenie riadneho vykonávania tohto nariadenia na miestnej úrovni a dohľadu nad ním. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb by mali uľahčiť kontroly a prieskumy, ktoré vykonávajú národné dozorné orgány na účely monitorovania vykonávania systémov výkonnosti a spoplatňovania.

(8) Manažér siete by mal poskytovať príslušné vstupy pre stanovovanie cieľov na úrovni Únie, jednotlivých štátov a funkčných blokov vzdušného priestoru a mal by podporovať dosahovanie výkonnostných cieľov prostredníctvom opatrení a procesov stanovených v plánoch prevádzky siete.

(9) Pri vykonávaní systému výkonnosti by Komisia a členské štáty mali koordinovať svoju činnosť s Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva s cieľom zaistiť riadne zohľadnenie bezpečnostných aspektov v súlade s bezpečnostnými cieľmi a požiadavkami vyplývajúcimi z nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 ([8]).

(10) Referenčné obdobie systému výkonnosti by malo trvať tak dlho, aby poskytovalo istotu požadovanú na vykonanie viacročných programov kapitálových výdavkov s cieľom dosiahnuť očakávanú návratnosť investícií vo forme zlepšenia výkonnosti a zároveň umožňovalo presné predpovede.

(11) Kľúčové ukazovatele výkonnosti by sa mali určiť v kľúčových oblastiach výkonnosti, t. j. bezpečnosť, životné prostredie, kapacita a nákladová efektívnosť. Tieto kľúčové ukazovatele výkonnosti by sa mali používať na účely stanovenia dosiahnuteľných, udržateľných, realistických a časovo ohraničených výkonnostných cieľov na úrovni Únie, jednotlivých štátov alebo funkčných blokov vzdušného priestoru. Kľúčové ukazovatele výkonnosti by sa mali vzťahovať na traťové aj terminálne letecké navigačné služby, ako aj na sieťové funkcie s cieľom zlepšiť celkovú výkonnosť siete.

(12) Komisia by mala stanoviť ciele výkonnosti na úrovni Únie s prihliadnutím na úroveň výkonnosti dosiahnutú v predchádzajúcom referenčnom období alebo obdobiach a na príslušné vstupy, ktoré poskytol orgán na preskúmanie výkonnosti, manažér siete a národné dozorné orgány. Vstupy od národných dozorných orgánov by mali obsahovať najmä počiatočné náklady a údaje o prognózach objemu dopravy na príslušné referenčné obdobie. Komisia by mala odôvodniť ciele výkonnosti na úrovni Únie opisom základných predpokladov a odôvodnení. Navrhované ciele výkonnosti na úrovni Únie by mali byť predmetom konzultácií so zainteresovanými stranami.

([5]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20).

([6]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/123 z 24. januára 2019, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 28, 31.1.2019, s. 1).

([7]) Vymedzený v článku 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 409/2013 z 3. mája 2013 o vymedzení spoločných projektov, vytvorení riadiacej štruktúry a určení stimulov na podporu vykonávania európskeho riadiaceho plánu manažmentu letovej prevádzky. Text s významom pre EHP. (Ú. v. EÚ L 123, 4.5.2013, s. 1).

([8]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).

(13) Členské štáty by s prihliadnutím na miestne okolnosti mali mať možnosť rozhodnúť sa, či sa ich vlastné plány výkonnosti stanovia na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru.

(14) Národné dozorné orgány by mali byť zodpovedné za vypracovanie plánov výkonnosti na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru vrátane záväzných výkonnostných cieľov na základe kľúčových ukazovateľov výkonnosti uplatňovaných na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru. Vnútroštátne plány výkonnosti alebo plány výkonnosti funkčného bloku vzdušného priestoru by mali zahŕňať iniciatívy na podporu cezhraničnej spolupráce medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb bez ohľadu na ich geografickú pôsobnosť.

(15) Plány výkonnosti by mali zabezpečiť úplnú transparentnosť stanovených nákladov na nové a existujúce investície v súvislosti s nadobudnutím, zveľaďovaním alebo prenájmom dlhodobého majetku. Zásadné investície by mali byť podrobne opísané a odôvodnené a mali by byť v súlade s rozvojom projektu SESAR a s očakávanými prínosmi z hľadiska výkonnosti.

(16) Aby sa pri stanovovaní plánov výkonnosti a v nich uvedených cieľov zohľadnili stanoviská zainteresovaných strán, mali by sa uskutočniť konzultácie na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru.

(17) Vzhľadom na jasnú súvislosť medzi rôznymi kľúčovými oblasťami výkonnosti by sa na účely stanovenia cieľov so zreteľom na prioritu cieľov bezpečnosti mala riadne zohľadňovať vzájomná závislosť medzi cieľmi výkonnosti.

(18) Ciele výkonnosti by mali byť predmetom stimulov s cieľom podporiť lepšiu výkonnosť, a to vrátane uplatňovania mechanizmu zdieľania rizika objemu dopravy vo vzťahu ku kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť. Systémy stimulov by mali byť účinné a mali by nediskriminačne a transparentne stanovovať parametre na účely odmeňovania alebo penalizácie skutočnej výkonnosti vo vzťahu k prijatým cieľom výkonnosti. Kľúčová oblasť výkonnosti zameraná na bezpečnosť by nemala byť predmetom stimulov z dôvodu jej prvoradého charakteru. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby zavedenie systémov stimulov nemalo nepriaznivý vplyv na plánované a prebiehajúce investície zamerané na dosiahnutie primeranej kapacity a efektívnosti letov v prospech používateľov.

(19) Členské štáty by mali prijať návrhy plánov výkonnosti a predložiť ich Komisii na posúdenie a preskúmanie. V tejto súvislosti by Komisia mala najprv overiť úplnosť plánov výkonnosti. Ak sú tieto plány úplné, Komisia by mala posúdiť, či navrhované ciele výkonnosti obsiahnuté v plánoch výkonnosti sú v súlade s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie. Ak sa nepotvrdí požadovaný súlad, Komisia by mala požiadať členské štáty o revíziu ich plánov a cieľov výkonnosti alebo o prijatie nápravných opatrení.

(20) Členské štáty by mali prijať a uverejniť konečné verzie svojich plánov výkonnosti až po tom, čo Komisia usúdi, že národné ciele výkonnosti alebo ciele výkonnosti stanovené na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „ciele výkonnosti FAB“), ktoré sú v nich uvedené, sú v súlade s cieľmi na úrovni Únie.

(21) Ciele stanovené v navrhovaných plánoch výkonnosti by sa mali uplatňovať počas postupov posudzovania od začiatku referenčného obdobia a prípadne počas revízie cieľov výkonnosti stanovených na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru. Po prijatí konečných plánov výkonnosti by sa ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť mali uplatňovať so spätnou účinnosťou prostredníctvom prispôsobenia jednotkových sadzieb s cieľom zabezpečiť, aby používatelia vzdušného priestoru profitovali zo zlepšenia výkonnosti od začiatku referenčného obdobia.

(22) Členské štáty by mali požiadať Komisiu o povolenie, ak chcú počas referenčného obdobia vykonať revíziu jedného alebo viacerých cieľov výkonnosti. Takúto žiadosť možno podať pri dosiahnutí varovných prahov alebo ak členský štát preukáže, že pôvodné údaje, predpoklady a odôvodnenia, a to aj pokiaľ ide o investície, tvoriace základ cieľov výkonnosti už v značnej miere a dlhodobo nie sú presné z dôvodu okolností, ktoré v čase prijatia plánu výkonnosti neboli predvídateľné. Komisia by mala povoliť dotknutému členskému štátu pristúpiť k zamýšľanej revízii len, ak je to nevyhnutné a primerané vzhľadom na uvedené okolnosti a ak revidované ciele výkonnosti zabezpečia zachovanie súladu s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie.

(23) Zavedenie nových technológií a obchodných modelov na podporu poskytovania integrovaných služieb by malo v priebehu času viesť k významnému zníženiu nákladov v prospech používateľov, ale môže si vyžiadať počiatočné náklady na reštrukturalizáciu. Ak členský štát preukáže, že reštrukturalizačné opatrenia predstavujú pre používateľov čistý prínos, mal by mať možnosť požiadať aj o revíziu miestnych cieľov nákladovej efektívnosti, aby získal späť súvisiace náklady na reštrukturalizáciu prostredníctvom revízie stanovených nákladov uvedených v jeho plánoch výkonnosti, ak to Komisia povolí.

(24) Komisia by mala preskúmať ciele výkonnosti na úrovni Únie počas referenčného obdobia, aby zistila, či sú naďalej primerané. Komisia by mala zvážiť revíziu cieľov výkonnosti na úrovni Únie, ak sa počas referenčného obdobia preukáže, že tieto ciele už nie sú primerané vzhľadom na zmenené okolnosti a že revízia cieľov je nevyhnutná a primeraná. Revíziou cieľov na úrovni Únie počas referenčného obdobia by sa malo začať nové referenčné obdobie vrátane stanovenia súvisiacich plánov výkonnosti a cieľov výkonnosti na národnej úrovni alebo na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru.

(25) Aj sieťové funkcie by mali byť predmetom cieľov výkonnosti a prispievať k dosiahnutiu cieľov výkonnosti na úrovni Únie. Manažér siete by mal na tento účel vypracovať plán výkonnosti siete, ktorý by mala overiť a prijať Komisia.

(26) Efektívne prevádzkové partnerstvo a kooperatívne rozhodovanie hlavných zainteresovaných strán, ako sú poskytovatelia leteckých navigačných služieb, funkčné bloky vzdušného priestoru, letiská, civilní a vojenskí používatelia vzdušného priestoru a manažér siete, má zásadný význam pre dosiahnutie cieľov výkonnosti sieťových funkcií.

(27) Stanovené náklady na letecké navigačné služby by mali byť financované prostredníctvom odplát uložených používateľom vzdušného priestoru. Tieto odplaty by sa mali vyberať v zónach spoplatňovania stanovených pre traťové a terminálne letecké navigačné služby. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby bol geografický rozsah pôsobnosti týchto zón spoplatňovania jasne určený a aby tieto zóny spoplatňovania boli v súlade s poskytovaním leteckých navigačných služieb. Z dôvodu zmien prevádzky letísk môže byť potrebné upraviť terminálnu zónu spoplatňovania počas referenčného obdobia.

(28) Za každú zónu spoplatňovania by sa mala stanoviť nákladová základňa pre odplaty, ktorá obsahuje stanovené náklady na oprávnené letecké navigačné služby a zariadenia. Členské štáty by mali mať možnosť zahrnúť do týchto nákladových základní stanovené náklady vynaložené ich národnými dozornými orgánmi, ako aj ostatné náklady štátu súvisiace s poskytovaním leteckých navigačných služieb.

(29) Stanovené náklady pre traťové a terminálne odplaty by sa mali určiť pred začiatkom každého referenčného obdobia ako súčasť plánov výkonnosti. Tieto stanovené náklady sú špecifikované na každý kalendárny rok príslušného referenčného obdobia. Národné dozorné orgány by mali overiť, že tieto stanovené náklady zahŕňajú iba nákladové položky, ktoré sú oprávnené v rámci systému výkonnosti a spoplatňovania.

(30) Stanovené náklady zahrnuté do nákladovej základne pre traťové alebo terminálne letecké navigačné služby by mali obsahovať personálne náklady, prevádzkové náklady iné ako personálne náklady, náklady na odpisy, kapitálové náklady a mimoriadne náklady. Skutočne vynaložené náklady by sa mali každoročne vykazovať v súlade s rovnakou kategorizáciou, aby sa zabezpečila konzistentnosť a transparentnosť.

(31) Národné dozorné orgány by mali pred začiatkom každého referenčného obdobia určiť kritériá použité na rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne služby a zodpovedajúcim spôsobom o tom informovať Komisiu. Tieto kritériá by mali zabezpečiť transparentné nastavenie stanovených nákladov a zaručiť, aby medzi traťovými a terminálnymi službami neexistovali krížové dotácie.

(32) Členské štáty by mali každoročne vypočítavať jednotkové sadzby pre svoje traťové a terminálne zóny spoplatňovania. Pri ich výpočte by mali členské štáty zabezpečiť, aby služby alebo zariadenia financované z verejných prostriedkov vrátane programov pomoci Únie, ako je transeurópska dopravná sieť, Nástroj na prepájanie Európy a Kohézny fond, neboli účtované používateľom vzdušného priestoru. Pri výpočte jednotkových sadzieb by členské štáty mali mať možnosť upraviť svoje stanovené náklady o infláciu.

(33) Systém výkonnosti a spoplatňovania by mal stanoviť mechanizmus zdieľania rizika objemu dopravy s cieľom stimulovať poskytovanie služieb. Národné dozorné orgány by mali mať možnosť upraviť hodnoty parametrov zdieľania rizika objemu dopravy vymedzené v tomto nariadení, aby sa zohľadnili miestne okolnosti a aby sa lepšie stimulovalo poskytovanie leteckých navigačných služieb. Uvedené prispôsobenia by sa mali vykonávať po porade s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a používateľmi vzdušného priestoru. Nemali by však znižovať expozíciu poskytovateľa alebo poskytovateľov leteckých navigačných služieb v porovnaní so štandardným mechanizmom stanoveným v tomto nariadení.

(34) Poskytovatelia leteckých navigačných služieb by mali znášať nákladové riziko, pokiaľ ide o rozdiely medzi stanovenými a skutočnými nákladmi, s výnimkou obmedzeného počtu nákladových položiek podliehajúcich osobitným požiadavkám.

(35) Poskytovatelia leteckých navigačných služieb by nemali mať možnosť vytvárať finančné prebytky v dôsledku zrušenia alebo odkladu nových a existujúcich investícií počas referenčného obdobia. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb by mali mať možnosť každoročne upraviť plánované zásadné investície počas referenčného obdobia, a to na základe podrobného odôvodnenia a za predpokladu, že požadované zmeny schváli príslušný národný dozorný orgán. Ak skutočné náklady na nové a existujúce investície presiahnu príslušné stanovené náklady za referenčné obdobie, národné dozorné orgány by mali byť zodpovedné za overenie podrobných odôvodnení, ktoré uviedli poskytovatelia leteckých navigačných služieb, a za schválenie prípadného následného vymáhania dodatočných nákladov od používateľov vzdušného priestoru. Prípadné významné rozdiely v týchto nákladoch by sa nemali účtovať používateľom, pokiaľ národný dozorný orgán nestanovil, že tieto dodatočné náklady vznikli výlučne v dôsledku nových a existujúcich investícií potrebných na prevádzkové zmeny v súlade s vykonávaním európskeho riadiaceho plánu ATM, a najmä spoločných projektov SESAR.

(36) Nepredvídateľné zmeny v uplatniteľných právnych predpisoch alebo finančných podmienkach môžu počas referenčného obdobia viesť k značným odchýlkam skutočných dôchodkových nákladov od stanovených nákladov určených v plánoch výkonnosti. Po kontrole zo strany národného dozorného orgánu by uvedené rozdiely v nákladoch mali byť prenesené na používateľov vzdušného priestoru úpravou jednotkových sadzieb.

(37) Členské štáty by mali každoročne vypočítavať jednotkovú sadzbu pre každú zónu spoplatňovania. Členské štáty by mali mať možnosť stanoviť svoje jednotkové sadzby spoločne, najmä v prípade, keď zóny spoplatňovania presahujú vzdušný priestor viac ako jedného členského štátu alebo keď sú účastníkmi spoločného systému traťových odplát. Komisia by mala overiť, či jednotkové sadzby predložené členskými štátmi sú v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia týkajúcimi sa výpočtu jednotkových sadzieb.

(38) Schéma spoplatňovania by mala zabezpečiť úplné a transparentné informovanie o nákladových základniach pre odplaty, skutočných nákladoch a jednotkových sadzbách. Pred začiatkom referenčného obdobia by mali členské štáty viesť konzultácie s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, zástupcami používateľov vzdušného priestoru a prípadne prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk o plánovaných stanovených nákladoch, plánovaných investíciách, prognózach jednotiek služieb a politike spoplatňovania pre príslušné referenčné obdobie. Členské štáty by mali počas referenčného obdobia zabezpečiť, aby sa s týmito zainteresovanými stranami každoročne viedli konzultácie o zamýšľaných jednotkových sadzbách a o skutočných nákladoch vynaložených v súvislosti s poskytovaním leteckých navigačných služieb. Členské štáty by mali na účely konzultácií sprístupňovať úplné a primerané informácie všetkým subjektom, s ktorými sa vedú konzultácie.

(39) Členské štáty by mali mať možnosť rozhodnúť o úprave odplát za letecké navigačné služby tak, aby poskytli stimuly na vybavenie lietadiel systémami zahrnutými v spoločných projektoch SESAR. Členské štáty by mali mať možnosť ďalej upravovať odplaty s prihliadnutím na úroveň preťaženia siete v konkrétnej oblasti alebo na konkrétnych tratiach v konkrétnych časoch s cieľom zvýšiť efektívnosť leteckých navigačných služieb a podporovať ich optimálne využívanie.

(40) S cieľom zlepšiť účinnosť systému spoplatňovania a znížiť administratívne a účtovné zaťaženie by sa v rámci spoločného systému traťových odplát malo členským štátom umožniť kolektívne vyberať traťové odplaty prostredníctvom jednotnej odplaty za let.

(41) Mali by sa stanoviť opatrenia na presadzovanie s cieľom zabezpečiť rýchle a úplné platby odplát za letecké navigačné služby zo strany používateľov vzdušného priestoru.

(42) Odplaty za letecké navigačné služby pre akýkoľvek konkrétny let by sa mali vypočítať, pokiaľ ide o každú zónu spoplatňovania, ako súčin platnej jednotkovej sadzby a počtu jednotiek služieb. Úroveň odplát uložených najmä na ľahké lietadlá by nemala odrádzať od používania zariadení a služieb potrebných pre bezpečnosť ani od zavádzania nových techník a postupov. Členské štáty by mali hradiť náklady na služby, ktoré poskytli poskytovatelia leteckých navigačných služieb letom oslobodeným od odplát za letecké navigačné služby.

(43) Ak z historických dôkazov nevyplývajú žiadne prevádzkové problémy, členské štáty by mali mať možnosť uplatniť zjednodušený systém spoplatňovania s cieľom motivovať poskytovateľov leteckých navigačných služieb a znížiť administratívne zaťaženie poskytovateľov leteckých navigačných služieb a príslušných národných dozorných orgánov.

(44) Ak sa terminálne letecké navigačné služby alebo spojovacie, navigačné a sledovacie služby, meteorologické služby pre leteckú navigáciu a letecké informačné služby (ďalej len služby „CNS, MET a AIS“) alebo dátové služby ATM poskytujú za trhových podmienok, členské štáty by mali mať možnosť oslobodiť tieto služby od určitých ustanovení týkajúcich sa systému spoplatňovania a od stanovovania cieľov v oblasti nákladovej efektívnosti. Členské štáty by mali mať možnosť určiť takéto trhové podmienky počas referenčného obdobia.

(45) Poskytovanie primeraných údajov a informácií zo strany národných dozorných orgánov, poskytovateľov leteckých navigačných služieb, prevádzkovateľov letísk, koordinátorov letísk, používateľov vzdušného priestoru a manažéra siete je nevyhnutné na účely stanovenia a monitorovania cieľov výkonnosti na úrovni Únie, ako aj na národnej úrovni alebo na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru.

(46) Národné dozorné orgány by mali pravidelne monitorovať pokrok dosiahnutý pri plnení cieľov výkonnosti uvedených v plánoch výkonnosti. Pri nesplnení týchto cieľov by mal členský štát alebo príslušný národný dozorný orgán uplatniť primerané opatrenia, ktoré určili na riešenie situácie.

(47) Komisia by mala monitorovať výkonnosť leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií a pravidelne posudzovať plnenie cieľov výkonnosti. Komisia by mala výsledky tohto monitorovania každý rok predkladať Výboru pre jednotné nebo.

(48) Bez toho, aby boli dotknuté požiadavky na dôvernosť týkajúce sa trhových podmienok, podstatné informácie a záverečné správy požadované podľa tohto nariadenia by sa mali sprístupniť verejnosti s cieľom zaručiť primeranú transparentnosť a umožniť riadne konzultácie so zainteresovanými stranami.

(49) Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 390/2013 a vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 391/2013 by sa mali zrušiť s účinnosťou od 1. januára 2020, mali by sa však uplatňovať aj po tomto dátume v súvislosti so záväzkami týkajúcimi sa druhého referenčného obdobia.

(50) Toto nariadenie by sa malo uplatňovať na tretie referenčné obdobie a na následné referenčné obdobia. Aby bolo možné prijať ciele na úrovni Únie a vypracovať a prijať plány výkonnosti pred začiatkom tretieho referenčného obdobia, toto nariadenie by sa malo uplatňovať s okamžitou platnosťou od dátumu nadobudnutia jeho účinnosti.

(51) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre jednotné nebo,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovujú opatrenia fungovania systému výkonnosti a systému spoplatňovania leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje na poskytovanie leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií pre všeobecnú letovú prevádzku v rámci európskeho regiónu (ďalej len „región EUR“) Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ďalej len „ICAO“), v ktorom sú členské štáty zodpovedné za poskytovanie leteckých navigačných služieb.

Toto nariadenie sa vzťahuje na:

a) poskytovateľov leteckých navigačných služieb uvedených v článku 2 ods. 5 nariadenia (ES) č. 549/2004;

b) subjekt, ktorý Komisia poverila plnením úloh potrebných na vykonávanie sieťových funkcií (ďalej len „manažér siete“) v súlade s článkom 6 ods. 2 nariadenia (ES) č. 551/2004, vymenovaný v súlade s článkom 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/123.

Toto nariadenie sa na účely stanovenia cieľov a monitorovania výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti vzťahuje aj na orgány alebo subjekty vynakladajúce oprávnené náklady, ktoré sa majú získať späť prostredníctvom používateľských odplát podľa článku 15 ods. 2 písm. b) nariadenia (ES) č. 550/2004 a článku 22 ods. 1 tretieho pododseku tohto nariadenia.

3. Toto nariadenie sa vzťahuje na terminálne letecké navigačné služby poskytované na letiskách nachádzajúcich sa na území členských štátov s minimálne 80 000 pohybmi leteckej dopravy podľa pravidiel letu podľa prístrojov (ďalej len „IFR“) za rok.

4. Členské štáty sa môžu rozhodnúť uplatňovať ustanovenia tohto nariadenia aj na terminálne letecké navigačné služby poskytované na iných letiskách nachádzajúcich sa na ich území, ako sú letiská uvedené v odseku 3.

5. Členské štáty sa môžu rozhodnúť uplatňovať ustanovenia tohto nariadenia aj na:

a) letecké navigačné služby a sieťové funkcie poskytované vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné, v rámci iných regiónov ICAO, ako je región EUR, bez toho, aby boli dotknuté práva a povinnosti členských štátov v zmysle Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (ďalej len „Chicagský dohovor“);

b) poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktorí majú povolenie poskytovať letecké navigačné služby bez osvedčenia v súlade s článkom 7 ods. 5 nariadenia (ES) č. 550/2004.

6. Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu o každom rozhodnutí prijatom podľa odseku 4 alebo 5.

Členské štáty zabezpečia, aby obdobie platnosti týchto rozhodnutí zodpovedalo dĺžke referenčného obdobia. Počas referenčného obdobia tieto rozhodnutia nezmenia ani nezrušia.

7. Toto nariadenie sa uplatňuje na tretie referenčné obdobie stanovené v článku 7 a na nasledujúce referenčné obdobia.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „skutočné náklady“ sú náklady skutočne vynaložené v kalendárnom roku na poskytovanie leteckých navigačných služieb, ktoré sú predmetom overenej účtovnej závierky, alebo ak takáto overená účtovná závierka neexistuje, podliehajú záverečnému auditu;

2. „stanovište letových prevádzkových služieb“ alebo „stanovište ATS“ je civilné alebo vojenské stanovište zodpovedné za poskytovanie letových prevádzkových služieb v danom vzdušnom priestore;

3. „koordinátor letiska“ je fyzická alebo právnická osoba menovaná členským štátom na účely vykonávania koordinačných povinností na koordinovaných letiskách stanovených v článku 4 nariadenia Rady (EHS) č. 95/93 ([9]);

4. „prevádzkovateľ letiska“ je akákoľvek právnická alebo fyzická osoba, ktorá prevádzkuje jedno alebo viac letísk;

5. „používateľ vzdušného priestoru“ je prevádzkovateľ lietadla v čase, keď sa let vykonal, alebo ak totožnosť prevádzkovateľa nie je známa, majiteľ lietadla, ak sa nepreukáže, že v danom čase bola prevádzkovateľom iná osoba;

6. „zástupca používateľov vzdušného priestoru“ je akákoľvek právnická osoba alebo subjekt zastupujúci záujmy jednej alebo viacerých kategórií používateľov vzdušného priestoru;

7. „oblastné stredisko riadenia (ACC)“ je stanovište, ktoré poskytuje letové prevádzkové služby riadeným letom vo svojej oblasti zodpovednosti;

8. „traťová zóna spoplatňovania“ je objem vzdušného priestoru, ktorý sa rozprestiera od zeme až po horný vzdušný priestor vrátane, kde sa poskytujú traťové letecké navigačné služby a pre ktorý je stanovená jednotná nákladová základňa a jednotná jednotková sadzba;

9. „mimoriadna udalosť“ sú okolnosti, za ktorých je kapacita ATM obmedzená v neobvyklom rozsahu, pričom úroveň meškania manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) je neobyčajne vysoká v dôsledku plánovaného obmedzenia spôsobeného prevádzkovou alebo technickou zmenou, významných nepriaznivých poveternostných podmienok, nedostupnosti veľkej časti vzdušného priestoru buď z prirodzených alebo politických dôvodov alebo protestnej akcie a aktivácie Európskej jednotky krízovej koordinácie v letectve (EACCC) zo strany manažéra siete;

10. „pohyby leteckej dopravy podľa IFR za rok“ je súčet vzlietnutí a pristátí vykonaných podľa IFR vypočítaný ako ročný priemer za tri kalendárne roky predchádzajúce roku, v ktorom mal byť predložený návrh plánu výkonnosti v súlade s článkom 12;

11. „prognózovaný index inflácie“ je ročný index inflácie založený na treťom roku pred začiatkom referenčného obdobia a vypočítaný s použitím najnovšieho dostupného výhľadu vývoja inflácie priemernej percentuálnej zmeny indexu spotrebiteľských cien uverejnenej Medzinárodným menovým fondom pre príslušný členský štát v čase vypracovania plánu výkonnosti. Ak predstavuje percentuálna zmena uverejnená Medzinárodným menovým fondom na daný rok zápornú hodnotu, použije sa nulová hodnota;

([9]) Nariadenie Rady (EHS) č. 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva (Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1).

12. „skutočný index inflácie“ je skutočný ročný index inflácie založený na treťom roku pred začiatkom referenčného obdobia a vypočítaný s použitím skutočnej miery inflácie uverejnenej Komisiou v harmonizovanom indexe spotrebiteľských cien Eurostatu pre príslušný štát v apríli roku n+1. Ak predstavuje percentuálna zmena uverejnená Komisiou na daný rok zápornú hodnotu, použije sa nulová hodnota;

13. „zásadná investícia“ je nadobudnutie, zveľadenie, výmena, modernizácia alebo prenájom dlhodobého majetku v celkovej hodnote počas celej životnosti daného majetku vyššej ako 5 miliónov EUR v reálnom vyjadrení;

14. „národný orgán“ je regulačný alebo dozorný orgán zriadený jedným alebo viacerými členskými štátmi na národnej úrovni alebo na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru;

15. „nová a existujúca investícia“ je nadobudnutie, zveľadenie, výmena, modernizácia alebo prenájom dlhodobého majetku, pričom náklady na odpisy, kapitálové náklady alebo v prípade prenájmu prevádzkové náklady na danú investíciu vznikli počas referenčného obdobia, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti;

16. „referenčné obdobie“ je obdobie platnosti a uplatňovania cieľov výkonnosti na úrovni Únie podľa článku 11 ods. 3 písm. d) nariadenia (ES) č. 549/2004 a článku 7 tohto nariadenia;

17. „referenčná hodnota“ je hodnota meškania ATFM na trati, ktorú vypočíta manažér siete pre každý členský štát a každý funkčný blok vzdušného priestoru na zabezpečenie splnenia cieľa na úrovni Únie týkajúceho sa meškania ATFM na trati;

18. „náklady na reštrukturalizáciu“ sú významné jednorazové náklady, ktoré vynaložili poskytovatelia leteckých navigačných služieb v procese reštrukturalizácie na zavedenie nových technológií, postupov alebo obchodných modelov na podporu poskytovania integrovaných služieb, odmeňovanie zamestnancov, zatváranie stredísk riadenia letovej prevádzky, presun činností do nových lokalít, odpisovanie aktív alebo nadobudnutie strategických podielov u iných poskytovateľoch leteckých navigačných služieb;

19. „vniknutie na dráhu“ je udalosť na letisku zahŕňajúca neoprávnenú prítomnosť lietadla, vozidla alebo osoby v chránenom priestore plochy určenej na pristávanie a vzlet lietadiel;

20. „porušenie minimálnych rozstupov“ je situácia, keď lietadlá nedodržali predpísané minimálne rozstupy;

21. „terminálna zóna spoplatňovania“ je letisko alebo skupina letísk, ktoré sa nachádzajú na území členského štátu, kde sa poskytujú terminálne letecké navigačné služby a pre ktoré je stanovená jednotná nákladová základňa a jednotná jednotková sadzba.

KAPITOLA II

ÚLOHY A ZODPOVEDNOSTI

Článok 3

Pomoc orgánu na preskúmanie výkonnosti

Ak je to potrebné na plnenie úloh Komisie v súvislosti s podrobným fungovaním systému výkonnosti, Komisia môže požiadať o pomoc orgán na preskúmanie výkonnosti v týchto záležitostiach:

a) zber, skúmanie, potvrdzovanie a šírenie údajov relevantných pre výkonnosť leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií;

b) výber alebo prispôsobenie kľúčových oblastí výkonnosti;

c) vymedzenie kľúčových ukazovateľov výkonnosti a ukazovateľov na monitorovanie;

d) stanovenie rozpätí cieľov výkonnosti na úrovni Únie a stanovenie a revízia cieľov výkonnosti na úrovni Únie;

e) zavedenie východiskových hodnôt, varovných prahov a porovnávacích skupín uvedených v článku 9 ods. 4;

f) posúdenie súladu navrhovaných národných cieľov výkonnosti alebo cieľov výkonnosti stanovených na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru (ďalej len „ciele výkonnosti FAB“) s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie podľa článku 14 a 15 a preskúmanie navrhovaných plánov výkonnosti v súlade s článkom 14 ods. 1 a článkom 15 ods. 1;

g) overenie úplnosti navrhovaných plánov výkonnosti v súlade s článkom 13;

h) overenie navrhovaných plánov výkonnosti siete uvedených v článku 10 ods. 5 tohto nariadenia v súlade s článkom 19;

i) posúdenie revidovaných cieľov výkonnosti a nápravných opatrení prijatých členskými štátmi podľa článku 15 ods. 5;

j) monitorovanie výkonnosti leteckých navigačných služieb vrátane investičných a kapitálových výdavkov na úrovni Únie, na národnej úrovni a na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru;

k) monitorovanie výkonnosti sieťových funkcií v súlade s článkom 37 ods. 2;

l) posúdenie v súlade s článkom 37 ods. 3 týkajúce sa informácií získaných od národných dozorných orgánov v súvislosti s plánmi výkonnosti na účely monitorovania výkonnosti európskej siete ATM;

m) posúdenie dosiahnutia cieľov výkonnosti počas referenčného obdobia;

n) správa a podpora pri koordinácii kalendára konzultácií so zainteresovanými stranami týkajúcich sa plánov výkonnosti a povinností súvisiacich s konzultáciami uvedených v článku 24 ods. 2 a 3 a v článku 30.

Článok 4

Poskytovanie informácií a uľahčenie monitorovania zo strany poskytovateľov leteckých navigačných služieb

1. Ak je to potrebné na plnenie úloh národných dozorných orgánov v súvislosti s podrobným fungovaním systému výkonnosti, poskytovatelia leteckých navigačných služieb uvedeným orgánom na požiadanie a bezodkladne poskytnú:

a) informácie o miestnych podmienkach relevantných pre stanovenie národných cieľov výkonnosti alebo cieľov výkonnosti na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru;

b) údaje pre určenie rentability vlastného kapitálu v prípade odplát za letecké navigačné služby;

c) informácie o plánovaných investíciách počas piatich rokov od dátumu žiadosti s uvedením profilu plánovaných výdavkov v súvislosti s novými a existujúcimi investíciami počas referenčného obdobia a po ňom, ako aj to, ako zásadné investície prispievajú k výkonnosti v každej kľúčovej oblasti výkonnosti;

d) svoj podnikateľský plán uvedený v bode ATM/ANS.OR.D.005 prílohy III k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/373 ([10]);

e) informácie požadované na účely uplatňovania článku 28 ods. 3;

f) údaje o nákladových základniach a informácie o rozdelení nákladov medzi traťové a terminálne letecké navigačné služby, ako aj údaje o výnosoch z komerčných činností a údaje o získaných verejných prostriedkoch.

2. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb uľahčujú činnosti potrebné na účely monitorovania podľa článku 37 ods. 1 vykonávané príslušným národným dozorným orgánom alebo v jeho mene v súlade s právnymi predpismi členského štátu dotknutého orgánu, a to najmä predkladaním relevantných dokumentov, údajov, informácií a ústnych vysvetlení na požiadanie a poskytnutím prístupu do príslušných priestorov, na pozemky alebo do vozidiel, ak to umožňujú právne predpisy daného členského štátu a v súlade s nimi.

Článok 5

Pomoc zo strany manažéra siete

Manažér siete vykonáva tieto úlohy spojené s podrobným fungovaním systému výkonnosti:

a) podpora Komisie poskytovaním relevantných vstupov na účely stanovenia cieľov výkonnosti na úrovni Únie pred začiatkom referenčného obdobia a na účely monitorovania dosahovania týchto cieľov počas referenčného obdobia, ako aj upozorňovaním Komisie bez zbytočného odkladu na všetky okolnosti, keď sa neplnia alebo hrozí, že sa nesplnia ciele výkonnosti alebo keď sa zistia významné a pretrvávajúce poklesy prevádzkovej výkonnosti;

([10]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373 z 1. marca 2017, ktorým sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a na ostatné funkcie siete manažmentu letovej prevádzky, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 482/2008, vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 62, 8.3.2017, s. 1).

b) na žiadosť Komisie podpora národných dozorných orgánov poskytovaním príslušných vstupov na vypracovanie plánov výkonnosti a informovaním dotknutých národných dozorných orgánov bez zbytočného odkladu o všetkých okolnostiach, keď sa neplnia alebo hrozí, že sa nesplnia národné ciele výkonnosti alebo ciele výkonnosti FAB alebo keď sa zistia významné a pretrvávajúce poklesy prevádzkovej výkonnosti;

c) podpora poskytovateľov leteckých navigačných služieb pri dosahovaní národných cieľov výkonnosti alebo cieľov výkonnosti FAB, a to najmä vypracovaním a zavedením plánu prevádzky siete uvedeného v článku 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/123.

Článok 6

Koordinácia s Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva

Podľa článku 13a nariadenia (ES) č. 549/2004 a v súlade s článkom 75 ods. 2 písm. h) a článkom 93 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/1139 Komisia a členské štáty koordinujú činnosť s Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva s cieľom zabezpečiť:

a) riadne riešenie aspektov bezpečnosti vrátane stanovenia, revízie a zavedenia kľúčových ukazovateľov výkonnosti a cieľov výkonnosti na úrovni Únie v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť;

b) súlad kľúčových ukazovateľov výkonnosti a cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť s európskym plánom pre bezpečnosť letectva uvedeným v článku 6 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

KAPITOLA III

STANOVENIE CIEĽA VÝKONNOSTI

Článok 7

Trvanie referenčných období

1. Tretie referenčné obdobie sa týka kalendárnych rokov 2020 až 2024 vrátane.

2. Každé nasledujúce referenčné obdobie sa vzťahuje na päť kalendárnych rokov.

3. Trvanie referenčných období uvedených v odsekoch 1 a 2 sa stanovuje bez toho, aby bol dotknutý článok 10 ods. 6

Článok 8

Kľúčové ukazovatele výkonnosti a ukazovatele na monitorovanie

1. Kľúčové ukazovatele výkonnosti a ukazovatele na monitorovanie výkonnosti leteckých navigačných služieb na úrovni Únie za každú kľúčovú oblasť výkonnosti sa stanovujú v oddiele 1 prílohy I.

2. Kľúčové ukazovatele výkonnosti a ukazovatele na monitorovanie výkonnosti leteckých navigačných služieb na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru sa stanovujú v oddiele 2 prílohy I.

3. Kľúčové ukazovatele výkonnosti a ukazovatele na monitorovanie výkonnosti sieťových funkcií sa stanovujú v oddiele 3 prílohy I.

4. Dodatočne k ukazovateľom uvedeným v odseku 2 môžu členské štáty určiť ďalšie kľúčové ukazovatele výkonnosti a ukazovatele na monitorovanie, a to najmä pokiaľ ide o civilno-vojenské alebo meteorologické aspekty.

Článok 9

Ciele výkonnosti na úrovni Únie

1. Najneskôr 19 mesiacov pred začiatkom referenčného obdobia národné dozorné orgány poskytnú Komisii počiatočné údaje o nákladoch a informácie o predpovediach objemu dopravy uvedené v článku 10 ods. 2 písm. f) na nasledujúce referenčné obdobie, ktoré sú vstupom pre stanovenie cieľov výkonnosti na úrovni Únie.

2. Najneskôr 15 mesiacov pred začiatkom referenčného obdobia Komisia uverejní orientačné rozpätia cieľov výkonnosti na úrovni Únie pozostávajúce z ročných minimálnych a maximálnych hodnôt, v rámci ktorých Komisia zamýšľa stanoviť ciele výkonnosti na úrovni Únie.

Komisia vedie o týchto orientačných rozpätiach cieľov konzultácie so zainteresovanými stranami uvedenými v článku 10 ods. 3 nariadenia (ES) č. 549/2004, inými relevantnými osobami a organizáciami a, pokiaľ ide o otázky bezpečnosti, s Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva.

3. Najneskôr sedem mesiacov pred začiatkom referenčného obdobia Komisia prijme v súlade s článkom 11 ods. 3 písm. a) nariadenia (ES) č. 549/2004 ciele výkonnosti na úrovni Únie v prípade kľúčových ukazovateľov výkonnosti uvedených v článku 8 ods. 1

Na tieto účely Komisia:

a) zohľadní relevantné vstupy od orgánu na preskúmanie výkonnosti, manažéra siete a národných dozorných orgánov;

b) použije prognózy objemu dopravy na trati vyjadrené ako pohyby IFR a jednotky služieb, založené na najnovšej dostupnej základnej prognóze útvaru pre štatistiku a prognózy Eurocontrolu (STATFOR);

c) odôvodnite každý cieľ výkonnosti na úrovni Únie opisom východiskových predpokladov a dôvodov daného cieľa vrátane použitých vstupov uvedených v písmene a) tohto odseku, výsledku konzultácií uvedených v odseku 2 a iných relevantných faktických údajov.

4. Spolu s prijatím cieľov výkonnosti na úrovni Únie Komisia určí:

a) východiskovú hodnotu pre stanovené náklady na úrovni Únie a východiskovú hodnotu pre stanovené jednotkové náklady na úrovni Únie na účely stanovenia cieľov v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť v prípade kľúčového ukazovateľa výkonnosti uvedeného v bode 4.1 oddielu 1 prílohy I. Uvedené východiskové hodnoty sa vypočítajú vzhľadom na rok predchádzajúci začiatku referenčného obdobia.

   Východisková hodnota pre stanovené náklady sa odhadne pomocou skutočných nákladov dostupných za predchádzajúce referenčné obdobie a upraví vzhľadom na najnovšie dostupné odhady nákladov, zmeny v objeme dopravy a ich vzťah k nákladom.

   Východisková hodnota pre stanovené jednotkové náklady sa odvodí vydelením východiskovej hodnoty pre stanovené náklady prognózou objemu dopravy vyjadrenou v jednotkách služieb za rok predchádzajúci začiatku referenčného obdobia;

b) varovné prahy, pri ktorých prekročení členské štáty môžu požiadať o revíziu cieľov výkonnosti uvedených v plánoch výkonnosti v súlade s článkom 18 ods. 1 písm. a) bodom i). Tieto varovné prahy sú založené na týchto parametroch:

   i) odchýlka skutočného objemu dopravy od prognózy objemu dopravy za daný kalendárny rok vyjadrená ako percento pohybov IFR;

   ii) odchýlka skutočného objemu dopravy od prognózy objemu dopravy za daný kalendárny rok vyjadrená ako percento jednotiek služieb;

   iii) kolísanie referenčných hodnôt v dôsledku sezónnych aktualizácií plánu prevádzky siete podľa článku 9 ods. 4 písm. a) a článku 9 ods. 8 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/123 v porovnaní s referenčnými hodnotami z najnovšej verzie plánu prevádzky siete dostupnej v čase vypracovania plánu výkonnosti. Toto kolísanie sa vyjadrí ako percentuálny podiel odchýlky alebo ako zlomok minút meškania ATFM na trati v závislosti od veľkosti referenčných hodnôt;

c) porovnávacie skupiny poskytovateľov leteckých navigačných služieb s podobným prevádzkovým a hospodárskym prostredím na účely posúdenia cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť.

Článok 10

Plány výkonnosti

1. Národné dozorné orgány vypracujú plány výkonnosti buď na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru.

2. Plány výkonnosti sa vypracujú v súlade so vzorom uvedeným v prílohe II a zahŕňajú:

a) záväzné národné ciele výkonnosti alebo záväzné ciele výkonnosti FAB stanovené na základe kľúčových ukazovateľov výkonnosti uvedených v článku 8 ods. 2 vrátane východiskovej hodnoty pre stanovené náklady a východiskovej hodnoty pre stanovené jednotkové náklady za každú zónu spoplatňovania, na účely stanovenia cieľov v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť. Uvedené východiskové hodnoty sa vypočítajú vzhľadom na rok predchádzajúci začiatku referenčného obdobia.

Východisková hodnota pre stanovené náklady sa odhadne pomocou skutočných nákladov dostupných za predchádzajúce referenčné obdobie a upraví vzhľadom na najnovšie dostupné odhady nákladov, zmeny v objeme dopravy a ich vzťah k nákladom.

Východisková hodnota pre stanovené jednotkové náklady sa odvodí vydelením východiskovej hodnoty pre stanovené náklady najnovšou dostupnou prognózou objemu dopravy vyjadrenou v jednotkách služieb za rok predchádzajúci začiatku referenčného obdobia;

b) stanovené náklady na traťové a terminálne letecké navigačné služby stanovené v súlade s článkom 15 ods. 2 písm. a) a b) nariadenia (ES) č. 550/2004 a s týmto nariadením;

c) systémy stimulov zriadené v súlade s článkom 11, s uvedením ich parametrov, prípadne mechanizmus úpravy ústredných hodnôt uvedených v článku 11 ods. 3, ako aj opatrenia zamerané na dosiahnutie cieľov uvedených systémov stimulov;

d) opis hlavných opatrení zameraných na dosiahnutie cieľov výkonnosti;

e) potvrdenie, že je v súlade s rozsahom pôsobnosti tohto nariadenia podľa článku 1 tohto nariadenia a článku 7 nariadenia (ES) č. 549/2004;

f) prognózy objemu dopravy na trati vyjadrené ako pohyby IFR a jednotky služieb, založené na základnej prognóze vypracovanej útvarom Eurocontrolu STATFOR;

g) prognózy objemu terminálnej dopravy vyjadrené ako pohyby IFR a jednotky služieb, založené na základnej prognóze vypracovanej útvarom Eurocontrolu STATFOR;

h) opis iniciatív na podporu cezhraničnej koordinácie a poskytovania cezhraničných služieb, ktoré sú prospešné z hľadiska prevádzkovej výkonnosti alebo nákladovej efektívnosti alebo oboch prvkov;

i) informácie o:

i) zásadných investíciách,

ii) plánoch riadenia zmien na účely uvedenia do prevádzky významných zmien vzdušného priestoru alebo zlepšení systému ATM, zameraných na minimalizáciu akéhokoľvek negatívneho vplyvu na výkonnosť siete.

Pokiaľ však ide o písmená f) a g), národné dozorné orgány sa môžu rozhodnúť použiť iné prognózy objemu dopravy na trati a prognózy objemu terminálnej dopravy, ako sú prognózy založené na základných prognózach Eurocontrolu. V takomto prípade sa poradia so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a príslušnými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a uvedú dôvody použitia iných prognóz v pláne výkonnosti. Akékoľvek rozdiely oproti základnej prognóze útvaru Eurocontrolu STATFOR sa musia týkať špecifických miestnych faktorov, ktoré nie sú dostatočne zohľadnené v základnej prognóze útvaru Eurocontrolu STATFOR. Pre všetky kľúčové oblasti výkonnosti sa použijú rovnaké prognózy.

3. Plány výkonnosti môžu obsahovať ďalšie ciele výkonnosti stanovené na základe kľúčových ukazovateľov výkonnosti uvedených v článku 8 ods. 4 Uvedené ciele musia prispievať k dosahovaniu cieľov výkonnosti uvedených v článku 9 ods. 3 a v písmene a) odseku 2 tohto článku.

4. V súlade s článkom 10 ods. 1 a článkom 11 ods. 3 písm. b) nariadenia (ES) č. 549/2004 národné dozorné orgány vedú konzultácie s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby s prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk, pokiaľ ide o navrhované plány výkonnosti vrátane cieľov výkonnosti a systémov stimulov, ktoré sú v nich uvedené.

5. Manažér siete vypracuje plán výkonnosti siete. Plán výkonnosti siete sa vypracuje v súlade so vzorom uvedeným v prílohe III a vytyčuje sa v ňom:

a) pridaná hodnota manažéra siete pri podpore činností členských štátov, funkčných blokov vzdušného priestoru, poskytovateľov leteckých navigačných služieb a civilných a vojenských používateľov vzdušného priestoru na dosahovaní kapacitných a environmentálnych cieľov a vytyčuje sa príspevok sieťových funkcií k dosiahnutiu cieľov výkonnosti na úrovni Únie;

b) ciele výkonnosti a ciele pre manažéra siete a pre každú sieťovú funkciu, ako aj opatrenia zamerané na dosiahnutie uvedených cieľov.

6. Ak Komisia zrevidovala ciele výkonnosti na úrovni Únie, ako sa stanovuje v článku 11 ods. 3 štvrtom pododseku písm. c) nariadenia (ES) č. 549/2004, členské štáty zrevidujú svoje plány výkonnosti a uvedú v nich revidované ciele výkonnosti v súlade s týmto nariadením.

Článok 11

Systémy stimulov

1. Systémy stimulov uvedené v plánoch výkonnosti prijatých členskými štátmi:

a) stanovujú stimuly finančnej povahy na dosiahnutie cieľov výkonnosti v kľúčových oblastiach výkonnosti zameraných na nákladovú efektívnosť a kapacitu efektívnym a primeraným spôsobom;

b) uplatňujú sa počas celého obdobia, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti;

c) sú nediskriminačné, transparentné a účinné;

d) uplatňujú sa na traťové a terminálne letecké navigačné služby.

2. Systémy stimulov pre ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť sú upravené v článkoch 27 a 28.

3. Systémy stimulov pre ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu musia okrem zásad stanovených v odseku 1 dodržiavať aj tieto zásady:

a) musia byť primerané úrovni meškania ATFM a pozostávať z finančných zvýhodnení a finančných znevýhodnení s výrazným vplyvom na ohrozený výnos;

b) musia byť stanovené tak, aby maximálne finančné znevýhodnenia boli prinajmenšom rovnaké ako maximálne finančné zvýhodnenia.

Národný dozorný orgán určí maximálne fixné percentuálne hodnoty uvedené v druhých pododsekoch bodu 2.1 písm. a) a bodu 2.2 písm. a) prílohy XIII a v druhých pododsekoch bodu 2.1 písm. b) a bodu 2.2 písm. b) prílohy XIII na výpočet finančných zvýhodnení a znevýhodnení na základe konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a príslušnými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb.

V súvislosti s maximálnymi fixnými percentuálnymi hodnotami uvedenými v druhých pododsekoch bodu 2.1 písm. a) a bodu 2.2 písm. a) prílohy XIII na výpočet finančných zvýhodnení tieto hodnoty nesmú prekročiť 2 %.

c) na účely výpočtu finančných zvýhodnení alebo znevýhodnení sa použijú ústredné hodnoty.

Národný dozorný orgán pred začiatkom referenčného obdobia rozhodne o tom, či uvedené ústredné hodnoty majú vychádzať z:

i) cieľov výkonnosti na národnej úrovni rozpísaných na úroveň každého jednotlivého poskytovateľa leteckých navigačných služieb; alebo

ii) upravených cieľov výkonnosti na národnej úrovni rozpísaných na úroveň každého jednotlivého poskytovateľa leteckých navigačných služieb stanovených každoročne národným dozorným orgánom na nasledujúci rok v súlade s bodom 1 prílohy XIII a podliehajúcich konzultácii so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a príslušnými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb. Upravovací mechanizmus sa určí v pláne výkonnosti a uplatňuje sa na každý rok referenčného obdobia, počas ktorého sa nesmie meniť.

Národný dozorný orgán každý rok informuje Komisiu o ústredných hodnotách;

d) Národný dozorný orgán stanoví okolo ústrednej hodnoty symetrické rozpätie, ktoré prekonzultuje so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a príslušnými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, aby zabezpečil, že mierne kolísanie meškania ATFM nespôsobí finančné zvýhodnenie alebo znevýhodnenie;

e) ak je skutočné priemerné meškanie ATFM na let v roku n nižšie ako ústredná hodnota stanovená na rok n a mimo rozpätia uvedeného v písmene d), výsledkom je finančné zvýhodnenie na základe zvýšenia jednotkovej sadzby v roku n + 2 v súlade s bodom 2 prílohy XIII;

f) ak je skutočné priemerné meškanie ATFM na let v roku n vyššie ako ústredná hodnota stanovená na rok n a mimo rozpätia uvedeného v písmene d), výsledkom je finančné znevýhodnenie na základe zníženia jednotkovej sadzby v roku n + 2 v súlade bodom 2 prílohy XIII;

g) v prípade traťových cieľov v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu a ak je plán výkonnosti stanovený na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru, popri zásadách uvedených v písmenách a) až f) sa uplatňujú tieto ustanovenia:

i) príslušný národný dozorný orgán rozdelí cieľ výkonnosti FAB uvedený v bode 3.1 písm. a) oddielu 2 prílohy I na úroveň každého dotknutého jednotlivého poskytovateľa leteckých navigačných služieb na účely stanovenia stimulov na vnútroštátnej úrovni. Výsledné hodnoty tvoria základ ústredných hodnôt uvedených v písmene c);

ii) príslušné národné dozorné orgány uplatňujú rovnaký systém stimulov jednotne na všetkých dotknutých poskytovateľov leteckých navigačných služieb;

iii) ústredné hodnoty pre funkčný blok vzdušného priestoru sa používajú takisto popri ústredných hodnotách na úrovni každého jednotlivého poskytovateľa leteckých navigačných služieb uvedeného v bode i) a vychádzajú buď z:

— cieľov výkonnosti na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru; alebo

— upravených cieľov výkonnosti na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru v súlade s bodom 1 prílohy XIII a pod podmienkou konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a dotknutými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb;

iv) odchylne od písmena c), všetky príslušné národné dozorné orgány spoločne rozhodnú o tom, či sa majú alebo nemajú upraviť ústredné hodnoty na úrovni každého jednotlivého poskytovateľa leteckých navigačných služieb a na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru. Toto rozhodnutie sa uplatňuje jednotne na všetky ústredné hodnoty na úrovni každého jednotlivého poskytovateľa leteckých navigačných služieb a na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru počas celého trvania referenčného obdobia;

v) ak sa ciele výkonnosti na národnej úrovni a na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru majú upravovať, na ciele výkonnosti na národnej úrovni a na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru sa uplatňuje rovnaký upravovací mechanizmus;

vi) ak celkové meškanie na trati ATFM na let v roku n na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru je väčšie ako ústredná hodnota stanovená na rok n uvedená v bode iii) a nespadá do rozpätia uvedeného v odseku 3 písm. d), odsek 3 písm. e) sa neuplatňuje a odsek 3 písm. f) sa uplatňuje len na tých poskytovateľov leteckých navigačných služieb, v prípade ktorých je skutočné meškanie ATFM na let v roku n väčšie než ústredná hodnota stanovená na rok n a nespadá do rozpätia uvedeného v písmene d);

vii) ak celkové meškanie na trati ATFM na let v roku n na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru je menšie ako ústredná hodnota stanovená na rok n uvedená v bode iii) a nespadá do rozpätia uvedeného v odseku 3 písm. d), odsek 3 písm. f) sa neuplatňuje a odsek 3 písm. e) sa uplatňuje len na tých poskytovateľov leteckých navigačných služieb, v prípade ktorých je skutočné meškanie ATFM na let v roku n menšie než ústredná hodnota stanovená na rok n a nespadá do rozpätia uvedeného v písmene d).

4. Systémy stimulov v plánoch výkonnosti prijatých členskými štátmi môžu takisto stanovovať stimuly finančnej povahy na dosiahnutie cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie alebo na dosiahnutie ďalších cieľov výkonnosti uvedených v článku 10 ods. 3 v súlade s odsekom 1 písm. b) a c) pod podmienkou, že sú účinné a primerané. Uvedené systémy stimulov by sa mali uplatňovať popri systémoch stimulov uvedených v odsekoch 2 a 3 a nezávisle od nich. Celkové finančné zvýhodnenie alebo finančné znevýhodnenie z týchto systémov stimulov nesmie presiahnuť 2 %, resp. 4 % stanovených nákladov roku n.

KAPITOLA IV

PRIJATIE, POSÚDENIE A REVÍZIA PLÁNOV VÝKONNOSTI

Článok 12

Prijatie a predloženie návrhov plánov výkonnosti

Každý členský štát prijme návrh plánu výkonnosti vypracovaný príslušným národným dozorným orgánom alebo orgánmi na národnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru a predloží ho Komisii najneskôr tri mesiace pred začiatkom referenčného obdobia, na ktoré sa vzťahuje. Ak je navrhovaný plán výkonnosti vypracovaný na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru, predloží sa Komisii po prijatí všetkými dotknutými členskými štátmi.

Článok 13

Overenie úplnosti návrhov plánov výkonnosti

1. Komisia overí, či navrhované plány výkonnosti predložené členskými štátmi v súlade s článkom 12 obsahujú všetky prvky potrebné na posúdenie súladu s požiadavkami uvedenými v článku 10 ods. 2 a 4, prípadne v článku 10 ods. 3 a 5.

2. Ak Komisia po vykonaní overenia uvedeného v odseku 1 zistí, že jeden alebo viacero prvkov chýba, do jedného mesiaca odo dňa doručenia návrhu plánu výkonnosti požiada dotknutý členský štát alebo členské štáty o poskytnutie aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti obsahujúceho chýbajúce prvky.

V takomto prípade dotknutý členský štát alebo členské štáty predložia Komisii aktualizovaný návrh plánu výkonnosti bez zbytočného odkladu a v každom prípade do troch týždňov od dátumu žiadosti Komisie.

3. Komisia začne posúdenie navrhovaného plánu výkonnosti uvedené v článku 14 po tom, čo sa po vykonaní overenia podľa odseku 1 presvedčila, že návrh plánu výkonnosti obsahuje všetky požadované prvky, prípadne po doručení aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti podľa odseku 2.

Článok 14

Posúdenie a revízia navrhovaných plánov a cieľov výkonnosti

1. Komisia posúdi súlad národných cieľov výkonnosti alebo cieľov výkonnosti FAB zahrnutých v navrhovaných plánoch výkonnosti s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie na základe kritérií stanovených v bode 1 prílohy IV a s prihliadnutím na miestne okolnosti. Komisia môže doplniť posúdenie preskúmaním navrhovaných plánov výkonnosti v súvislosti s prvkami uvedenými v bode 2 prílohy IV.

2. Ak Komisia na základe posúdenia podľa odseku 1 zistí, že ciele výkonnosti zahrnuté v navrhovanom pláne výkonnosti sú v súlade s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie, Komisia do piatich mesiacov od dátumu doručenia navrhovaného plánu výkonnosti alebo prípadne aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti uvedeného v článku 13 ods. 2 prijme rozhodnutie, ktorým o tom dotknutý členský štát alebo členské štáty informuje.

3. Ak Komisia na základe posúdenia podľa odseku 1 zistí, že jeden alebo viac cieľov výkonnosti zahrnutých v navrhovanom pláne výkonnosti nie sú v súlade s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie, Komisia do piatich mesiacov od dátumu doručenia navrhovaného plánu výkonnosti alebo prípadne aktualizovaného návrhu plánu výkonnosti uvedeného v článku 13 ods. 2 prijme rozhodnutie, v ktorom uvedie odporúčania podľa článku 11 ods. 3 písm. c) druhého pododseku nariadenia (ES) č. 549/2004.

V takomto prípade dotknutý členský štát alebo členské štáty do troch mesiacov od dátumu prijatia rozhodnutia Komisie zrevidujú ciele výkonnosti a prijmú primerané opatrenia na zodpovedajúcu revíziu navrhovaného plánu výkonnosti s prihliadnutím na odporúčania Komisie a predložia revidovaný návrh plánu výkonnosti Komisii.

Článok 15

Posúdenie revidovaných navrhovaných plánov a cieľov výkonnosti a prijatie nápravných opatrení

1. Po doručení revidovaných návrhov plánov výkonnosti predložených v súlade s článkom 14 ods. 3 Komisia posúdi revidovaný návrh plánu výkonnosti a súlad revidovaných cieľov výkonnosti v nich zahrnutých s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie na základe kritérií stanovených v bode 1 prílohy IV a s prihliadnutím na miestne okolnosti. Komisia môže doplniť posúdenie preskúmaním navrhovaných plánov výkonnosti v súvislosti s prvkami uvedenými v bode 2 prílohy IV.

2. Ak Komisia na základe posúdenia podľa odseku 1 zistí, že revidované ciele výkonnosti zahrnuté v revidovanom návrhu plánu výkonnosti sú v súlade s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie, Komisia do piatich mesiacov od dátumu doručenia revidovaného návrhu plánu výkonnosti prijme rozhodnutie, ktorým o tom dotknutý členský štát alebo členské štáty informuje.

3. Ak Komisia na základe posúdenia podľa odseku 1 zistí, že existujú pochybnosti o súlade revidovaných cieľov výkonnosti zahrnutých v revidovanom návrhu plánu výkonnosti s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie, Komisia do piatich mesiacov od dátumu doručenia revidovaného návrhu plánu výkonnosti začne hĺbkové skúmanie uvedených cieľov výkonnosti a príslušných miestnych podmienok, pričom si v prípade potreby vyžiada dodatočné informácie od národných dozorných orgánov a informuje o tom dotknutý členský štát alebo členské štáty.

4. Ak Komisia po vykonaní hĺbkového skúmania podľa odseku 3 zistí, že revidované ciele výkonnosti zahrnuté v revidovanom návrhu plánu výkonnosti sú v súlade s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie, Komisia do piatich mesiacov od dátumu začatia hĺbkového skúmania prijme rozhodnutie, ktorým o tom dotknutý členský štát alebo členské štáty informuje.

5. Ak Komisia po vykonaní hĺbkového skúmania podľa odseku 3 zistí, že revidované ciele výkonnosti zahrnuté v revidovanom návrhu plánu výkonnosti nie sú v súlade s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie, Komisia do piatich mesiacov od dátumu začatia hĺbkového skúmania prijme rozhodnutie, ktorým stanoví nápravné opatrenia, ktoré majú dotknutý členský štát alebo členské štáty prijať v súlade s článkom 11 ods. 3 písm. c) tretím pododsekom nariadenia (ES) č. 549/2004.

6. Ak Komisia prijala rozhodnutie uvedené v odseku 5, dotknutý členský štát alebo členské štáty do troch mesiacov od dátumu prijatia tohto rozhodnutia oznámia Komisii opatrenia, ktoré prijali v súlade s uvedeným rozhodnutím, ako aj informácie preukazujúce súlad daných opatrení s rozhodnutím.

7. Na základe informácií oznámených Komisii v súlade s odsekom 6, Komisia posúdi, či opatrenia prijaté dotknutým členským štátom alebo členskými štátmi sú dostatočné na zabezpečenie súladu s rozhodnutím uvedeným v odseku 5 v súlade s požiadavkami nariadenia (ES) č. 549/2004 a tohto nariadenia.

Ak Komisia zistí, že tieto opatrenia sú dostatočné na zabezpečenie súladu s rozhodnutím uvedeným v odseku 5, oznámi to dotknutému členskému štátu alebo členským štátom.

Ak Komisia zistí, že uvedené opatrenia nie sú dostatočné na zabezpečenie súladu s rozhodnutím uvedeným v odseku 5, oznámi to dotknutému členskému štátu alebo členským štátom, a ak je to vhodné, prijme opatrenie na odstránenie nesúladu vrátane opatrení uvedených v článku 258 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

Článok 16

Prijatie plánov výkonnosti

Každý členský štát podľa potreby prijme a uverejní svoj plán výkonnosti, ak nastane jedna z týchto okolností:

a) po prijatí rozhodnutia Komisiou na základe uplatnenia článku 14 ods. 2, článku 15 ods. 2 alebo 4;

b) po prijatí rozhodnutia Komisiou podľa článku 15 ods. 7 druhého pododseku;

c) po prijatí rozhodnutia Komisiou v nadväznosti na žiadosť dotknutého členského štátu alebo členských štátov o revíziu cieľov výkonnosti počas referenčného obdobia podľa článku 18 ods. 1 za predpokladu, že dotknutý členský štát prispôsobil plán výkonnosti, pokiaľ ide o revidované ciele výkonnosti.

Článok 17

Ciele výkonnosti alebo nápravné opatrenia prijaté po začiatku referenčného obdobia

1. Ak v dôsledku času potrebného na dokončenie postupov uvedených v článkoch 14 a 15 členské štáty neboli schopné prijať plány výkonnosti pred začiatkom referenčného obdobia v súlade s článkom 16, ciele výkonnosti zahrnuté v najnovšej verzii navrhovaných plánov výkonnosti sa uplatňujú predbežne, kým sa neprijmú plány výkonnosti.

2. V situácii uvedenej v odseku 1 sa ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť po prijatí plánov výkonnosti uplatňujú so spätnou účinnosťou na základe úpravy jednotkových sadzieb v súlade s článkom 29 ods. 5

Článok 18

Revízia cieľov výkonnosti počas referenčného obdobia

1. Počas referenčného obdobia môžu členské štáty vykonať revíziu jedného alebo viacerých cieľov výkonnosti uvedených v plánoch výkonnosti a prijať primerane zmenené plány výkonnosti, len ak sú splnené obe tieto podmienky:

a) dotknutý členský štát alebo členské štáty sa domnievajú, že plánovaná revízia je potrebná a primeraná vzhľadom na výskyt jednej alebo viacerých z týchto situácií:

   i) bol dosiahnutý aspoň jeden z varovných prahov uvedených v článku 9 ods. 4 písm. b) a príslušný národný dozorný orgán alebo príslušné národné dozorné orgány posúdili situáciu a preukázali, že výsledné účinky dosiahnutia varovného prahu alebo prahov nie je možné dostatočne zmierniť, pokiaľ sa nevykoná revízia cieľov výkonnosti;

   ii) počiatočné údaje, predpoklady a odôvodnenia vrátane investícií, na základe ktorých boli stanovené príslušné ciele výkonnosti, už do značnej miery a v dlhodobom rozsahu nie sú presné v dôsledku okolností, ktoré boli nepredvídateľné v čase prijatia plánu výkonnosti, a príslušný národný dozorný orgán alebo národné dozorné orgány posúdili situáciu a preukázali, že výsledné účinky nie je možné dostatočne zmierniť, pokiaľ sa nevykoná revízia cieľov výkonnosti.

b) Komisia na základe odôvodnenej žiadosti dotknutého členského štátu alebo dotknutých členských štátov rozhodla, že:

   i) súhlasí s tým, že plánovaná revízia je potrebná a primeraná vzhľadom na výskyt jednej alebo viacerých situácií uvedených v písmene a);

   ii) plánované revidované ciele výkonnosti sú v súlade s cieľmi výkonnosti pre celú Úniu, pričom tieto ciele posúdila na základe kritérií stanovených v bode 1 prílohy IV.

Komisia prijme rozhodnutie uvedené v písmene b) do siedmich mesiacov od dátumu predloženia úplnej žiadosti, ktorú podal dotknutý členský štát alebo dotknuté členské štáty.

2. Žiadna revízia cieľov výkonnosti prijatá uplatnením tohto článku sa neuplatňuje so spätnou účinnosťou.

Článok 19

Schválenie plánu výkonnosti siete

1. Manažér siete predloží návrh plánu výkonnosti siete Komisii po jeho schválení radou pre riadenie siete podľa článku 18 ods. 1 písm. o) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/123 najneskôr tri mesiace pred začiatkom referenčného obdobia.

2. Komisia posúdi, či návrh plánu výkonnosti siete spĺňa kritériá stanovené v prílohe V.

Komisia môže požiadať manažéra siete, aby predložil revíziu uvedeného návrhu plánu výkonnosti siete, ak je to nevyhnutné na zabezpečenie súladu s kritériami stanovenými v prílohe V.

3. Ak Komisia usúdi, že návrh plánu výkonnosti siete spĺňa kritériá stanovené v prílohe V, prijme plán výkonnosti siete.

4. Manažér siete uverejňuje a vykonáva plán výkonnosti siete po jeho prijatí Komisiou podľa odseku 3.

5. Ak Komisia v dôsledku času potrebného na dokončenie postupov uvedených v odsekoch 2 a 3 neprijala plán výkonnosti siete pred začiatkom referenčného obdobia, predbežne sa uplatňuje najnovšia verzia návrhu plánu výkonnosti siete schválená radou pre riadenie siete, kým Komisia neprijme plán výkonnosti siete.

KAPITOLA V

FINANCOVANIE LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB, ZRIADENIE ZÓN SPOPLATŇOVANIA, STANOVENIE NÁKLADOVÝCH ZÁKLADNÍ PRE ODPLATY A TRANSPARENTNOSŤ

Článok 20

Zásady financovania leteckých navigačných služieb

1. Stanovené náklady na traťové letecké navigačné služby sa financujú traťovými odplatami uloženými používateľom vzdušného priestoru a, ak sa uplatňuje článok 25 ods. 3, ostatnými príjmami podľa uvedeného článku.

2. Stanovené náklady na terminálne letecké navigačné služby sa financujú terminálnymi odplatami uloženými používateľom vzdušného priestoru a, ak sa uplatňuje článok 25 ods. 3, ostatnými príjmami podľa uvedeného článku.

3. Príjmy pochádzajúce z traťových odplát alebo terminálnych odplát sa nesmú použiť na financovanie komerčných činností poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

Článok 21

Stanovenie zón spoplatňovania

1. Členské štáty zriadia vo vzdušnom priestore patriacom pod ich právomoc, v ktorom sa poskytujú letecké navigačné služby používateľom vzdušného priestoru, jednu alebo viacero zón spoplatňovania na účely uplatňovania traťových odplát (ďalej len „traťová zóna spoplatňovania“) a jednu alebo viacero zón spoplatňovania na účely uplatňovania terminálnych odplát (ďalej len „terminálna zóna spoplatňovania“).

Členské štáty pred zriadením alebo zmenou týchto zón vedú konzultácie s dotknutými zástupcami používateľov vzdušného priestoru.

Členské štáty oznámia Komisii a prípadne Ústrednej kancelárii pre traťové odplaty (Central Route Charges Office, ďalej len „CRCO“) organizácie Eurocontrol zriadenie alebo zmenu týchto zón spoplatňovania aspoň sedem mesiacov pred začiatkom referenčného obdobia.

2. Členské štáty zabezpečia, aby bol geografický rozsah zón spoplatňovania jasne vymedzený. Zóny spoplatňovania sú v súlade s poskytovaním leteckých navigačných služieb a môžu zahŕňať služby, ktoré poskytuje poskytovateľ leteckých navigačných služieb usadený v inom členskom štáte v súvislosti s cezhraničným vzdušným priestorom.

3. Ak sa letové prevádzkové služby v súvislosti s priblížením a odletom lietadiel poskytujú spoločne pre skupinu letísk, členské štáty môžu v príslušnej terminálnej oblasti zriadiť osobitnú terminálnu zónu spoplatňovania.

4. Ak sa členské štáty rozhodnú zriadiť traťové zóny spoplatňovania alebo terminálne zóny spoplatňovania rozprestierajúce sa vo vzdušnom priestore, ktorý patrí pod právomoc viac ako jednému členskému štátu, alebo ak sa členské štáty rozhodnú zriadiť spoločnú zónu spoplatňovania, dotknuté členské štáty zabezpečia súdržné a jednotné uplatňovanie tohto nariadenia na poskytovanie leteckých navigačných služieb v príslušnom vzdušnom priestore.

Členské štáty bezodkladne informujú Komisiu a CRCO organizácie Eurocontrol o každom takomto rozhodnutí.

5. Členské štáty môžu zmeniť alebo zriadiť novú terminálnu zónu spoplatňovania počas referenčného obdobia za predpokladu, že:

a) pred zmenou povedú konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a príslušnými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb;

b) túto zmenu bez zbytočného odkladu oznámia Komisii a CRCO organizácie Eurocontrol;

c) Komisii bez zbytočného odkladu poskytnú všetky tieto údaje:

   i) príslušné údaje o nákladoch a premávke, ktoré primerane odzrkadľujú situáciu pred zmenou a po nej;

   ii) pripomienky zástupcov používateľov vzdušného priestoru a poskytovateľov leteckých navigačných služieb, s ktorými prebehli konzultácie v súlade s písmenom a);

iii) posúdenie očakávaného vplyvu zmeny na dosiahnutie národných cieľov výkonnosti alebo cieľov výkonnosti FAB v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť a na monitorovanie výkonnosti;

iv) aktualizáciu plánu výkonnosti príslušnými údajmi.

6. Členské štáty nesmú počas referenčného obdobia meniť traťovú zónu spoplatňovania.

Článok 22

Stanovenie nákladovej základne pre odplaty

1. Nákladová základňa pre traťové a terminálne odplaty pozostáva zo stanovených nákladov súvisiacich s poskytovaním leteckých navigačných služieb v príslušnej zóne spoplatňovania.

Stanovené náklady vyplývajúce z nových systémov ATM a zásadnej reformy existujúcich systémov ATM sa do nákladovej základne zahrnú, iba pokiaľ sú tieto systémy v súlade s vykonávaním európskeho riadiaceho plánu ATM, a najmä so spoločnými projektmi uvedenými v článku 15a ods. 3 nariadenia (ES) č. 550/2004.

Členské štáty sa môžu rozhodnúť zahrnúť do nákladovej základne nasledujúce stanovené náklady vzniknuté v súvislosti s poskytovaním leteckých navigačných služieb v súlade s článkom 15 ods. 2 písm. b) druhou vetou nariadenia (ES) č. 550/2004:

a) stanovené náklady vynaložené príslušnými orgánmi;

b) stanovené náklady vynaložené oprávnenými subjektmi uvedenými v článku 3 nariadenia (ES) č. 550/2004;

c) stanovené náklady vyplývajúce z Medzinárodného dohovoru organizácie Eurocontrol o spolupráci pre bezpečnosť leteckej prevádzky z 13. decembra 1960 v znení posledných zmien.

2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 18, sa stanovené náklady zahrnuté do nákladových základní pre traťové a terminálne odplaty stanovujú pred začiatkom každého referenčného obdobia ako súčasť plánu výkonnosti v reálnych hodnotách a špecifikujú pre každý kalendárny rok tohto obdobia v reálnych hodnotách a v nominálnych hodnotách s výnimkou stanovených nákladov uvedených v odseku 1 treťom pododseku a stanovených nákladov uvedených v odseku 4 písm. c) a d), ktoré sa stanovujú v nominálnych hodnotách v prípadoch, keď sa uplatňuje účtovanie obstarávacích nákladov.

3. Stanovené náklady zahrnuté do nákladových základní pre traťové a terminálne odplaty sa vypočítajú v národnej mene. Ak sa zriadi spoločná zóna spoplatňovania s jednotnou jednotkovou sadzbou, dotknuté členské štáty zabezpečia prevod stanovených nákladov do jednotnej meny, ktorou môže byť euro alebo iná národná mena jedného z príslušných členských štátov s cieľom zaistiť transparentný výpočet jednotnej jednotkovej sadzby uplatnením článku 25 ods. 4

4. Stanovené náklady zahrnuté do nákladových základní pre traťové a terminálne odplaty pozostávajú z:

a) personálnych nákladov;

b) prevádzkových nákladov iných ako personálnych nákladov;

c) nákladov na odpis;

d) kapitálových nákladov;

e) mimoriadnych nákladov.

Pokiaľ ide o písmeno a), personálne náklady zahŕňajú hrubé platy, platby za nadčasy a príspevky zamestnávateľov do systému sociálneho zabezpečenia, ako aj dôchodkové náklady a náklady na iné dávky. Dôchodkové náklady sa vypočítajú použitím obozretných predpokladov na základe uplatniteľného dôchodkového systému alebo prípadne vnútroštátnych právnych predpisov. Tieto predpoklady sa špecifikujú v pláne výkonnosti.

Pokiaľ ide o písmeno b), prevádzkové náklady iné ako personálne náklady zahŕňajú náklady vynaložené na nákup tovaru a služieb použitých na poskytovanie leteckých navigačných služieb, ku ktorým patria služby z externých zdrojov, materiál, energie, verejnoprospešné služby, prenájom budov, vybavenie a zariadenia, údržba, poistné a cestovné náklady.

Pokiaľ ide o písmeno c), náklady na odpisy zahŕňajú náklady súvisiace s celkovým dlhodobým majetkom v prevádzke na účely poskytovania leteckých navigačných služieb. Hodnota dlhodobého majetku sa odpisuje v súlade s predpokladanou životnosťou za použitia metódy lineárneho odpisovania uplatnenej na náklady majetku, ktorý sa odpisuje. Pri výpočte odpisov sa použije účtovanie obstarávacích alebo bežných nákladov. Metodika používaná na výpočet nákladov na odpis

sa počas obdobia odpisovania nemení a je v súlade s uplatnenými kapitálovými nákladmi, t. j. nominálnymi kapitálovými nákladmi pri účtovaní obstarávacích nákladov a skutočnými kapitálovými nákladmi pri účtovaní bežných nákladov. Ak sa použije účtovanie bežných nákladov, kapitálové náklady nezahŕňajú infláciu a na účely porovnania a posúdenia sa poskytnú aj ekvivalentné hodnoty obstarávacích nákladov.

Pokiaľ ide o písmeno d), kapitálové náklady sa rovnajú súčinu týchto prvkov:

i) súčtu priemernej čistej účtovnej hodnoty dlhodobého majetku v prevádzke alebo vo výstavbe a prípadných opravných položiek celkového majetku stanoveného národným dozorným orgánom a používaného poskytovateľom leteckých navigačných služieb a priemernej hodnoty čistého krátkodobého majetku s výnimkou úročených účtov, ktoré sú nevyhnutné na poskytovanie leteckých navigačných služieb;

ii) váženej priemernej úrokovej sadzby z dlhov a kapitálovej návratnosti. V prípade prevádzkovateľov leteckých navigačných služieb bez vlastného kapitálu sa vážený priemer vypočíta na základe návratnosti uplatňovanej na rozdiel medzi celkovým majetkom uvedeným v bode i) a dlhmi.

Na účely stanovenia kapitálových nákladov sú vážené ukazovatele založené na pomere financovania buď prostredníctvom dlhu alebo vlastného kapitálu. Úroková sadzba z dlhov sa rovná váženej priemernej úrokovej sadzbe z dlhov poskytovateľa leteckých navigačných služieb. Kapitálová návratnosť je stanovená v pláne výkonnosti za referenčné obdobie a vychádza z finančného rizika, ktoré vzniká poskytovateľovi leteckých navigačných služieb.

Ak poskytovatelia leteckých navigačných služieb vynakladajú náklady na prenájom dlhodobého majetku, tieto náklady sa nezahŕňajú do výpočtu kapitálových nákladov.

Pokiaľ ide o písmeno e), mimoriadne náklady pozostávajú z jednorazových nákladov týkajúcich sa poskytovania leteckých navigačných služieb vrátane akýchkoľvek nevratných daní a ciel.

5. Stanovené náklady sa rozdeľujú transparentným spôsobom podľa zón spoplatňovania, v súvislosti s ktorými vznikli. Stanovené náklady, ktoré vznikli v súvislosti s viacerými zónami spoplatňovania, sa rozdelia úmerne na základe transparentnej metodiky.

Národné dozorné orgány na tento účel pred začiatkom každého referenčného obdobia stanovia kritériá použité na rozdelenie stanovených nákladov podľa zón spoplatňovania, a to aj pokiaľ ide o písmená b) a c) tohto odseku, a kritériá na rozdelenie stanovených nákladov medzi traťové a terminálne služby a tieto informácie zahrnú do plánu výkonnosti v súlade s bodom 3.3 písm. d) prílohy II.

Stanovené náklady zahrnuté do nákladovej základne pre terminálne zóny spoplatňovania pokrývajú náklady na tieto služby:

a) letiskové služby riadenia alebo letiskové letové informačné služby vrátane letových poradných služieb a pohotovostných služieb;

b) letové prevádzkové služby súvisiace s priblížením a odletom lietadla v určitej vzdialenosti od letiska, ktorá sa vymedzí na základe prevádzkových požiadaviek;

c) proporcionálnu časť leteckých navigačných služieb spoločných pre traťové a terminálne služby.

6. Stanovené náklady vynaložené na lety oslobodené od odplát v súlade s článkom 31 ods. 3 až 5 pozostávajú z/zo:

a) stanovených nákladov na lety VFR, ktoré boli oslobodené od odplát, vypočítaných na základe metodiky hraničných nákladov;

b) stanovených nákladov na lety IFR, ktoré boli oslobodené od odplát, vypočítaných ako súčin týchto prvkov:

   i) stanovených nákladov vynaložených na lety IFR, ktoré pozostávajú z celkových stanovených nákladov po odčítaní stanovených nákladov na lety VFR;

   ii) pomeru počtu jednotiek služieb oslobodených od odplát a celkového počtu jednotiek služieb, ktoré pozostávajú z jednotiek služieb v súvislosti s letmi IFR a, pokiaľ nie sú oslobodené od odplát, v súvislosti s letmi VFR.

Stanovené náklady na lety VFR, ktoré boli oslobodené od odplát, sa na účely výpočtu jednotkovej sadzby oddelia od stanovených nákladov vynaložených na lety IFR.

7. Národné dozorné orgány overia v súvislosti s každou zónou spoplatňovania, či sú nákladové základne pre traťové a terminálne odplaty v súlade s požiadavkami článku 15 ods. 2 nariadenia (ES) č. 550/2004 a s týmto článkom. Na tento účel národné dozorné orgány preskúmajú príslušné účtovné doklady vrátane všetkých účtovných kníh majetku a iných materiálov relevantných pre stanovenie nákladovej základne pre odplaty.

Článok 23

Skutočné náklady

Ustanovenia článku 22 sa uplatňujú *mutatis mutandis* na stanovenie skutočných nákladov.

Článok 24

Transparentnosť nákladov

1. Členské štáty transparentným spôsobom stanovia nákladové základne pre odplaty pre každú zónu spoplatňovania.

2. Najneskôr štyri mesiace pred začiatkom referenčného obdobia členské štáty koordinovane povedú konzultácie s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby s prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk o plánovanom určení stanovených nákladov zahrnutých do nákladovej základne pre traťové a terminálne odplaty, nových a existujúcich investíciách, prognózach jednotiek služieb a politike spoplatňovania pre príslušné referenčné obdobie.

Členské štáty tak konajú aj počas referenčného obdobia, pokiaľ majú v úmysle požiadať o revíziu cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť v súlade s článkom 18 ods. 1

Členské štáty poskytujú tabuľky a informácie požadované v prílohách VII a IX subjektom vyzvaným na konzultáciu najmenej tri týždne pred konzultáciou.

3. Počas referenčného obdobia členské štáty každoročne koordinovane a v súlade s bodom 1 prílohy XII povedú konzultácie s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby s prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk, pokiaľ ide o skutočné náklady vynaložené počas predchádzajúceho roka, a o rozdiel medzi skutočnými nákladmi a stanovenými nákladmi, ktoré sa uvádzajú v pláne výkonnosti.

Členské štáty poskytujú tabuľku a informácie požadované v prílohe VII subjektom vyzvaným na konzultáciu najmenej tri týždne pred konzultáciou.

4. Členské štáty Komisii poskytujú informácie uvedené v poslednom pododseku odsekov 2 a 3 v deň, keď boli poskytnuté stranám, s ktorými sa vedú konzultácie. Členské štáty informujú Komisiu aj o výsledku konzultácie.

KAPITOLA VI

VÝPOČET JEDNOTKOVÝCH SADZIEB A ODPLÁT

Článok 25

Výpočet jednotkových sadzieb

1. Členské štáty vypočítajú traťové a terminálne jednotkové sadzby pred začiatkom každého roka referenčného obdobia.

2. Tieto sadzby sa vypočítajú tak, že sa prognózovaný počet celkových traťových a terminálnych jednotiek služieb za príslušný rok, vypočítaný v uvedenom poradí v súlade s bodmi 1 a 2 prílohy VIII, rozdelí na algebrický súčet týchto prvkov:

a) stanovených nákladov za príslušný rok vyjadrených v nominálnych hodnotách, ako sú určené v pláne výkonnosti;

b) úprav o infláciu v súlade s článkom 26;

c) úprav vyplývajúcich z uplatňovania mechanizmu zdieľania rizika objemu dopravy v súlade s článkom 27 ods. 2 až 5;

d) úprav vyplývajúcich z uplatňovania mechanizmu zdieľania rizika nákladov v súlade s článkom 28 ods. 4 až 6;

e) úprav vyplývajúcich z uplatňovania systémov finančných stimulov v súlade s článkom 11 ods. 3 a 4;

f) úprav vyplývajúcich z prispôsobovania odplát za letecké navigačné služby v súlade s článkom 32;

g) úprav vyplývajúcich zo zmien v objeme dopravy v súlade s článkom 27 ods. 8;

h) úprav vyplývajúcich zo zmien v objeme dopravy v súlade s článkom 27 ods. 9;

i) odpočtu ostatných príjmov v súlade s odsekom 3 tohto článku;

j) krížového financovania medzi traťovými zónami spoplatňovania alebo medzi terminálnymi zónami spoplatňovania v súlade s článkom 15 ods. 2 písm. e) nariadenia 550/2004;

k) úprav o rozdiely v príjmoch vyplývajúcich z dočasného uplatňovania jednotkovej sadzby v súlade s článkom 29 ods. 5;

l) úpravy týkajúcich sa predchádzajúcich referenčných období.

3. Na účely odseku 2 bodu i) sa od stanovených nákladov ako „ostatné príjmy“ odpočítajú tieto príjmy poskytovateľov leteckých navigačných služieb získané v roku n:

a) verejné prostriedky získané od verejných orgánov vrátane finančnej podpory z programov pomoci Únie;

b) príjmy z komerčných činností, ak dotknutý členský štát alebo členské štáty rozhodli, že tieto príjmy sa majú odpočítať;

c) v prípade terminálnych leteckých navigačných služieb príjmy získané zo zmlúv alebo dohôd uzavretých medzi poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a prevádzkovateľmi letísk, pokiaľ dotknutý členský štát alebo členské štáty rozhodli, že tieto príjmy sa majú odpočítať.

Pokiaľ ide o písmeno a), verejné prostriedky na úhradu personálnych nákladov a iných prevádzkových nákladov, sa odpočítajú od stanovených nákladov najneskôr v roku n + 2. Verejné prostriedky na úhradu nákladov na odpisy sa odpočítajú od stanovených nákladov v súlade s harmonogramom odpisovania financovaného aktíva (durácia a anuita). Členský štát sa môže rozhodnúť neodpočítať od stanovených nákladov sumu súvisiacu s administratívnymi nákladmi vynaloženými pri podávaní správ o dohode o financovaní, pokiaľ tieto administratívne náklady nie sú zahrnuté do nákladovej základne pre odplaty. Rovnako sa členský štát môže rozhodnúť neodpočítať od stanovených nákladov verejné prostriedky prijaté na úhradu nákladov, ktoré nie sú známe v čase vypracovania plánu výkonnosti a ktoré preto nie sú zahrnuté do nákladovej základne pre odplaty. Náklady hradené verejnými prostriedkami sa používateľom vzdušného priestoru neúčtujú.

Pokiaľ ide o písmená b) a c), príjmy uvedené v daných bodoch sa odpočítajú od stanovených nákladov najneskôr v roku n + 2.

4. Jednotkové sadzby sa vypočítajú v národnej mene.

Ak sa členské štáty rozhodnú zriadiť spoločnú zónu spoplatňovania v súlade s článkom 21 ods. 4, jednotková sadzba sa vypočíta v jednotnej mene, ktorou môže byť euro alebo iná národná mena jedného z dotknutých členských štátov. Dotknuté členské štáty o uplatniteľnej mene informujú Komisiu a CRCO organizácie Eurocontrol.

Článok 26

Úprava o infláciu

Stanovené náklady zahrnuté do nákladovej základne pre traťové a terminálne odplaty roku n vyjadrené v nominálnych hodnotách sa pre každý rok referenčného obdobia upravia na základe rozdielu percentuálnej hodnoty medzi skutočným indexom inflácie a prognózovaným indexom inflácie za daný rok n a zahrnú sa ako úprava na výpočet jednotkovej sadzby pre rok n + 2.

Stanovené náklady uvedené v článku 22 ods. 1 treťom pododseku a stanovené náklady uvedené v článku 22 ods. 4 písm. c) a d) nie sú v prípadoch, keď sa uplatňuje účtovanie obstarávacích nákladov, predmetom úpravy o infláciu.

Článok 27

Mechanizmus zdieľania rizika objemu dopravy

1. Pokiaľ ide o systémy stimulov uvedené v článku 11 ods. 2, uplatňuje sa mechanizmus zdieľania rizika objemu dopravy. V rámci tohto mechanizmu sa poskytovatelia leteckých navigačných služieb a používatelia vzdušného priestoru v súlade s ustanoveniami tohto článku delia o riziko zmien príjmov v dôsledku odchýlok od prognózy jednotiek služieb stanovenej v pláne výkonnosti.

2. Ak sa počas daného roka n skutočný počet jednotiek služieb odchyľuje od prognózy zahrnutej v pláne výkonnosti pre daný rok n o maximálne 2 %, z toho vyplývajúce dodatočné príjmy alebo z toho vyplývajúce straty príjmov znáša v plnej miere príslušný poskytovateľ alebo príslušní poskytovatelia leteckých navigačných služieb.

3. Ak je počas daného roka n skutočný počet jednotiek služieb vyšší ako prognóza jednotiek služieb zahrnutá v pláne výkonnosti pre daný rok n o viac ako 2 %, 70 % z toho vyplývajúcich dodatočných príjmov, ktoré získal príslušný poskytovateľ alebo príslušní poskytovatelia leteckých navigačných služieb, presahujúcich 2 % rozdielu medzi skutočnými jednotkami služieb a uvedenou prognózou sa prenesie na používateľov vzdušného priestoru úpravami jednotkových sadzieb v roku n + 2.

Ak počas daného roka n skutočný počet jednotiek služieb klesne pod prognózu jednotiek služieb zahrnutú v pláne výkonnosti pre daný rok n o viac ako 2 %, 70 % z toho vyplývajúcej straty príjmov spôsobenej príslušnému poskytovateľovi alebo príslušným poskytovateľom leteckých navigačných služieb, presahujúcej 2 % rozdielu medzi skutočnými jednotkami služieb a uvedenou prognózou sa vymôže od používateľov vzdušného priestoru úpravami jednotkových sadzieb v roku n + 2.

4. Ak je počas daného roka n skutočný počet jednotiek služieb nižší ako 90 % prognózy jednotiek služieb zahrnutej v pláne výkonnosti pre daný rok n, výška straty príjmov spôsobenej príslušnému poskytovateľovi alebo príslušným poskytovateľom leteckých navigačných služieb, presahujúca 10 % rozdielu medzi skutočnými jednotkami služieb a uvedenou prognózou sa v plnom rozsahu vymôže od používateľov vzdušného priestoru úpravami jednotkových sadzieb v roku n + 2.

Ak je počas daného roka n skutočný počet jednotiek služieb vyšší ako 110 % prognózy jednotiek služieb zahrnutej v pláne výkonnosti pre daný rok n, dodatočné príjmy, ktoré získal príslušný poskytovateľ alebo príslušní poskytovatelia leteckých navigačných služieb, presahujúce 10 % rozdielu medzi skutočnými jednotkami služieb a uvedenou prognózou sa v plnom rozsahu prenesú na používateľov vzdušného priestoru úpravami jednotkových sadzieb v roku n + 2.

5. Národné dozorné orgány môžu prispôsobiť hodnoty parametrov mechanizmu zdieľania rizika objemu dopravy stanoveného v odsekoch 2 a 3. Pri prispôsobovaní týchto hodnôt národné dozorné orgány:

a) vedú konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a s príslušnými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, pokiaľ ide o plánované hodnoty;

b) zabezpečujú, aby výsledná expozícia poskytovateľov leteckých navigačných služieb nebola nižšia než maximálny ohrozený príjem v rámci mechanizmu stanoveného v odsekoch 2 a 3;

c) zohľadňujú zmenu nákladov na poskytovanie kapacity zo strany príslušného poskytovateľa leteckých navigačných služieb v dôsledku zmeny v objeme dopravy.

6. Nasledujúce stanovené náklady nepodliehajú ustanoveniam odsekov 2 až 5:

a) stanovené náklady určené v súlade s článkom 22 ods. 1 tretím pododsekom;

b) stanovené náklady na meteorologické služby.

7. Členské štáty môžu oslobodiť od uplatňovania odsekov 2 až 5 stanovené náklady poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ktorí dostali povolenie poskytovať letecké navigačné služby bez osvedčovania v súlade s článkom 7 ods. 5 nariadenia (ES) č. 550/2004.

8. Pokiaľ ide o stanovené náklady uvedené v odseku 6 a prípadne v odseku 7, akékoľvek dodatočné príjmy v roku n v dôsledku rozdielov medzi skutočnými jednotkami služieb a prognózou jednotiek služieb zahrnutou do plánu výkonnosti na daný rok sa prenesú na používateľov vzdušného priestoru a akákoľvek strata príjmov sa od používateľov vzdušného priestoru vymôže úpravou jednotkovej sadzby v roku n + 2.

9. Úpravy jednotkových sadzieb uvedené v článku 25 ods. 2 písm. b), c), d), e), f), g), h), i), j), k) a l) nepodliehajú ustanoveniam odsekov 2 až 5. Pokiaľ ide o úpravy uvedené v článku 25 ods. 2 písm. b), c), d), e), f), g), i), j) a k), akékoľvek dodatočné príjmy v roku n v dôsledku rozdielov medzi skutočnými jednotkami služieb a prognózou jednotiek služieb zahrnutou do plánu výkonnosti na daný rok sa prenesú na používateľov vzdušného priestoru a akákoľvek strata príjmov sa od používateľov vzdušného priestoru vymôže úpravou jednotkovej sadzby v roku n + 2.

Článok 28

Mechanizmus zdieľania rizika nákladov

1. Pokiaľ ide o systémy stimulov uvedené v článku 11 ods. 2, uplatňuje sa mechanizmus zdieľania rizika nákladov. V rámci tohto mechanizmu sa v súlade s ustanoveniami tohto článku rozdelia rozdiely medzi stanovenými nákladmi zahrnutými do plánu výkonnosti a skutočnými nákladmi medzi poskytovateľov leteckých navigačných služieb a používateľov vzdušného priestoru.

2. Rozdiely uvedené v odseku 1 sa rozdelia takto:

a) ak počas celého referenčného obdobia skutočné náklady klesnú pod stanovené náklady, príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb alebo príslušný členský štát si výsledný rozdiel ponechá v plnej výške;

b) ak počas celého referenčného obdobia skutočné náklady prevýšia stanovené náklady, príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb alebo príslušný členský štát pokryje výsledný rozdiel v plnej výške.

3. Odsek 2 sa neuplatňuje, ak rozdiely medzi stanovenými nákladmi a skutočnými nákladmi vyplývajú aspoň z jednej z týchto zmien:

a) nepredvídané zmeny v nákladoch na nové a existujúce investície;

b) nepredvídané zmeny v nákladoch uvedených v článku 22 ods. 1 treťom pododseku;

c) nepredvídané a výrazné zmeny v dôchodkových nákladoch stanovených v súlade s článkom 22 ods. 4 vyplývajúce z nepredvídateľných zmien vnútroštátnych právnych predpisov týkajúcich sa dôchodkov a dôchodkového účtovníctva alebo z nepredvídateľných zmien podmienok na finančnom trhu, za predpokladu, že takéto zmeny v dôchodkových nákladoch sú mimo kontroly poskytovateľa leteckých navigačných služieb a že v prípade nárastu nákladov poskytovateľ leteckých navigačných služieb prijal primerané opatrenia na riadenie nárastu nákladov počas referenčného obdobia;

d) nepredvídané a výrazné zmeny v nákladoch vyplývajúce z nepredvídateľných zmien úrokových sadzieb pri pôžičkách, ktorými sa financujú náklady vyplývajúce z poskytovania leteckých navigačných služieb, za predpokladu, že takéto zmeny v nákladoch sú mimo kontroly poskytovateľa leteckých navigačných služieb a že v prípade nárastu nákladov poskytovateľ leteckých navigačných služieb prijal primerané opatrenia na riadenie nárastu nákladov počas referenčného obdobia;

e) nepredvídané a výrazné zmeny v nákladoch vyplývajúce z nepredvídateľných zmien vnútroštátnych daňových právnych predpisov alebo iné nepredvídateľné nové nákladové položky, ktoré nie sú zahrnuté v pláne výkonnosti, ale vyžadujú sa podľa právnych predpisov.

Stanovené náklady súvisiace s nákladmi uvedenými v tomto odseku sa určia a kategorizujú v pláne výkonnosti v súlade s bodom 3.3 písm. h) prílohy II.

Rozdiely medzi stanovenými a skutočnými nákladmi uvedené v tomto odseku sa každoročne určujú a vysvetľujú v súlade s prílohou VII a prílohou IX.

4. Pokiaľ ide o nepredvídané zmeny v nákladoch uvedené v odseku 3 písm. a), rozdiely medzi stanovenými nákladmi a skutočnými nákladmi sa rozdelia takto:

a) ak počas kalendárneho roka alebo počas celého referenčného obdobia skutočné náklady klesnú pod stanovené náklady, príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb alebo príslušný členský štát uhradí výsledný rozdiel používateľom vzdušného priestoru prostredníctvom zníženia jednotkovej sadzby v roku n + 2 alebo v nasledujúcom referenčnom období, iba ak národný dozorný orgán po konzultácii so zástupcami používateľov vzdušného priestoru na základe podrobného odôvodnenia poskytovateľa leteckých navigačných služieb nerozhodne, že poskytovateľ leteckých navigačných služieb časť výsledného rozdielu neuhradí;

b) ak počas kalendárneho roka alebo počas celého referenčného obdobia skutočné náklady prevýšia stanovené náklady o viac ako 5 %, členské štáty môžu rozhodnúť, že príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb alebo príslušný členský štát vymôže výsledný rozdiel od používateľov vzdušného priestoru prostredníctvom zvýšenia jednotkovej sadzby v roku n + 2 alebo v nasledujúcom referenčnom období pod podmienkou schválenia podrobného odôvodnenia, ktoré poskytol poskytovateľ leteckých navigačných služieb, najmä pokiaľ ide o potrebu zvýšiť kapacitu, národným dozorným orgánom a po konzultácii so zástupcami používateľov vzdušného priestoru.

Ak majú poskytovatelia leteckých navigačných služieb v úmysle pridať, zrušiť alebo nahradiť počas referenčného obdobia zásadné investície v súvislosti s informáciami o zásadných investíciách identifikovaných v pláne výkonnosti v súlade s bodom 2.2 písm. b) prílohy II, tieto zmeny schváli národný dozorný orgán po konzultácii so zástupcami používateľov vzdušného priestoru.

5. Pokiaľ ide o nepredvídané zmeny v nákladoch uvedené v odseku 3 písm. b), rozdiely medzi stanovenými nákladmi a skutočnými nákladmi sa rozdelia takto:

a) ak počas kalendárneho roka skutočné náklady klesnú pod stanovené náklady určené pre daný kalendárny rok, členské štáty uhradia výsledný rozdiel používateľom vzdušného priestoru prostredníctvom zníženia jednotkovej sadzby v roku n + 2;

b) ak počas kalendárneho roka skutočné náklady prevýšia stanovené náklady určené pre daný kalendárny rok, členské štáty vymôžu výsledný rozdiel od používateľov vzdušného priestoru prostredníctvom zvýšenia jednotkovej sadzby v roku n + 2.

6. Pokiaľ ide o nepredvídané zmeny v nákladoch uvedené v odseku 3 písm. c), d) a e), rozdiely medzi stanovenými nákladmi a skutočnými nákladmi sa rozdelia takto:

a) ak počas kalendárneho roka alebo počas celého referenčného obdobia skutočné náklady klesnú pod stanovené náklady, príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb alebo príslušný členský štát uhradí výsledný rozdiel používateľom vzdušného priestoru prostredníctvom zníženia jednotkovej sadzby v roku n + 2, v nasledujúcom referenčnom období alebo v nasledujúcich dvoch referenčných obdobiach, ak majú sumy, ktoré sa majú uhradiť, neprimeraný dosah na jednotkovú sadzbu;

b) ak počas kalendárneho roka alebo počas celého referenčného obdobia skutočné náklady prevýšia stanovené náklady, členské štáty môžu rozhodnúť, že príslušný poskytovateľ leteckých navigačných služieb alebo príslušný členský štát vymôže výsledný rozdiel od používateľov vzdušného priestoru prostredníctvom zvýšenia jednotkovej sadzby v roku n + 2, v nasledujúcom referenčnom období alebo v nasledujúcich dvoch referenčných obdobiach, ak majú sumy, ktoré sa majú vymôcť, neprimeraný dosah na jednotkovú sadzbu;

7. Národné dozorné orgány každoročne overujú, či poskytovatelia leteckých navigačných služieb správne uplatňujú ustanovenia tohto článku. Národné dozorné orgány vypracujú do 1. septembra roku n + 1 správu o zmenách v nákladoch uvedených v odseku 3, ku ktorým došlo v roku n. Táto správa podlieha konzultácii so zástupcami používateľov vzdušného priestoru.

Národné dozorné orgány uvedú v správe, ktorá sa má predložiť do 1. septembra roku nasledujúceho po záverečnom roku referenčného obdobia, aj výšku zostatku za celé referenčné obdobie, pokiaľ ide o nepredvídané zmeny v nákladoch uvedené v odseku 3 písm. a), c), d) a e).

Článok 29

Stanovenie jednotkových sadzieb pre zóny spoplatňovania

1. Členské štáty každoročne stanovujú jednotkovú sadzbu pre každú zónu spoplatňovania v súlade s článkom 25. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, sa jednotkové sadzby nesmú meniť v priebehu roka.

2. Členské štáty stanovujú jednotkovú sadzbu na rok n pre každú zónu spoplatňovania v súlade s týmito požiadavkami:

a) národné dozorné orgány predkladajú v mene svojho príslušného členského štátu Komisii a CRCO organizácie Eurocontrol do 1. júna roku n-1 vypočítanú jednotkovú sadzbu. V rámci tohto predloženia poskytnú tabuľky a dodatočné informácie stanovené v prílohe VII a prílohe IX;

b) národné dozorné orgány do 1. novembra roku n-1 podľa potreby aktualizujú vypočítanú jednotkovú sadzbu uvedenú v písmene a) po konzultácii s používateľmi vzdušného priestoru. Túto vypočítanú aktualizovanú jednotkovú sadzbu predložia v mene svojho príslušného členského štátu Komisii a CRCO organizácie Eurocontrol, a to najneskôr do 1. novembra roku n-1;

c) členské štáty stanovujú jednotkovú sadzbu na rok n najneskôr do 20. decembra roku n-1 a informujú o nej Komisiu a CRCO organizácie Eurocontrol.

3. Komisia overí, či sú jednotkové sadzby podľa odseku 2 vypočítané v súlade s požiadavkami stanovenými v článku 25 ods. 2

Ak Komisia usúdi, že jednotková sadzba nie je v súlade s požiadavkami stanovenými v článku 25 ods. 2, oznámi to dotknutému členskému štátu a vyzve ho, aby predložil revidovanú jednotkovú sadzbu.

Ak Komisia usúdi, že revidovaná jednotková sadzba je vypočítaná v súlade s požiadavkami stanovenými v článku 25 ods. 2, zodpovedajúcim spôsobom o tom informuje dotknutý členský štát.

4. Ak je jednotková sadzba na rok n v dôsledku času potrebného na dokončenie postupu uvedeného v odseku 3 revidovaná po začiatku roka, na ktorý sa vzťahuje, a táto revízia spôsobí rozdiel v príjmoch, jednotková sadzba sa upraví takto:

a) prvá úprava jednotkovej sadzby v roku nasledujúcom po revízii jednotkovej sadzby a

b) záverečná úprava jednotkovej sadzby dva roky po danom roku.

5. Ak členské štáty neprijali plán výkonnosti pred začiatkom referenčného obdobia, alebo ak je plán výkonnosti revidovaný v súlade s článkom 18 počas referenčného obdobia, jednotkové sadzby sa v prípade potreby prepočítajú a uplatňujú čo najskôr na základe prijatého plánu výkonnosti alebo prijatého revidovaného plánu výkonnosti.

Ak sa plán výkonnosti prijme po začiatku referenčného obdobia, akýkoľvek rozdiel v príjmoch v dôsledku uplatnenia jednotkovej sadzby alebo jednotkových sadzieb vypočítaných na základe návrhu plánu výkonnosti namiesto jednotkovej sadzby alebo jednotkových sadzieb vypočítaných na základe prijatého plánu výkonnosti vedie k prvej úprave jednotkovej sadzby v roku nasledujúcom po prijatí plánu výkonnosti a k záverečnej úprave jednotkovej sadzby dva roky po danom roku. Ustanovenia článkov 27 a 28 sa uplatňujú na základe prijatého plánu výkonnosti a platia so spätnou účinnosťou od prvého dňa referenčného obdobia.

Ak je plán výkonnosti revidovaný počas referenčného obdobia v súlade s článkom 18, akýkoľvek rozdiel v príjmoch v dôsledku uplatnenia jednotkovej sadzby alebo jednotkových sadzieb vypočítaných na základe prijatého plánu výkonnosti namiesto jednotkovej sadzby alebo jednotkových sadzieb vypočítaných na základe prijatého revidovaného plánu výkonnosti vedie k prvej úprave jednotkovej sadzby v roku nasledujúcom po prijatí revidovaného plánu výkonnosti a k záverečnej úprave jednotkovej sadzby dva roky po danom roku. Ustanovenia článkov 27 a 28 sa uplatňujú na základe prijatého revidovaného plánu výkonnosti a platia so spätnou účinnosťou od prvého dňa roku, na ktorý sa revidovaný plán výkonnosti vzťahuje.

6. Odchylne od článku 25 ods. 2 sa členské štáty môžu rozhodnúť stanoviť jednotkovú sadzbu uvedenú v odseku 1 na úroveň nižšiu, ako je jednotková sadzba vypočítaná v súlade s článkom 25 ods. 2 V takom prípade zahrnú túto nižšiu jednotkovú sadzbu do tabuliek s výpočtom jednotkových sadzieb podľa vzoru tabuľky 2 prílohy IX. Výsledný rozdiel v príjmoch sa od používateľov vzdušného priestoru nevymáha.

Článok 30

Transparentnosť jednotkových sadzieb

1. Členské štáty do 1. augusta každého roka koordinovane povedú konzultácie s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, so zástupcami používateľov vzdušného priestoru a v prípade potreby s prevádzkovateľmi letísk a koordinátormi letísk o kľúčových prvkoch týkajúcich sa vykonávania tohto nariadenia, ako sa stanovuje v bode 2 prílohy XII. Táto konzultácia sa môže uskutočniť spolu s konzultáciou uvedenou v článku 24 ods. 3

Členské štáty poskytujú konzultovaným stranám tabuľky a informácie požadované v prílohe IX najmenej tri týždne pred konzultáciou.

2. Členské štáty Komisii poskytujú informácie uvedené v odseku 1 druhom pododseku v ten istý deň, keď boli poskytnuté konzultovaným stranám. Členské štáty Komisiu informujú o výsledku konzultácie.

Článok 31

Výpočet odplát

1. Traťová odplata za konkrétny let v konkrétnej traťovej zóne spoplatňovania sa rovná súčinu jednotkovej sadzby stanovenej pre danú traťovú zónu spoplatňovania a traťových jednotiek služieb za daný let.

2. Terminálna odplata za konkrétny let v konkrétnej terminálnej zóne spoplatňovania sa rovná súčinu jednotkovej sadzby stanovenej pre danú terminálnu zónu spoplatňovania a terminálnych jednotiek služieb za daný let.

Na účely výpočtu terminálnej odplaty sa priblíženie letu a odlet považujú za jeden let. Počítanou jednotkou je buď let pri prílete alebo pri odlete.

3. Členské štáty oslobodia od traťových odplát tieto lety:

a) lety vykonávané lietadlami, ktorých maximálna povolená vzletová hmotnosť je nižšia ako dve tony;

b) zmiešané lety VFR/IFR v zónach spoplatňovania, ak sa uskutočnili výlučne podľa pravidiel VFR a ak sa traťová odplata za lety VFR neukladá;

c) lety vykonávané v rámci úradnej misie výlučne na prepravu vládnucich panovníkov a ich najbližšej rodiny, hláv štátov, predsedov vlád a vládnych ministrov, pokiaľ je to odôvodnené primeraným označením statusu alebo poznámkou v letovom pláne, že let sa vykonáva výlučne na tento účel;

d) pátracie a záchranné lety schválené príslušným kompetentným orgánom.

4. Členské štáty môžu oslobodiť od traťových odplát tieto lety:

a) vojenské lety vykonávané lietadlom členského štátu alebo akejkoľvek tretej krajiny;

b) výcvikové lety vykonávané výhradne v rámci vzdušného priestoru dotknutého členského štátu a výlučne na účely získania licencie alebo kvalifikačnej kategórie v prípade letovej posádky pilotnej kabíny, pokiaľ je to odôvodnené príslušnou poznámkou v letovom pláne, že let sa vykonáva výlučne na tento účel;

c) lety vykonávané výlučne na účely kontroly alebo skúšania zariadení, ktoré sa používajú alebo sa plánujú používať ako pozemné zariadenia na leteckú navigáciu, s výnimkou technických preletov dotknutých lietadiel;

d) lety končiace na letisku, z ktorého lietadlo vzlietlo, a počas ktorých nedošlo k medzipristátiu;

e) lety VFR;

f) humanitárne lety schválené príslušným kompetentným orgánom;

g) lety v colných službách a policajné lety.

5. Členské štáty môžu oslobodiť od terminálnych odplát lety uvedené v odsekoch 3 a 4.

6. Členské štáty uhrádzajú náklady na služby, ktoré poskytli poskytovatelia leteckých navigačných služieb letom oslobodeným od traťových alebo terminálnych odplát v súlade s odsekom 3, 4 alebo 5.

Článok 32

Úprava odplát za letecké navigačné služby

1. Členské štáty môžu na nediskriminačnom a transparentnom základe upravovať odplaty za letecké navigačné služby pre používateľov vzdušného priestoru s cieľom:

a) optimalizovať používanie leteckých navigačných služieb;

b) znížiť vplyv lietania na životné prostredie;

c) znížiť mieru preťaženia siete v konkrétnej oblasti alebo na konkrétnej trati v konkrétnych časoch.

d) urýchliť zavádzanie funkcií ATM v rámci SESAR v čase pred začiatkom časového obdobia stanoveného v spoločných projektoch uvedených v článku 15a ods. 3 nariadenia (ES) č. 550/2004, najmä s cieľom poskytnúť stimuly na vybavenie lietadiel systémami zahrnutými v týchto spoločných projektoch.

Členské štáty zabezpečujú, aby úprava odplát v súvislosti s písmenami a) až c) tohto odseku neviedla k žiadnej celkovej zmene ročných príjmov pre poskytovateľa leteckých navigačných služieb v porovnaní so situáciou, keď by odplaty neboli upravené. Preplatky alebo nedoplatky vedú k úprave jednotkovej sadzby v roku n + 2.

2. Úprava odplát za letecké navigačné služby sa uplatňuje na traťové alebo terminálne odplaty alebo oboje.

Pred uplatnením úpravy odplát uskutočnia členské štáty konzultácie s príslušnými zástupcami používateľov vzdušného priestoru a poskytovateľmi leteckých navigačných služieb týkajúce sa takejto plánovanej úpravy.

3. Národné dozorné orgány monitorujú riadne uplatňovanie úpravy odplát za letecké navigačné služby poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a predkladajú správy v súlade s článkom 37 ods. 1

Článok 33

Vyberanie odplát

1. Členské štáty môžu vyberať odplaty prostredníctvom jednotnej odplaty za let. Ak sa odplaty účtujú a vyberajú regionálne, môže sa ako účtovná mena použiť euro a k príslušnej jednotkovej sadzbe sa na účely nákladov na účtovanie a výber môže pripočítať administratívna jednotková sadzba.

2. Členské štáty zabezpečia, aby sa sumy vyberané v ich mene použili na financovanie stanovených nákladov v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia.

3. Používatelia vzdušného priestoru bezodkladne a v plnej výške uhrádzajú všetky odplaty za letecké navigačné služby, ktoré vznikli v súlade s týmto nariadením.

4. Členské štáty zabezpečujú, že sa v prípade potreby uplatnia účinné a primerané opatrenia na presadzovanie zamerané na vyberanie odplát za letecké navigačné služby. Uvedené opatrenia môžu zahŕňať odmietnutie poskytnutia služieb, zadržanie lietadla alebo iné opatrenia na presadzovanie v súlade s platnými právnymi predpismi dotknutého členského štátu.

KAPITOLA VII

OSOBITNÉ USTANOVENIA

Článok 34

Zjednodušený systém spoplatňovania

1. S výhradou podmienok stanovených v odseku 2 môžu členské štáty rozhodnúť o zriadení a uplatňovaní zjednodušeného systému spoplatňovania na celú dĺžku trvania referenčného obdobia, pokiaľ ide o:

a) jednu alebo viaceré traťové a jednu alebo viaceré terminálne zóny spoplatňovania;

b) jedného alebo viacerých poskytovateľov leteckých navigačných služieb poskytujúcich služby v zóne alebo zónach spoplatňovania uvedených v písmene a).

2. Členské štáty sa môžu rozhodnúť zaviesť a uplatňovať zjednodušený systém spoplatňovania uvedený v odseku 1, len ak sú splnené všetky tieto podmienky:

a) rozhodnutím Komisie prijatým podľa článku 14 ods. 2, článku 15 ods. 2 alebo článku 15 ods. 4 sa potvrdzuje, že ciele výkonnosti stanovené členským štátom v návrhu plánu výkonnosti uvedenom v článku 12 sú v súlade s cieľmi výkonnosti pre celú Úniu;

b) ciele výkonnosti v kľúčových oblastiach výkonnosti zameraných na bezpečnosť, kapacitu a životné prostredie boli v priebehu troch rokov pred prijatím návrhu plánu výkonnosti uvedeného v článku 12 splnené;

c) plán výkonnosti zahŕňa systém stimulov pre ciele týkajúce sa kapacity, ako sa vyžaduje v článku 11;

d) o zamýšľanom rozhodnutí sa viedli konzultácie s príslušnými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb a príslušnými používateľmi vzdušného priestoru a používatelia vzdušného priestoru predstavujúci najmenej 65 % letov IFR prevádzkovaných vo vzdušnom priestore, v rámci ktorého je dotknutý členský štát alebo členské štáty zodpovedný/é za poskytovanie leteckých navigačných služieb, so zamýšľaným rozhodnutím súhlasia.

3. Ak sa členské štáty rozhodnú zaviesť a uplatňovať zjednodušený systém spoplatňovania podľa odseku 2, neuplatňujú:

a) mechanizmus zdieľania rizika objemu dopravy uvedený v článku 11 ods. 2 a článku 27. Pokiaľ sa mechanizmus zdieľania rizika objemu dopravy neuplatňuje, riziko objemu dopravy znáša v plnom rozsahu poskytovateľ leteckých navigačných služieb;

b) ustanovenia článku 28 ods. 4 až 6 týkajúce sa mechanizmu zdieľania rizika nákladov;

c) preplatky alebo nedoplatky, ktoré vyplývajú z úpravy odplát za letecké navigačné služby podľa článku 32.

Pri výpočte jednotkových sadzieb sa naďalej zohľadňujú akékoľvek prenesené hodnoty z rokov predchádzajúcich referenčnému obdobiu, na ktoré sa vzťahuje zjednodušený systém spoplatňovania.

4. Ak sa členské štáty rozhodnú zaviesť a uplatňovať zjednodušený systém spoplatňovania podľa odseku 2, svoje rozhodnutie spresnia a odôvodnia v pláne výkonnosti v súlade s bodom 1.7 prílohy II.

Článok 35

Terminálne letecké navigačné služby a služby CNS, MET a AIS a dátové služby ATM podliehajúce trhovým podmienkam

1. S výhradou ustanovení tohto článku sa členské štáty môžu buď pred začiatkom referenčného obdobia alebo počas neho rozhodnúť, že poskytovanie niektorých alebo všetkých terminálnych leteckých navigačných služieb, služieb CNS, MET, AIS alebo dátových služieb manažmentu letovej prevádzky (ďalej len „ATM“) poskytovaných v ich zónach spoplatňovania zriadených v súlade s článkom 21 podlieha trhovým podmienkam.

2. Ak sa členský štát alebo členské štáty rozhodnú uplatňovať odsek 1 na nadchádzajúce referenčné obdobie alebo prípadne na zvyšnú časť referenčného obdobia a v súvislosti s príslušnými službami, nebudú:

a) uplatňovať ciele nákladovej efektívnosti vrátane určenia stanovených nákladov pre kľúčové ukazovatele výkonnosti uvedené v bode 4.1 oddielu 2 prílohy I;

b) uplatňovať mechanizmy zdieľania rizika objemu dopravy a zdieľania nákladov v súlade s článkami 27 a 28;

c) stanovovať finančné stimuly pre kľúčové oblasti výkonnosti zamerané na kapacitu a životné prostredie v súlade s článkom 11;

d) vypočítavať terminálne odplaty v súlade s článkom 31 ods. 2;

e) stanovovať terminálne jednotkové sadzby v súlade s článkom 29;

f) podliehať požiadavkám na konzultácie uvedeným v článku 24 ods. 3

Písmená d) až f) sa uplatňujú len na terminálne letecké navigačné služby.

Ak sa členský štát počas referenčného obdobia rozhodne uplatňovať odsek 1, vykoná takisto revíziu svojho plánu výkonnosti v súlade s článkom 18 ods. 1 v súvislosti s príslušnými službami.

3. Členský štát pristúpi k rozhodnutiu uplatňovať odsek 1 až po dokončení všetkých týchto krokov:

a) jeho národný dozorný orgán na základe podrobného posúdenia v súlade s podmienkami stanovenými v prílohe X usúdil, že poskytovanie príslušných služieb podlieha trhovým podmienkam;

b) uskutočnil konzultácie so zástupcami používateľov vzdušného priestoru vo veci zamýšľaného rozhodnutia a uvedeného posúdenia a v prípade potreby zohľadnil ich pripomienky;

c) sprístupnil verejnosti svoje zamýšľané rozhodnutie a uvedené posúdenie;

d) predložil svoje zamýšľané rozhodnutie a uvedené posúdenie Komisii a získal súhlas Komisie.

Pokiaľ ide o písmeno d), členský štát predloží posúdenie najneskôr 12 mesiacov pred začiatkom referenčného obdobia alebo v prípade posúdenia počas referenčného obdobia bez zbytočného odkladu po ukončení posúdenia. Komisia oznámi dotknutému členskému štátu, či súhlasí s tým, že sa posúdenie vykonalo v súlade s podmienkami stanovenými v prílohe X. Urobí tak bez zbytočného odkladu. Komisia požiada v prípade potreby dotknutý členský štát o dodatočné informácie, ktoré tento členský štát poskytne bez zbytočného odkladu.

4. Ak sa členský štát rozhodne uplatňovať odsek 1, jeho národný dozorný orgán pravidelne posudzuje, či sú naďalej splnené podmienky stanovené v prílohe X.

Ak národný dozorný orgán usúdi, že tieto podmienky už nie sú splnené, členský štát po dokončení krokov stanovených v odseku 3 písm. b) až d) bez zbytočného odkladu zruší svoje rozhodnutie.

Členský štát na základe uvedeného zrušenia neuplatňuje počas nadchádzajúceho referenčného obdobia alebo prípadne počas zvyšnej časti referenčného obdobia v súvislosti s príslušnými službami výnimky uvedené v odseku 2 prvom pododseku. Ak dôjde k zrušeniu počas referenčného obdobia, dotknutý členský štát vykoná takisto revíziu svojho plánu výkonnosti v súlade s článkom 18 ods. 1

5. Ak sa služby podliehajúce uplatňovaniu odseku 1 poskytujú v spoločnej zóne spoplatňovania zriadenej v súlade s článkom 21 ods. 4, dotknuté členské štáty môžu rozhodnúť o tom, že poskytovanie niektorých alebo všetkých týchto služieb podlieha trhovým podmienkam jedine spoločne. V takom prípade spoločne zabezpečujú, aby sa požiadavky tohto článku dodržiavali.

6. Ak sa členský štát rozhodne uplatňovať odsek 1, predloží Komisii informácie uvedené v prílohe XI v prvom roku každého referenčného obdobia. Komisia uvedené informácie nezverejní.

KAPITOLA VIII

POSKYTOVANIE INFORMÁCIÍ, MONITOROVANIE A UVEREJŇOVANIE INFORMÁCIÍ

Článok 36

Poskytovanie informácií

1. Na účely monitorovania v súlade s článkom 37 národné dozorné orgány, poskytovatelia leteckých navigačných služieb, prevádzkovatelia letísk a koordinátori letísk, používatelia vzdušného priestoru a manažér siete poskytujú Komisii údaje uvedené v prílohe VI v súlade so špecifickými požiadavkami, ktoré sa uplatňujú na každú stranu stanovenú v uvedenej prílohe. Údaje sa poskytujú bezplatne v elektronickom formáte.

V súvislosti s používateľmi vzdušného priestoru sa tento článok uplatňuje len na tých používateľov, ktorí prevádzkujú viac ako 35 000 letov ročne v európskom vzdušnom priestore vypočítaných ako priemer za predchádzajúce tri roky.

2. Ak strany uvedené v odseku 1 už poskytli niektoré alebo všetky tieto údaje Eurocontrolu alebo Agentúre Európskej únie pre bezpečnosť letectva, nie sú povinné poskytnúť dotknuté údaje Komisii za predpokladu, že informujú Komisiu o údajoch, ktoré už poskytli, o tom, kedy ich poskytli a či ich poskytli Eurocontrolu alebo Agentúre Európskej únie pre bezpečnosť letectva.

3. Každá zo strán uvedených v odseku 1 prijíma potrebné opatrenia na zabezpečenie kvality, potvrdenia a včasného zaslania údajov, ktoré majú poskytnúť v súlade s odsekom 1. Na žiadosť Komisie poskytujú informácie o svojich kontrolách kvality a procesoch potvrdzovania v súvislosti s týmito údajmi.

Článok 37

Monitorovanie a podávanie správ

1. Národné dozorné orgány monitorujú výkonnosť leteckých navigačných služieb poskytovaných vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné, s cieľom posúdiť, či sú ciele výkonnosti uvedené v plánoch výkonnosti splnené.

Ak národný dozorný orgán usúdi, že tieto ciele nie sú alebo hrozí, že nebudú splnené, okamžite o tom informuje Komisiu. Na účely nápravy situácie a dosiahnutia cieľov stanovených v pláne výkonnosti príslušný členský štát alebo príslušný národný dozorný orgán bez zbytočného odkladu uplatnia primerané opatrenia, ktoré určili, pričom zohľadnia nápravné opatrenia uvedené v článku 10 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/123. Tieto primerané opatrenia oznámia bez zbytočného odkladu Komisii.

Národné dozorné orgány predkladajú Komisii najneskôr do 1. júna každého roka správu o výsledkoch monitorovania uvedeného v prvom pododseku za predchádzajúci rok.

2. Komisia monitoruje výkonnosť sieťových funkcií a posudzuje, či sú splnené ciele výkonnosti uvedené v pláne výkonnosti siete.

Ak Komisia usúdi, že ciele výkonnosti uvedené v pláne výkonnosti siete nie sú alebo hrozí, že nebudú splnené, požiada manažéra siete, aby určil primerané opatrenia na nápravu situácie a dosiahnutie uvedených cieľov. Manažér siete tieto opatrenia bez zbytočného odkladu oznámi Komisii.

3. Komisia na základe správ uvedených v odseku 1 poslednom pododseku, jej vlastného monitorovania podľa odseku 2 a analýzy údajov prijatých v súlade s článkom 36 ods. 1 monitoruje výkonnosť poskytovania leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií a pravidelné posudzuje dosahovanie cieľov výkonnosti. Komisia najmenej raz do roka informuje členské štáty o svojich monitorovacích činnostiach.

Článok 38

Uverejnenie

1. Členské štáty zverejňujú, najmä elektronicky, tieto informácie:

a) akékoľvek rozhodnutia, ktoré prijali podľa článku 1 ods. 4 a 5;

b) akékoľvek rozhodnutia, ktoré prijali podľa článku 35 ods. 3 písm. c);

c) svoje návrhy plánov výkonnosti uvedené v článku 12;

d) svoje prijaté plány výkonnosti uvedené v článku 16;

e) svoje tabuľky uvedené v článkoch 24, 29 a 30.

2. Manažér siete zverejňuje, najmä elektronicky, tieto informácie:

a) návrh plánu výkonnosti siete uvedený v článku 19 ods. 1;

b) prijatý plán výkonnosti siete uvedený v článku 19 ods. 3;

3. Komisia zverejňuje, najmä elektronicky, správy a podporné materiály vypracované orgánom na preskúmanie výkonnosti v súvislosti s pomocou, ktorú tento orgán poskytol v súlade s článkom 3.

KAPITOLA IX

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 39

Odôvodnenie vnútroštátnych rozhodnutí a odvolanie voči nim

Členské štáty zabezpečujú, aby boli rozhodnutia prijaté ich príslušnými vnútroštátnymi orgánmi podľa tohto nariadenia riadne odôvodnené a aby podliehali účinnému opravnému prostriedku v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi.

Článok 40

Zrušenie

Vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 sa zrušujú s účinnosťou od 1. januára 2020. Uvedené nariadenia sa však naďalej uplatňujú na účely vykonávania systému výkonnosti a systému spoplatňovania vzťahujúcich sa na druhé referenčné obdobie.

Článok 41

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 11. februára 2019

Za Komisiu

predseda

Jean-Claude JUNCKER

PRÍLOHA I

KĽÚČOVÉ UKAZOVATELE VÝKONNOSTI PRE STANOVENIE CIEĽOV A UKAZOVATELE MONITOROVANIA

ODDIEL 1

Kľúčové ukazovatele výkonnosti pre stanovenie cieľov na úrovni Únie a ukazovatele monitorovania na úrovni Únie

1. BEZPEČNOSŤ

1.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

Minimálna úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti, ktorú majú dosahovať poskytovatelia leteckých navigačných služieb s osvedčením na poskytovanie letových prevádzkových služieb. Tento kľúčový ukazovateľ výkonnosti meria úroveň plnenia týchto cieľov riadenia bezpečnosti:

a) politika a ciele v oblasti bezpečnosti;

b) riadenie rizika v oblasti bezpečnosti;

c) zaistenie bezpečnosti;

d) podpora bezpečnosti;

e) kultúra bezpečnosti.

1.2. **Ukazovatele monitorovania**

a) Miera prípadov vniknutí na dráhu na úrovni Únie s vplyvom na bezpečnosť vypočítaná v súlade s oddielom 2 bodom 1.2 písm. a).

b) Miera prípadov porušení minimálnych rozstupov na úrovni Únie s vplyvom na bezpečnosť vypočítaná v súlade s oddielom 2 bodom 1.2 písm. b).

2. ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

2.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

Tento kľúčový ukazovateľ výkonnosti meria priemernú horizontálnu efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, ktorá sa vypočíta takto:

a) ukazovateľ predstavuje porovnanie medzi dĺžkou traťovej časti skutočnej trajektórie odvodenej z údajov sledovania a dosiahnutej vzdialenosti, ako súčet za všetky lety IFR, ktoré sa uskutočňujú v rámci vzdušného priestoru vymedzeného v článku 1 (ďalej len „európsky vzdušný priestor“) alebo ním prechádzajú;

b) „traťová časť“ označuje vzdialenosť preletenú mimo okruhu 40 NM v okolí letísk;

c) ak lietadlo odlieta z letiska mimo európskeho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, na výpočet tohto ukazovateľa sa za východiskové miesto považuje miesto vstupu do európskeho vzdušného priestoru (namiesto letiska odletu) a za miesto určenia sa považuje miesto výstupu z európskeho vzdušného priestoru (namiesto cieľového letiska);

d) ak lietadlo odlieta z letiska v európskom vzdušnom priestore alebo naň prilieta, a zároveň prechádza cez neeurópsky vzdušný priestor, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije iba časť v rámci európskeho vzdušného priestoru;

e) „dosiahnutá vzdialenosť“ je funkciou polohy miesta vstupu letu do každej časti vzdušného priestoru pre všetky časti trajektórie a výstupu letu z každej časti vzdušného priestoru pre všetky časti trajektórie. Dosiahnutá vzdialenosť predstavuje príspevok týchto miest k ortodromickej vzdialenosti medzi východiskovým miestom a miestom určenia;

f) ukazovateľ sa vypočítava ako priemer za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia. Pri výpočte tohto priemeru sa do výpočtu nezahŕňa desať najvyšších a desať najnižších denných hodnôt.

2.2. **Ukazovatele monitorovania**

a) Priemerná horizontálna efektívnosť trajektórie pri traťových letoch posledného podaného letového plánu sa vypočíta takto:

i) rozdiel medzi dĺžkou traťovej časti trajektórie posledného podaného letového plánu a zodpovedajúcou časťou ortodromickej vzdialenosti, ako súčet za všetky lety IFR, ktoré sa uskutočňujú v rámci európskeho vzdušného priestoru alebo ním prechádzajú;

ii) „traťová časť“ označuje vzdialenosť preletenú mimo okruhu 40 NM v okolí letísk;

iii) ak lietadlo odlieta z letiska mimo európskeho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, na výpočet tohto ukazovateľa sa za východiskové miesto považuje miesto vstupu do európskeho vzdušného priestoru (namiesto letiska odletu) a za miesto určenia sa považuje miesto výstupu z európskeho vzdušného priestoru (namiesto cieľového letiska);

iv) ak lietadlo odlieta z letiska v európskom vzdušnom priestore alebo naň prilieta, a zároveň prechádza cez neeurópsky vzdušný priestor, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije iba časť v rámci európskeho vzdušného priestoru;

v) ukazovateľ sa vypočítava ako priemer za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia. Pri výpočte tohto priemeru sa do výpočtu nezahŕňa desať najvyšších a desať najnižších denných hodnôt.

b) Priemerná horizontálna efektívnosť najkratšej obmedzenej trajektórie pri traťových letoch sa vypočíta takto:

i) ukazovateľ predstavuje rozdiel medzi dĺžkou traťovej časti najkratšej obmedzenej trate dostupnej pre plánovanie letu vypočítanej pomocou algoritmov na vyhľadávanie letovej dráhy a systémov manažéra siete na overovanie letových plánov, ktorá sa meria medzi miestom vstupu a miestom výstupu z dvoch koncových riadených oblastí, a zodpovedajúcou časťou ortodromickej vzdialenosti, ako súčet za všetky lety IFR, ktoré sa uskutočňujú v rámci európskeho vzdušného priestoru alebo ním prechádzajú;

ii) v tomto ukazovateli sa zohľadňujú obmedzenia vzdušného priestoru v dňoch s vojenskými činnosťami a bez nich, ktoré uverejňuje manažér siete v dokumente o dostupnosti trate, ako aj aktuálny stav podmienených tratí v čase posledného podaného letového plánu;

iii) „traťová časť“ označuje časť mimo okruhu 40 NM v okolí letísk;

iv) ak lietadlo odlieta z letiska mimo európskeho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, na výpočet tohto ukazovateľa sa za východiskové miesto považuje miesto vstupu do európskeho vzdušného priestoru (namiesto letiska odletu) a za miesto určenia sa považuje miesto výstupu z európskeho vzdušného priestoru (namiesto cieľového letiska);

v) ak lietadlo odlieta z letiska v európskom vzdušnom priestore alebo naň prilieta, a zároveň prechádza cez neeurópsky vzdušný priestor, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije iba časť v rámci európskeho vzdušného priestoru;

vi) ukazovateľ sa vypočítava ako priemer za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia. Pri výpočte tohto priemeru sa do výpočtu nezahŕňa desať najvyšších a desať najnižších denných hodnôt.

c) Účinné používanie rezervovaného alebo oddeleného vzdušného priestoru vypočítané ako pomer pôvodne požadovaného času prideleného na rezerváciu alebo oddelenie od všeobecnej letovej prevádzky a konečného prideleného času použitého na činnosť, ktorá si takéto oddelenie alebo rezerváciu vyžaduje. Tento ukazovateľ sa vypočíta pre všetky pridelenia vzdušného priestoru oznámené manažérovi siete.

d) Miera plánovania letov cez dostupné štruktúry vzdušného priestoru vrátane rezervovaného alebo oddeleného vzdušného priestoru a podmienených tratí v prípade všeobecnej letovej prevádzky vypočítaná ako pomer počtu lietadiel, ktoré podávajú letové plány cez takéto štruktúry vzdušného priestoru, a počtu lietadiel, ktoré by mohli cez ne plánovať lety.

e) Miera používania dostupných štruktúr vzdušného priestoru vrátane rezervovaného alebo oddeleného vzdušného priestoru a podmienených tratí v prípade všeobecnej letovej prevádzky vypočítaná ako pomer počtu lietadiel letiacich cez takéto štruktúry vzdušného priestoru a počtu lietadiel, ktoré by cez ne mohli lietať.

3. KAPACITA

3.1. **Kľúčový ukazovateľ výkonnosti**

Priemerné meškanie ATFM na trati na jeden let v minútach, ktoré možno pripísať leteckým navigačným službám, sa vypočíta takto:

a) meškanie ATFM na trati je meškanie vypočítané manažérom siete, vyjadrené ako rozdiel medzi predpokladaným časom vzletu a vypočítaným časom vzletu, ktorý pridelil manažér siete;

b) na účely tohto ukazovateľa:

„predpokladaný čas vzletu“ vypočíta manažér siete ako predpokladaný čas, keď lietadlo vzlietne, na základe posledného predpokladaného času začatia rolovania alebo cieľového času začatia rolovania v prípade letísk, na ktoré sa vzťahujú postupy rozhodovania o letiskách na základe spolupráce, plus predpokladaný čas rolovania vypočítaný manažérom siete;

„vypočítaný čas vzletu“ je čas, ktorý manažér siete pridelil v deň prevádzky ako výsledok taktického prideľovania prevádzkových intervalov, pri ktorom sa očakáva vzlet lietadla;

„predpokladaný čas rolovania“ je predpokladaný čas od začatia rolovania do vzletu. Tento čas zahŕňa všetky meškania v rámci časovej rezervy v mieste vyčkávania alebo odnámrazovanie na diaľku pred vzletom;

c) tento ukazovateľ sa vzťahuje na všetky lety IFR a na všetky príčiny meškaní ATFM okrem mimoriadnych udalostí;

d) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

3.2. **Ukazovatele monitorovania**

a) Priemerné meškanie ATFM pri prílete na jeden let vyjadrené v minútach, ktoré možno pripísať terminálnym a letiskovým leteckým navigačným službám a ktoré je spôsobené obmedzeniami pri pristátí na cieľovom letisku, sa vypočíta takto:

i) tento ukazovateľ predstavuje priemerné vzniknuté meškanie ATFM pri prílete na jeden prichádzajúci let IFR;

ii) tento ukazovateľ zahŕňa všetky lety IFR s pristátím na cieľovom letisku a vzťahuje sa na všetky príčiny meškaní ATFM okrem mimoriadnych udalostí;

iii) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

b) Percentuálny podiel letov s meškaním ATFM na trati dlhším ako 15 minút sa vypočíta takto:

i) meškanie ATFM na trati vypočítané v súlade s bodom 3.1 písm. a);

ii) tento ukazovateľ sa vzťahuje na všetky lety IFR a na všetky príčiny meškaní ATFM okrem mimoriadnych udalostí;

iii) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

c) Priemerný čas meškania pri odlete na jeden let spôsobeného všetkými príčinami, vyjadrený v minútach, sa vypočíta takto:

i) tento ukazovateľ predstavuje priemerné meškanie, ktoré možno pripísať týmto príčinám:

— meškania z dôvodu letovej prevádzky,

— meškanie ATFM na trati nahlásené používateľmi vzdušného priestoru,

— reakčné (reťazové) meškanie,

— meškania spôsobené prevádzkou letiska vrátane meškania ATFM na letisku nahláseného používateľmi vzdušného priestoru, ktoré spôsobili regulačné opatrenia na základe objemu dopravy, pri ktorých sa referenčné miesto klasifikovalo ako letisková zóna alebo letisko;

ii) tento ukazovateľ sa vzťahuje na všetky lety IFR a vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

4. NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ

4.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

Medziročná zmena priemerných stanovených jednotkových nákladov (DUC) na traťové letecké navigačné služby na úrovni Únie sa vypočíta takto:

a) tento ukazovateľ je vyjadrený ako percentuálny podiel, ktorý odzrkadľuje medziročné zmeny priemerných DUC na traťové letecké navigačné služby na úrovni Únie, začínajúc od východiskovej hodnoty uvedenej v článku 9 ods. 4 písm. a);

b) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia;

c) priemerné DUC na traťové letecké navigačné služby na úrovni Únie predstavujú pomer medzi traťovými stanovenými nákladmi a prognózou objemu dopravy na trati vyjadrenej v traťových jednotkách služieb, ktorý sa očakáva v každom roku referenčného obdobia na úrovni Únie, ako sa uvádza v predpokladoch Komisie týkajúcich sa stanovenia cieľov výkonnosti na úrovni Únie v súlade s článkom 9 ods. 3;

d) priemerné DUC na traťové letecké navigačné služby na úrovni Únie sa vypočítajú v eurách a v reálnych hodnotách.

4.2. **Ukazovatele monitorovania**

Skutočné jednotkové náklady vynaložené používateľmi osobitne na traťové a na terminálne letecké navigačné služby na úrovni Únie, sa vypočítajú takto:

a) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia ako vážený priemer súčtu DUC za každý členský štát v prípade leteckých navigačných služieb a súčtu úprav v súlade s článkom 25 ods. 2, ktoré vyplývajú z daného roka;

b) tento ukazovateľ je vyjadrený v eurách a v nominálnej hodnote.

ODDIEL 2

Kľúčové ukazovatele výkonnosti pre stanovenie cieľov na miestnej úrovni a ukazovatele monitorovania na miestnej úrovni

1. BEZPEČNOSŤ

1.1. **Kľúčový ukazovateľ výkonnosti**

Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti v súlade s oddielom 1 bodom 1.1.

Na účely tohto ukazovateľa „miestny“ znamená na úrovni poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

1.2. **Ukazovatele monitorovania**

a) Miera prípadov vniknutí na dráhu na letiskách v členskom štáte vypočítaná ako celkový počet vniknutí na dráhu s vplyvom na bezpečnosť, ktoré sa vyskytli na daných letiskách, vydelený celkovým počtom pohybov IFR a VFR na daných letiskách.

b) Miera prípadov porušení minimálnych rozstupov v rámci vzdušného priestoru za všetky riadiace stanovištia letových prevádzkových služieb v členskom štáte vypočítaná ako celkový počet porušení minimálnych rozstupov s vplyvom na bezpečnosť, ktoré sa vyskytli v danom vzdušnom priestore, vydelený celkovým počtom riadených letových hodín v danom vzdušnom priestore.

c) Miera prípadov vniknutí na dráhu na letisku vypočítaná ako celkový počet vniknutí na dráhu s vplyvom na bezpečnosť, ku ktorým prispeli letové prevádzkové služby alebo služby CNS a ktoré sa vyskytli na danom letisku, vydelený celkovým počtom pohybov IFR a VFR na danom letisku.

d) Miera prípadov porušení minimálnych rozstupov v rámci vzdušného priestoru, v ktorom poskytovateľ leteckých navigačných služieb poskytuje letecké navigačné služby, vypočítaná ako celkový počet porušení minimálnych rozstupov s vplyvom na bezpečnosť, ku ktorým prispeli letové prevádzkové služby alebo služby CNS, vydelený celkovým počtom riadených letových hodín v danom vzdušnom priestore.

e) Ak sa zaviedli automatizované systémy zaznamenávania bezpečnostných údajov, používanie týchto systémov poskytovateľmi leteckých navigačných služieb ako prvok ich rámca pre riadenie rizika v oblasti bezpečnosti, a to na účely zhromažďovania, uchovávania a analýzy údajov v takmer reálnom čase, pričom tieto údaje sa týkajú aspoň prípadov porušení minimálnych rozstupov a prípadov vniknutí na dráhu.

Ukazovateľ monitorovania uvedený v tomto bode sa musí vypočítať za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

Na účely ukazovateľov stanovených v písmenách a) a c) „miestny“ znamená na úrovni letiska. Na účely ukazovateľa stanoveného v písmene b) „miestny“ znamená na vnútroštátnej úrovni. Na účely ukazovateľa stanoveného v písmene d) „miestny“ znamená na úrovni poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

2. ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

2.1. **Kľúčový ukazovateľ výkonnosti**

Priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch sa vypočíta takto:

a) ukazovateľ predstavuje porovnanie medzi dĺžkou traťovej časti skutočnej trajektórie odvodenej z údajov sledovania a dosiahnutej vzdialenosti, ako súčet za všetky lety IFR, ktoré sa uskutočňujú v rámci miestneho vzdušného priestoru alebo ním prechádzajú;

b) „traťová časť“ označuje vzdialenosť preletenú mimo okruhu 40 NM v okolí letísk odletu a cieľových letísk;

c) ak lietadlo odlieta z letiska mimo miestneho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije miesto vstupu do miestneho vzdušného priestoru a miesto výstupu z miestneho vzdušného priestoru;

d) ak lietadlo odlieta z letiska v miestnom vzdušnom priestore alebo naň prilieta, a zároveň prechádza cez vzdušný priestor mimo neho, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije iba časť v rámci miestneho vzdušného priestoru;

e) „dosiahnutá vzdialenosť“ je funkciou polohy miesta vstupu letu do miestneho vzdušného priestoru a výstupu z neho. Dosiahnutá vzdialenosť predstavuje príspevok týchto miest k ortodromickej vzdialenosti medzi východiskovým miestom a miestom určenia;

f) na účely tohto ukazovateľa „miestny“ znamená na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, v závislosti od úrovne, na ktorej je stanovený plán výkonnosti;

g) ukazovateľ sa vypočítava ako priemer za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia. Pri výpočte tohto priemeru sa do výpočtu nezahŕňa desať najvyšších a desať najnižších denných hodnôt.

2.2. **Ukazovatele monitorovania**

a) Priemerná horizontálna efektívnosť trajektórie pri traťových letoch posledného podaného letového plánu sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

   i) rozdiel medzi dĺžkou traťovej časti trajektórie posledného podaného letového plánu a zodpovedajúcou časťou ortodromickej vzdialenosti, ako súčet za všetky lety IFR, ktoré sa uskutočňujú v rámci miestneho vzdušného priestoru alebo ním prechádzajú;

   ii) „traťová časť“ označuje vzdialenosť preletenú mimo okruhu 40 NM v okolí letísk;

   iii) ak lietadlo odlieta z letiska mimo miestneho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije miesto vstupu do miestneho vzdušného priestoru a miesto výstupu z miestneho vzdušného priestoru;

   iv) ak lietadlo odlieta z letiska v miestnom vzdušnom priestore alebo naň prilieta, a zároveň prechádza cez vzdušný priestor mimo neho, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije iba časť v rámci miestneho vzdušného priestoru;

   v) ukazovateľ sa vypočítava ako priemer za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia. Pri výpočte tohto priemeru sa do výpočtu nezahŕňa desať najvyšších a desať najnižších denných hodnôt.

b) Priemerná horizontálna efektívnosť najkratšej obmedzenej trajektórie pri traťových letoch sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

   i) ukazovateľ predstavuje rozdiel medzi dĺžkou traťovej časti najkratšej obmedzenej trate dostupnej pre plánovanie letu vypočítanej pomocou algoritmov na vyhľadávanie letovej dráhy a systémov manažéra siete na overovanie letových plánov a dosiahnutou vzdialenosťou, ako súčet za všetky lety IFR, ktoré sa uskutočňujú v rámci miestneho vzdušného priestoru alebo ním prechádzajú;

   ii) v tomto ukazovateli sa zohľadňujú obmedzenia vzdušného priestoru, ktoré uverejňuje manažér siete v dokumente o dostupnosti trate, ako aj aktuálny stav podmienených tratí v čase posledného podaného letového plánu;

   iii) „traťová časť“ označuje časť mimo okruhu 40 NM v okolí letísk odletu a cieľových letísk;

iv) ak lietadlo odlieta z letiska mimo miestneho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije miesto vstupu do miestneho vzdušného priestoru a miesto výstupu z miestneho vzdušného priestoru;

v) ak lietadlo odlieta z letiska v miestnom vzdušnom priestore alebo naň prilieta, a zároveň prechádza cez vzdušný priestor mimo neho, na výpočet tohto ukazovateľa sa použije iba časť v rámci miestneho vzdušného priestoru;

vi) „dosiahnutá vzdialenosť“ je funkciou polohy miesta vstupu letu do miestneho vzdušného priestoru a výstupu z neho. Dosiahnutá vzdialenosť predstavuje príspevok týchto miest k ortodromickej vzdialenosti medzi východiskovým miestom a miestom určenia;

vii) ukazovateľ sa vypočítava ako priemer za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia. Pri výpočte tohto priemeru sa do výpočtu nezahŕňa desať najvyšších a desať najnižších denných hodnôt.

c) Dodatočný čas vo fáze rolovania sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

i) tento ukazovateľ predstavuje rozdiel medzi skutočným časom rolovania a neprerušeným časom rolovania;

ii) neprerušený čas rolovania je čas rolovania v nepreťažených obdobiach s nízkym objemom prevádzky na letisku;

iii) tento ukazovateľ je vyjadrený v minútach na jeden odlet a vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

d) Dodatočný čas v koncovom vzdušnom priestore sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

i) tento ukazovateľ predstavuje rozdiel medzi časom tranzitu v oblasti radenia a počítania príletov (ASMA) a neprerušeným časom na základe časov tranzitu ASMA;

ii) neprerušený čas na základe časov tranzitu ASMA sa vymedzuje pre každú skupinu letov s rovnakými parametrami, ako je trieda lietadiel, vstupná oblasť a pristávacia dráha v rámci ASMA, a predstavuje čas tranzitu v nepreťažených obdobiach s nízkym objemom prevádzky;

iii) tento ukazovateľ je vyjadrený v minútach na jeden prílet a vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia;

iv) ASMA sa vymedzuje ako valec s priemerom 40 NM okolo letiska príletu.

e) Podiel príletov s kontinuálnym klesaním (CDO) sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

i) tento ukazovateľ predstavuje pomer medzi celkovým počtom príletov s kontinuálnym klesaním (CDO) z referenčného bodu vo výške nad zemou, ktorý definuje národný dozorný orgán, a celkovým počtom príletov;

ii) tento ukazovateľ je vyjadrený ako percentuálny podiel a vypočítava sa za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

f) Účinné používanie rezervovaného alebo oddeleného miestneho vzdušného priestoru vypočítané v súlade s oddielom 1 bodom 2.2 písm. c).

g) Miera plánovania letov cez dostupné štruktúry miestneho vzdušného priestoru vypočítaná v súlade s oddielom 1 bodom 2.2 písm. d).

h) Miera používania dostupných štruktúr miestneho vzdušného priestoru vypočítaná v súlade s oddielom 1 bodom 2.2 písm. e).

i) Na účely ukazovateľov stanovených v písmenách a) a b) „miestny“ znamená na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, v závislosti od úrovne, na ktorej je stanovený plán výkonnosti, vrátane prípadov delegovania zodpovednosti za poskytovanie letových prevádzkových služieb v dôsledku cezhraničných opatrení na základe spolupráce. Na účely ukazovateľov stanovených v písmenách c) a d) „miestny“ znamená na úrovni letiska s minimálnym počtom 80 000 pohybov leteckej dopravy podľa IFR za rok. Na účely ukazovateľa stanoveného v písmene e) „miestny“ znamená na úrovni letiska. Na účely ukazovateľov stanovených v písmenách f) až h) „miestny“ znamená na vnútroštátnej úrovni s rozdelením podľa oblastí zodpovednosti jednotlivých oblastných stredísk riadenia vrátane prípadov delegovania zodpovednosti za poskytovanie letových prevádzkových služieb v dôsledku cezhraničných opatrení na základe spolupráce.

3. KAPACITA

3.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

a) Priemerné meškanie ATFM na trati na jeden let v minútach, ktoré možno pripísať leteckým navigačným službám, sa vypočíta takto:

i) meškanie ATFM na trati vypočítané v súlade s oddielom 1 bodom 3.1 písm. a);

ii) tento ukazovateľ sa vzťahuje na všetky lety IFR prechádzajúce cez miestny vzdušný priestor, a na všetky príčiny meškaní ATFM okrem mimoriadnych udalostí. Vzťahuje sa aj na lety IFR prechádzajúce cez iné vzdušné priestory a v prípade ktorých sa uplatňujú korekcie meškaní vyplývajúce z procesu úpravy meškania po uskutočnení letu, ktorý koordinuje manažér siete – týmto procesom strany zainteresované na prevádzke informujú manažéra siete o otázkach, ktoré sa týkajú merania, klasifikácie a priraďovania meškaní ATFM;

iii) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia;

iv) na účely tohto ukazovateľa „miestny“ znamená na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, v závislosti od úrovne, na ktorej je stanovený plán výkonnosti;

v) v prípade monitorovania a ak je plán výkonnosti stanovený na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru, sú hodnoty vypočítané pre tento ukazovateľ rozpísané na vnútroštátnej úrovni vrátane prípadov delegovania zodpovednosti za poskytovanie letových prevádzkových služieb v dôsledku cezhraničných opatrení na základe spolupráce.

b) Priemerné meškanie ATFM pri prílete na jeden let vyjadrené v minútach, ktoré možno pripísať terminálnym a letiskovým leteckým navigačným službám, sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

i) tento ukazovateľ predstavuje priemerné meškanie pri prílete na cieľové letisko spôsobené regulačnými opatreniami ATFM na jeden prichádzajúci let IFR;

ii) tento ukazovateľ sa vzťahuje na všetky lety IFR s pristátím na cieľovom letisku a na všetky príčiny meškaní ATFM okrem mimoriadnych udalostí;

iii) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia;

iv) na účely tohto ukazovateľa „miestny“ znamená na vnútroštátnej úrovni;

v) v prípade monitorovania sú hodnoty vypočítané pre tento ukazovateľ rozpísané na úrovni letiska.

3.2. **Ukazovatele monitorovania**

a) Percentuálny podiel letov IFR dodržiavajúcich odletové prevádzkové intervaly na miestnej úrovni vypočítaný za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

b) Priemerné meškanie riadenia letovej prevádzky pred odletom v minútach na jeden let spôsobené obmedzeniami pri vzlete na letisku odletu sa na miestnej úrovni vypočíta takto:

i) tento ukazovateľ predstavuje priemerné meškanie riadenia letovej prevádzky pred odletom v minútach na jeden odchádzajúci let IFR;

ii) tento ukazovateľ zahŕňa všetky lety IFR vzlietajúce z letiska odletu a vzťahuje sa na meškania pri štartovaní v dôsledku obmedzení riadenia letovej prevádzky, keď je lietadlo pripravené opustiť odletové stojisko;

iii) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

c) Priemerný čas meškaní pri odlete na jeden let za všetky príčiny vyjadrený v minútach, vypočítaný na miestnej úrovni v súlade s oddielom 1 bodom 3.2 písm. c).

d) Na účely ukazovateľa stanoveného v písmene a) „miestny“ znamená na vnútroštátnej úrovni s rozdelením podľa letiska. Na účely ukazovateľa stanoveného v písmenách b) a c) „miestny“ znamená na úrovni letiska pre letiská s minimálnym počtom 80 000 pohybov leteckej dopravy podľa IFR za rok.

4. NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ

4.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

a) DUC na traťové letecké navigačné služby sa vypočítajú takto:

i) tento ukazovateľ predstavuje pomer medzi traťovými stanovenými nákladmi a predpokladaným objemom dopravy v zóne spoplatňovania vyjadrený v traťových jednotkách služieb, ktorý sa očakáva v každom roku referenčného obdobia na miestnej úrovni a ktorý sa uvádza v plánoch výkonnosti;

ii) tento ukazovateľ je vyjadrený v reálnej hodnote a v národnej mene;

iii) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

b) DUC na terminálne letecké navigačné služby sa vypočítajú takto:

i) tento ukazovateľ predstavuje pomer medzi stanovenými nákladmi a predpokladaným objemom dopravy vyjadrený v terminálnych jednotkách služieb, ktorý sa očakáva v každom roku referenčného obdobia na miestnej úrovni a ktorý sa uvádza v plánoch výkonnosti;

ii) tento ukazovateľ je vyjadrený v reálnej hodnote a v národnej mene;

iii) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

c) Na účely ukazovateľov stanovených v písmenách a) a b) „miestny“ znamená na úrovni zóny spoplatňovania.

4.2. **Ukazovatele monitorovania**

Skutočné jednotkové náklady vynaložené používateľmi osobitne za traťové a za terminálne letecké navigačné služby sa vypočítajú takto:

a) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia ako súčet DUC na letecké navigačné služby a úprav v súlade s článkom 25 ods. 2, ktoré vyplývajú z daného roka;

b) tento ukazovateľ je vyjadrený v nominálnej hodnote a v národnej mene.

ODDIEL 3

Kľúčové ukazovatele výkonnosti pre stanovenie cieľov a ukazovatele monitorovania sieťových funkcií

1. Všetky ukazovatele stanovené v tomto oddiele sa vzťahujú na geografickú oblasť v rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

2. BEZPEČNOSŤ

2.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti zo strany manažéra siete v súlade s oddielom 1 bodom 1.1.

2.2. **Ukazovatele monitorovania**

Nadmerné plnenie ATFM nad rámec kapacitných limitov sektora vykázaných poskytovateľom leteckých navigačných služieb, v ktorom sú uložené regulačné opatrenia ATFM, sa vypočítajú takto:

a) pomer medzi časom, počas ktorého počet letov presahuje kapacitné limity sektora vykázané poskytovateľom leteckých navigačných služieb, v ktorom sú uložené regulačné opatrenia ATFM, o viac ako 10 %, a celkovým časom, počas ktorého sú uložené regulačné opatrenia ATFM, vypočítaný za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia;

b) na účely tohto ukazovateľa je regulovaný čas rozdelený na prekrývajúce sa hodinové úseky v dvadsaťminútových intervaloch.

3. ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

3.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

Zefektívnenie trajektórie pri traťových letoch posledného podaného letového plánu vďaka funkcii plánovania európskej siete tratí, vyjadrené ako percentuálny bod medziročnej zmeny efektívnosti trajektórie pri traťových letoch v rámci posledného podaného letového plánu a vypočítané v súlade s oddielom 1 bodom 2.2 písm. a).

4. KAPACITA

4.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

a) Percentuálny podiel zabráneného meškania ATFM na trati vďaka postupom siete kooperatívneho rozhodovania a opatreniam operačného centra manažéra siete, v porovnaní s celkovým medziročným zabráneným meškaním ATFM na trati, pričom meškanie ATFM na trati sa vypočíta v súlade s oddielom 1 bodom 3.1.

b) Percentuálny podiel zabráneného meškania ATFM pri prílete vďaka postupom siete kooperatívneho rozhodovania a opatreniam operačného centra manažéra siete, v porovnaní s celkovým zabráneným meškaním ATFM pri prílete, pričom meškanie ATFM pri prílete sa vypočíta v súlade s oddielom 1 bodom 3.2 písm. a).

4.2. **Ukazovatele monitorovania**

a) Ročný percentuálny podiel letov IFR s meškaním ATFM dlhším ako 15 minút.

b) Priemerný denný počet regulačných opatrení ATFM za jeden kalendárny rok, z ktorých každé spôsobilo menej ako 200 minút meškania.

c) Priemerné meškanie ATFM na trati cez víkend za jeden kalendárny rok vyjadrené v minútach meškania za let.

d) Ročný percentuálny podiel prvého rotačného meškania z kapacitných a personálnych dôvodov v prípade predbežného výberu oblastných stredísk riadenia/letísk s najvýznamnejším možným znížením meškania, ktoré každoročne identifikuje manažér siete.

e) Účinné používanie rezervovaného alebo oddeleného vzdušného priestoru vypočítané v súlade s oddielom 1 bodom 2.2 písm. c).

f) Miera plánovania letov cez dostupné štruktúry vzdušného priestoru vypočítaná v súlade s oddielom 1 bodom 2.2 písm. d).

g) Miera používania dostupných štruktúr vzdušného priestoru vypočítaná v súlade s oddielom 1 bodom 2.2 písm. e).

5. NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ

5.1. **Ukazovatele monitorovania**

Jednotkové náklady na vykonávanie úloh manažéra siete sa vypočítajú takto:

a) tento ukazovateľ predstavuje pomer medzi skutočnými nákladmi na vykonávanie úloh manažéra siete a objemom dopravy na trati vyjadrený v traťových jednotkách služieb počas referenčného obdobia na úrovni geografickej oblasti, v ktorej manažér siete plní svoje úlohy potrebné na vykonávanie sieťových funkcií;

b) tento ukazovateľ je vyjadrený v eurách a v reálnej hodnote;

c) tento ukazovateľ sa vypočítava za celý kalendárny rok a za každý rok referenčného obdobia.

PRÍLOHA II

VZOR PLÁNOV VÝKONNOSTI NA NÁRODNEJ ÚROVNI ALEBO NA ÚROVNI FUNKČNÉHO BLOKU VZDUŠNÉHO PRIESTORU UVEDENÝ V ČLÁNKU 10 ODS. 1

1. ÚVOD

1.1. Opis situácie vrátane rozsahu pôsobnosti plánu z hľadiska geografického pokrytia a služieb, zoznam zahrnutých poskytovateľov leteckých navigačných služieb a ďalšie všeobecné informácie týkajúce sa plánu výkonnosti.

1.2. Prognózy objemu dopravy uvedené v článku 10 ods. 2 písm. f) a g) vyjadrené ako pohyby IFR a jednotky služieb, tvoriace základ plánu výkonnosti založeného na základnej prognóze vypracovanej štatistickým a prognostickým úradom Eurocontrolu (STATFOR). Ak sa prognózy od základných prognóz STATFOR-u líšia, odôvodnenia použitia inej prognózy uvedenej v článku 10 ods. 2 písm. f) a g) a zdokumentovanie odôvodnení použitia daných prognóz.

1.3. Opis výsledku konzultácií so zainteresovanými stranami týkajúcich sa návrhu plánu výkonnosti vrátane bodov, pri ktorých sa dospelo k dohode, ako aj bodov, pri ktorých sa k dohode nedospelo, a dôvody takéhoto nesúhlasu.

1.4. Zoznam letísk, na ktoré sa vzťahuje systém výkonnosti a spoplatňovania, s priemerným počtom pohybov leteckej dopravy podľa IFR za rok.

1.5. Prípadne zoznam služieb, o ktorých sa rozhodlo, že ich poskytovanie bude podliehať trhovým podmienkam v súlade s článkom 35.

1.6. Pokiaľ ide o plány výkonnosti prijaté na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, opis procesu, ktorý sa dodržiaval pri vypracovaní a prijatí plánu výkonnosti.

1.7. Údaj o tom, či sa uplatňuje zjednodušený systém spoplatňovania uvedený v článku 34, a ak áno, dôkaz, že boli splnené podmienky stanovené v uvedenom článku, ako aj opis uplatňovania zjednodušeného systému spoplatňovania a jeho rozsahu pôsobnosti z hľadiska zahrnutých zón spoplatňovania.

2. INVESTÍCIE

2.1. Opis a odôvodnenie nákladov, povahy a prínosov nových a existujúcich investícií do dlhodobého majetku, ktoré sa plánujú počas referenčného obdobia.

2.2. Informácie uvedené v bode 2.1 obsahujú najmä:

a) stanovené náklady na nové a existujúce investície, pokiaľ ide o odpisy, kapitálové náklady a náklady na prenájom počas celého referenčného obdobia a za každý kalendárny rok daného obdobia, ako sa vyžaduje v prílohe VII;

b) opis a odôvodnenie zásadných investícií, a to aj so zreteľom na tieto prvky:

i) celková hodnota každej zásadnej investície;

ii) nadobudnutý alebo zveľadený majetok alebo majetky;

iii) informácie o prínosoch investície pre používateľov vzdušného priestoru a o výsledkoch konzultácií so zástupcami používateľov vzdušného priestoru;

iv) pokiaľ ide o zásadné investície do systémov ATM:

— rozlišovanie medzi investíciami do nových systémov, reformou existujúcich systémov a investíciami na obnovu,

— odôvodnenie významu každej investície s odkazom na európsky riadiaci plán ATM a spoločné projekty uvedené v článku 15a nariadenia (ES) č. 550/2004;

c) podrobnosti o synergiách dosiahnutých na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru alebo prípadne prostredníctvom iných iniciatív cezhraničnej spolupráce, najmä pokiaľ ide o spoločnú infraštruktúru a spoločné obstarávanie.

3. NÁRODNÉ CIELE VÝKONNOSTI ALEBO CIELE VÝKONNOSTI FAB A OPATRENIA NA ICH DOSIAHNUTIE

3.1. Národné ciele výkonnosti alebo ciele výkonnosti FAB v každej kľúčovej oblasti výkonnosti, stanovené s odkazom na každý kľúčový ukazovateľ výkonnosti uvedený v oddiele 2 prílohy I za každý kalendárny rok referenčného obdobia.

3.2. Opis hlavných opatrení zavedených na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru na dosiahnutie cieľov výkonnosti pre všetky kľúčové oblasti výkonnosti.

3.3. Dodatočné informácie odôvodňujúce národné ciele výkonnosti alebo ciele výkonnosti FAB v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť:

a) stanovené náklady na traťové a terminálne letecké navigačné služby stanovené v súlade s článkom 15 ods. 2 písm. a) a b) nariadenia (ES) č. 550/2004 za každý rok referenčného obdobia;

b) prognóza traťových a terminálnych jednotiek služieb za každý rok referenčného obdobia;

c) východiskové hodnoty pre ciele nákladovej efektívnosti traťových a terminálnych leteckých navigačných služieb uvedené v článku 10 ods. 2 písm. a) a opis a odôvodnenie metodiky použitej na odhad týchto hodnôt pre každú zónu spoplatňovania;

d) opis a odôvodnenie kritérií a metodiky použitých na pridelenie nákladov zónam spoplatňovania a pridelenie nákladov medzi traťové a terminálne služby v súlade s článkom 22 ods. 5;

e) opis a odôvodnenie rentability vlastného kapitálu dotknutých poskytovateľov leteckých navigačných služieb a ukazovateľa finančnej páky, ako aj úrovne a zloženia majetkovej základne používanej na výpočet kapitálových nákladov zahrnutých v stanovených nákladoch;

f) opis a odôvodnenie hospodárskych predpokladov vrátane:

— predpokladov, na ktorých je založený výpočet dôchodkových nákladov zahrnutých v stanovených nákladoch vrátane opisu príslušných vnútroštátnych predpisov o dôchodkoch a dôchodkovom účtovníctve, na základe ktorých sa dospelo k týmto predpokladom, ako aj informácií o tom, či sa predpokladajú zmeny týchto predpisov,

— predpokladov úrokovej sadzby pri úveroch na financovanie poskytovania leteckých navigačných služieb vrátane informácií o sumách, trvaní a iných relevantných informácií o pôžičkách a vysvetlenie váženého priemerného úroku z dlhu použitého na výpočet miery kapitálových nákladov pred zdanením a kapitálových nákladov zahrnutých v stanovených nákladoch,

— prognózy inflácie na základe indexu spotrebiteľských cien Medzinárodného menového fondu (len na informačné účely),

— úprav nad rámec ustanovení medzinárodných štandardov finančného výkazníctva prijatých Úniou podľa nariadenia Komisie (ES) č. 1126/2008 ([1]);

g) opis a vysvetlenie úprav vyplývajúcich z rokov predchádzajúcich referenčnému obdobiu;

h) identifikácia a kategorizácia stanovených nákladov týkajúcich sa nákladových položiek uvedených v článku 28 ods. 3;

i) prípadne opis každej významnej reštrukturalizácie plánovanej počas referenčného obdobia;

j) prípadne náklady na reštrukturalizáciu schválené v predchádzajúcich referenčných obdobiach, ktoré sa majú uhradiť;

k) tabuľky a dodatočné informácie požadované v prílohách VII, IX a XI, ktoré sa majú pripojiť k plánu výkonnosti.

3.4. Rozpis cieľov výkonnosti stanovených v súlade s oddielom 2 bodmi 2.1 a 3.1 písm. a) prílohy I na úrovni každého jednotlivého poskytovateľa letových navigačných služieb, na ktorého sa plán výkonnosti vzťahuje, a vzhľadom na plány výkonnosti stanovené na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, ktorý odráža príspevky každého dotknutého poskytovateľa vo vzťahu k cieľom výkonnosti na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru.

3.5. Ak nie je stanovený cieľ výkonnosti na úrovni Únie, opis a vysvetlenie toho, ako národné ciele výkonnosti alebo ciele výkonnosti FAB prispievajú k zlepšeniu výkonnosti európskej siete ATM.

3.6. Opis a vysvetlenie vzájomných väzieb a kompromisov medzi kľúčovými oblasťami výkonnosti vrátane predpokladov použitých na posúdenie daných kompromisov.

4. CEZHRANIČNÉ INICIATÍVY A VYKONÁVANIE PROJEKTU SESAR

4.1. Opis iniciatív cezhraničnej spolupráce, ktoré sa vykonávajú alebo sa plánujú vykonávať s cieľom zlepšiť poskytovanie leteckých navigačných služieb, na úrovni poskytovateľov leteckých navigačných služieb. Identifikácia prínosov z hľadiska výkonnosti, ktoré tieto iniciatívy umožnili v rôznych kľúčových oblastiach výkonnosti.

([1]) Nariadenie Komisie (ES) č. 1126/2008 z 3. novembra 2008, ktorým sa v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1606/2002 prijímajú určité medzinárodné účtovné štandardy (Ú. v. EÚ L 320, 29.11.2008, s. 1).

4.2. Opis nedávneho a očakávaného pokroku pri zavádzaní spoločných projektov SESAR uvedených v článku 15a nariadenia (ES) č. 550/2004, ako aj postupov riadenia zmien v súvislosti s plánmi prechodu, s cieľom minimalizovať všetky negatívne vplyvy zmien na výkonnosť siete.

5. MECHANIZMY ZDIEĽANIA RIZIKA OBJEMU DOPRAVY A SYSTÉMY STIMULOV

5.1. Pokiaľ ide o každú dotknutú zónu spoplatňovania, opis vymedzených hodnôt parametrov zdieľania rizika objemu dopravy, ktoré sú uplatniteľné v súlade s článkom 27:

a) identifikácia príslušného rozpätia uvedeného v článku 27 ods. 2 a logiky zdieľania rizika objemu dopravy uvedenej v článku 27 ods. 3;

b) v prípade, že národný dozorný orgán prispôsobí hodnoty parametrov mechanizmu zdieľania rizika objemu dopravy uvedenému v písmene a) v súlade s článkom 27 ods. 5:

i) odôvodnenie vymedzených hodnôt parametrov zdieľania rizika objemu dopravy;

ii) opis konzultačného procesu s používateľmi vzdušného priestoru a poskytovateľmi leteckých navigačných služieb o stanovení hodnôt parametrov zdieľania rizika objemu dopravy a výsledok týchto konzultácií.

5.2. Pokiaľ ide o systémy stimulov uplatniteľné počas referenčného obdobia v súlade s článkom 11:

a) opis a odôvodnenie parametrov systému stimulov vymedzeného v súlade s článkom 11 ods. 3 vrátane ústredných hodnôt a prípadne upravovacieho mechanizmu ústredných hodnôt;

b) identifikácia poskytovateľov leteckých navigačných služieb a zón spoplatňovania, na ktoré sa vzťahujú systémy stimulov;

c) prípadne opis dodatočných systémov stimulov uvedených v článku 11 ods. 4

6. VYKONÁVANIE PLÁNU VÝKONNOSTI

Opis postupov, ktoré národné dozorné orgány zavedú s cieľom:

a) monitorovať vykonávanie plánu výkonnosti;

b) riešiť prípady nedosiahnutia cieľov počas referenčného obdobia.

PRÍLOHA III

VZOR PLÁNU VÝKONNOSTI SIETE UVEDENÉHO V ČLÁNKU 10 ODS. 5

1. ÚVOD

1.1. Opis situácie vrátane rozsahu pôsobnosti plánu výkonnosti siete, zahrnutých sieťových funkcií, úloh a povinností a ďalších všeobecných informácií týkajúcich sa plánu.

1.2. Opis prognózy objemu dopravy a makroekonomického scenára tvoriacich základ plánu výkonnosti siete.

1.3. Opis súladu plánu výkonnosti siete so strategickým plánom siete.

1.4. Opis výsledku konzultácií so zainteresovanými stranami týkajúcich sa návrhu plánu výkonnosti siete vrátane bodov, pri ktorých sa dospelo k dohode, ako aj bodov, pri ktorých sa k dohode nedospelo, a dôvody takéhoto nesúhlasu, ako aj opis výsledku konzultácií s radou pre riadenie siete.

2. PRIDANÁ HODNOTA MANAŽÉRA SIETE

Oblasti spolupráce na podporu úloh a činností členských štátov, funkčných blokov vzdušného priestoru, poskytovateľov leteckých navigačných služieb, letísk, civilných a vojenských používateľov vzdušného priestoru.

Opis práce manažéra siete:

a) vypracovanie a harmonizácia sieťových a regionálnych prevádzkových koncepcií;

b) rozvoj a harmonizácia projektov vzdušného priestoru na základe sieťových priorít vrátane iniciatív v oblasti plánovania cezhraničného vzdušného priestoru;

c) obmedzenie neefektívneho využívania siete tratí a dostupného vzdušného priestoru;

d) rozvoj zlepšeného riadenia vzdušného priestoru a procesov manažmentu toku letovej prevádzky a kapacity;

e) harmonizované plánovanie kapacity a meranie prevádzkovej výkonnosti;

f) podpora riešenia nedostatku riadiacich letovej prevádzky v celej sieti;

g) posilnenie koordinácie v technickej oblasti, a to aj na úrovni FAB, ako aj riešenie technickej interoperability medzi systémami poskytovateľov leteckých navigačných služieb, a to najmä so systémami manažéra siete;

h) podpora bezpečnosti siete a vykonávanie, monitorovanie a zlepšovanie výkonnosti v oblasti miestnej bezpečnosti.

3. CIELE VÝKONNOSTI, CIELE A OPATRENIA

3.1. Výkonnosť manažéra siete v oblasti bezpečnosti

a) cieľ výkonnosti pre manažéra siete týkajúci sa účinnosti riadenia bezpečnosti;

b) opis opatrení, ktoré zavádza manažér siete na dosiahnutie tohto cieľa;

c) opis opatrení, ktoré zavádza manažér siete na riešenie nadmerných plnení ATFM.

3.2. Výkonnosť manažéra siete v oblasti nákladovej efektívnosti

a) opis opatrení, ktoré zavádza manažér siete na zlepšovanie nákladovej efektívnosti.

3.3. Ciele výkonnosti a ciele špecifické pre každú sieťovú funkciu

a) Funkcia plánovania európskej siete tratí (ERND):

i) ciele výkonnosti pre kľúčový ukazovateľ výkonnosti uvedený v bode 3.1 oddielu 3 prílohy I;

ii) opis a vysvetlenie opatrení zameraných na dosiahnutie cieľov výkonnosti pre funkciu ERND:

— opatrenia týkajúce sa plánovania efektívnej štruktúry vzdušného priestoru,

— opatrenia týkajúce sa lepšieho využívania vzdušného priestoru stranami zainteresovanými na prevádzke,

— opatrenia týkajúce sa optimalizácie letov;

iii) ďalšie iniciatívy na zvýšenie efektívnosti letov.

b) Funkcia manažmentu toku letovej prevádzky (ATFM):

i) ciele výkonnosti za každý relevantný kľúčový ukazovateľ výkonnosti uvedený v bode 4.1 oddielu 3 prílohy I;

ii) opis a vysvetlenie opatrení zameraných na dosiahnutie cieľov výkonnosti pre funkciu ATFM:

— iniciatívy a opatrenia na zníženie meškania ATFM vrátane meškaní počas víkendov a meškaní v dôsledku počasia, na minimalizovanie výšky sankcií pre jednotlivé lety, na efektívnosť ATFM, reakčné meškania, nadmerné plnenia,

— vojenský rozmer plánu;

iii) ďalšie iniciatívy zamerané na kapacitu.

c) Funkcie koordinácie obmedzených zdrojov:

i) funkcia koordinácie rádiových frekvencií:

— opis podpory kapacity siete,

— opis špecifických cieľov;

ii) funkcia koordinácie kódov radarového odpovedača:

— opis podpory bezpečnosti siete,

— opis špecifických cieľov.

4. VYKONÁVANIE PLÁNU VÝKONNOSTI SIETE

Opis opatrení, ktoré zavádza manažér siete s cieľom:

a) pomáhať pri monitorovaní a podávaní správ o vykonávaní plánu výkonnosti siete;

b) riešiť prípady nedosiahnutia cieľov počas referenčného obdobia;

c) komunikovať s národnými dozornými orgánmi.

PRÍLOHA IV

KRITÉRIÁ POSUDZOVANIA PLÁNOV A CIEĽOV VÝKONNOSTI NA VNÚTROŠTÁTNEJ ÚROVNI ALEBO NA ÚROVNI FUNKČNÉHO BLOKU VZDUŠNÉHO PRIESTORU

1. POSÚDENIE SÚLADU NÁRODNÝCH CIEĽOV VÝKONNOSTI ALEBO CIEĽOV VÝKONNOSTI FAB

1.1. *BEZPEČNOSŤ*

Účinnosť riadenia bezpečnosti

Súlad národných cieľov výkonnosti alebo cieľov výkonnosti FAB vo vzťahu k úrovni efektívnosti riadenia bezpečnosti s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie, podľa ktorých sa za každý kalendárny rok referenčného obdobia úroveň efektívnosti riadenia bezpečnosti musí rovnať alebo byť vyššia ako zodpovedajúce ciele výkonnosti na úrovni Únie.

1.2. *ŽIVOTNÉ PROSTREDIE*

Priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch

Súlad národných cieľov výkonnosti alebo cieľov výkonnosti FAB s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie za každý kalendárny rok referenčného obdobia na základe porovnania národných cieľov výkonnosti alebo cieľov výkonnosti FAB s referenčnými hodnotami horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch vymedzenými v najnovšej verzii plánu skvalitnenia európskej siete tratí dostupnej v čase prijatia cieľov výkonnosti na úrovni Únie.

Na účely tohto odseku „referenčná hodnota horizontálnej efektívnosti pri traťových letoch“ je odhadovaná hodnota efektívnosti skutočnej trajektórie pri traťových letoch na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, ktorú určuje manažér siete, s cieľom zabezpečiť, aby sa splnil cieľ horizontálnej efektívnosti skutočnej trajektórie pri traťových letoch na úrovni Únie.

1.3. *KAPACITA*

Priemerné meškanie ATFM na trati na jeden let

Súlad národných cieľov výkonnosti alebo cieľov výkonnosti FAB s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie za každý kalendárny rok referenčného obdobia na základe porovnania národných cieľov výkonnosti alebo cieľov výkonnosti FAB s referenčnými hodnotami vymedzenými v najnovšej verzii plánu prevádzky siete dostupnej v čase prijatia cieľov výkonnosti na úrovni Únie.

1.4. *NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ*

Traťové stanovené jednotkové náklady

a) Súlad vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania za referenčné obdobie s vývojom stanovených jednotkových nákladov na úrovni Únie počas rovnakého obdobia, pričom tento vývoj je vyjadrený ako percentuálny podiel.

   Na účely výpočtu tohto vývoja sa použijú príslušné cieľové hodnoty výkonnosti na úrovni Únie a na miestnej úrovni a východiskové hodnoty stanovených jednotkových nákladov uvedené v článku 9 ods. 4 písm. a) a v článku 10 ods. 2 písm. a).

b) Súlad vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania za časové obdobie pokrývajúce referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti, ako aj predchádzajúce referenčné obdobie (tzv. dlhodobý vývoj stanovených jednotkových nákladov), s vývojom stanovených jednotkových nákladov na úrovni Únie počas rovnakého obdobia, pričom tento vývoj je vyjadrený ako percentuálny podiel.

   Dlhodobý vývoj stanovených jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania sa vypočíta pomocou skutočných jednotkových nákladov na úrovni zóny spoplatňovania za rok pred začiatkom príslušného predchádzajúceho referenčného obdobia.

c) Súlad na úrovni stanovených jednotkových nákladov: porovnanie východiskovej hodnoty pre stanovené jednotkové náklady uvedené v článku 10 ods. 2 písm. a) na úrovni príslušnej zóny spoplatňovania so zodpovedajúcou priemernou hodnotou v zónach spoplatňovania, v ktorých majú poskytovatelia leteckých navigačných služieb podobné prevádzkové a hospodárske prostredie podľa článku 9 ods. 4 písm. c).

d) Odchýlka od kritérií uvedených v písmenách a) až c) sa môže považovať za potrebnú a primeranú na:

i) umožnenie dosiahnutia cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu stanovených na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru za predpokladu, že odchýlka od vývoja stanovených jednotkových nákladov na úrovni Únie je spôsobená výlučne dodatočnými stanovenými nákladmi súvisiacimi s opatreniami potrebnými na dosiahnutie cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu, alebo

ii) zavedenie reštrukturalizačných opatrení, ktoré vedú k nákladom na reštrukturalizáciu, ako sa uvádza v článku 2 ods. 18, za predpokladu, že odchýlka je spôsobená výlučne týmito nákladmi na reštrukturalizáciu a že v pláne výkonnosti sa preukazuje, že príslušné reštrukturalizačné opatrenia prinesú používateľom vzdušného priestoru čistý finančný zisk najneskôr v nasledujúcom referenčnom období.

2. PRESKÚMANIE NAVRHOVANÝCH PLÁNOV VÝKONNOSTI

2.1. Prvky, ktoré sú predmetom preskúmania:

a) opatrenia na dosiahnutie národných cieľov výkonnosti alebo cieľov výkonnosti FAB v každej kľúčovej oblasti výkonnosti podľa bodu 3.2 prílohy II;

b) národné ciele výkonnosti alebo ciele výkonnosti FAB v prípade priemerného meškania ATFM pri prílete na jeden let:

i) porovnanie s úrovňou a vývojom skutočnej výkonnosti počas referenčného obdobia predchádzajúceho referenčnému obdobiu, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti;

ii) porovnanie výkonnosti každého letiska s podobnými letiskami;

c) národné ciele výkonnosti alebo ciele výkonnosti FAB pre terminálne DUC:

i) porovnanie s vývojom traťových stanovených jednotkových nákladov na miestnej úrovni;

ii) porovnanie s úrovňou a vývojom skutočnej výkonnosti počas referenčného obdobia predchádzajúceho referenčnému obdobiu, na ktoré sa vzťahuje plán výkonnosti;

iii) porovnanie výkonnosti každého letiska s podobnými letiskami;

d) kľúčové faktory a parametre tvoriace základ národných cieľov výkonnosti alebo cieľov výkonnosti FAB alebo výkonnosti v kľúčovej oblasti cieľov výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť:

i) východiskové hodnoty a predpoklady tvoriace základ pre určenie stanovených nákladov na prvý rok referenčného obdobia v porovnaní s najnovšími dostupnými skutočnými nákladmi;

ii) prognózy objemu dopravy použité v pláne výkonnosti a v prípade, že sa tieto prognózy líšia od základných prognóz STATFOR-u, poskytnuté odôvodnenia;

iii) plánované kapitálové náklady vzhľadom na úroveň a zloženie regulačnej bázy aktív, ako aj plánovaná miera kapitálových nákladov pred zdanením vrátane úrokovej sadzby z dlhu a rentability vlastného kapitálu;

iv) stanovené náklady na nové a existujúce investície a poskytnuté odôvodnenia zásadných investícií;

v) stanovené dôchodkové náklady a predpoklady, z ktorých vychádza ich výpočet;

vi) predpoklady úrokovej sadzby pri úveroch na financovanie poskytovania leteckých navigačných služieb vrátane informácií o sumách, trvaní a iných relevantných informácií o pôžičkách a zosúhlasenie váženého priemerného úroku z dlhu použitého na výpočet miery kapitálových nákladov pred zdanením a kapitálových nákladov zahrnutých v stanovených nákladoch;

vii) metodika použitá na rozdelenie nákladov medzi traťové a terminálne služby a odôvodnenie každej zmeny metodiky v porovnaní s predchádzajúcim referenčným obdobím;

e) hodnoty parametrov zdieľania rizika objemu dopravy uvedených v článku 27 ods. 2 a 3 a v prípade, že národný dozorný orgán upravil hodnoty pre tieto parametre v súlade s článkom 27 ods. 5, poskytnuté odôvodnenia predmetných hodnôt;

f) systém alebo systémy stimulov uvedené v článku 11;

g) prínosy a synergie v oblasti výkonnosti, umožnené iniciatívami cezhraničnej spolupráce, vrátane spolupráce na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru alebo prostredníctvom priemyselných aliancií;

h) pokiaľ ide o uplatňovanie zjednodušeného systému spoplatňovania uvedeného v článku 34, overenie toho, že sú splnené kritériá uvedené v článku 34 ods. 2

PRÍLOHA V

KRITÉRIÁ POSUDZOVANIA NÁVRHU PLÁNU VÝKONNOSTI SIETE

a) úplnosť návrhu plánu výkonnosti siete z hľadiska prvkov potrebných na posúdenie súladu s požiadavkami uvedenými v článku 10 ods. 5 a v prílohe III;

b) komplexnosť opatrení prijatých manažérom siete s cieľom prispieť k optimalizácii siete, do ktorých patria opatrenia uvedené v bode 2 prílohy III;

c) súlad cieľa na úrovni efektívnosti riadenia bezpečnosti manažéra siete s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie, podľa čoho sa za každý kalendárny rok referenčného obdobia úroveň efektívnosti riadenia bezpečnosti musí rovnať alebo byť vyššia ako zodpovedajúce ciele výkonnosti na úrovni Únie;

d) opatrenia na zlepšenie letovej efektívnosti vďaka funkcii plánovania európskej siete tratí;

e) meškania ATFM na trati zabránené vďaka postupom siete kooperatívneho rozhodovania a opatreniam operačného centra manažéra siete;

f) meškania ATFM pri prílete zabránené vďaka postupom siete kooperatívneho rozhodovania a opatreniam operačného centra manažéra siete;

g) primeranosť opatrení zameraných na dosiahnutie cieľov výkonnosti pre sieťové funkcie vrátane významu investícií a kapitálových výdavkov, pokiaľ ide o európsky riadiaci plán ATM, spoločné projekty uvedené v článku 15a nariadenia (ES) č. 550/2004 a nariadenia (EÚ) č. 409/2013 a prípadne strategický plán siete.

PRÍLOHA VI

ZOZNAM ÚDAJOV O VÝKONNOSTI, KTORÉ SA MAJÚ POSKYTOVAŤ KOMISII NA ÚČELY MONITOROVANIA VÝKONNOSTI V SÚLADE S ČLÁNKOM 36 ODS. 1 A ČLÁNKOM 37

1. ÚDAJE, KTORÉ MAJÚ POSKYTOVAŤ NÁRODNÉ DOZORNÉ ORGÁNY

1.1. Národné dozorné orgány zabezpečia, aby sa každý mesiac poskytovali tieto údaje:

a) údaje používané a vypočítané manažérom siete, ako sa vymedzuje v prílohe I a prílohe II k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/123, vrátane letových plánov pre všeobecnú letovú prevádzku podľa pravidiel IFR, skutočného smerovania, údajov sledovania na základe 30-sekundového intervalu hlásení, meškaní ATFM na trati a pri prílete, výnimiek z predpisov ATFM, dodržiavania prevádzkových intervalov ATFM a frekvencie využívania podmienenej trate.

1.2. Národné dozorné orgány zabezpečia, aby sa každoročne poskytovali tieto údaje:

a) bezpečnostné udalosti súvisiace s ATM;

b) informácie o bezpečnostných odporúčaniach a nápravných opatreniach prijatých na základe analýzy alebo vyšetrovania incidentov súvisiacich s ATM v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 ([1]) a nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 ([2]);

c) informácie zozbierané poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, prevádzkovateľmi letiska a prevádzkovateľmi leteckej dopravy prostredníctvom automatizovaných systémov zaznamenávania bezpečnostných údajov, ak sú k dispozícii, a to aspoň o vniknutiach na dráhu a o porušeniach minimálnych rozstupov;

d) vývoj, pokiaľ ide aspoň o porušenia minimálnych rozstupov a vniknutia na dráhu, a to na všetkých stanovištiach letových prevádzkových služieb.

2. ÚDAJE, KTORÉ MAJÚ POSKYTOVAŤ POSKYTOVATELIA LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB

2.1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb každoročne poskytujú tieto údaje:

a) údaje uvedené v špecifikácii Eurocontrolu s názvom Špecifikácia Eurocontrolu pre poskytovanie ekonomických informácií (Specification for Economic Information Disclosure), vydanie 2.6 z 31. decembra 2008 s odkazom na Eurocontrol-SPEC-0117 na poskytovanie údajov do roku 2013 vrátane a vydanie 3.0 zo 4. decembra 2012 od roku 2014.

Tieto údaje sa poskytnú pred 15. júlom roku n + 1, okrem údajov týkajúcich sa budúcnosti, ktoré sa poskytnú do 1. novembra roku n + 1;

b) informácie požadované na účely monitorovania kľúčových ukazovateľov výkonnosti a ukazovateľov monitorovania uvedených v oddiele 2 bodoch 1.1 a 1.2 prílohy I.

Tieto informácie sa poskytujú pred 1. februárom každého roka;

c) informácie o bezpečnostných udalostiach zozbierané prostredníctvom automatizovaných systémov zaznamenávania bezpečnostných údajov, ak sú k dispozícii;

d) vývoj, pokiaľ ide aspoň o porušenia minimálnych rozstupov a vniknutia na dráhu na všetkých stanovištiach letových prevádzkových služieb, a to tak z dobrovoľných hlásení, ako aj z automatizovaných systémov zaznamenávania bezpečnostných údajov, ak sú k dispozícii.

2.2. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb na požiadanie poskytnú údaje uvedené v článku 4.

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES (Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35).

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 z 3. apríla 2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES a nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007 (Ú. v. EÚ L 122, 24.4.2014, s. 18).

3. ÚDAJE, KTORÉ MAJÚ POSKYTOVAŤ PREVÁDZKOVATELIA LETÍSK V PRÍPADE LETÍSK S MINIMÁLNYM POČTOM 80 000 POHYBOV LETECKEJ DOPRAVY PODĽA IFR ZA ROK

Prevádzkovatelia letísk poskytujú tieto údaje:

a) údaje uvedené v špecifikácii Eurocontrolu s názvom Dátový tok prevádzkovateľa letiska – Dátové špecifikácie (Airport Operator Data Flow – Data Specification), verzia 1.0, 2018.

Tieto údaje sa poskytujú mesačne;

b) informácie o bezpečnostných udalostiach zozbierané prostredníctvom automatizovaných systémov zaznamenávania bezpečnostných údajov, ak sú k dispozícii.

Tieto informácie sa poskytujú každoročne.

4. ÚDAJE, KTORÉ MAJÚ POSKYTOVAŤ KOORDINÁTORI LETÍSK

Koordinátori letísk poskytujú údaje uvedené v článku 4 ods. 8 písm. c) a d) nariadenia (EHS) č. 95/93 dvakrát ročne v súlade s časovými intervalmi uvedenými v článku 6 daného nariadenia.

5. ÚDAJE, KTORÉ MAJÚ POSKYTOVAŤ POUŽÍVATELIA VZDUŠNÉHO PRIESTORU

Používatelia vzdušného priestoru poskytujú tieto údaje:

a) údaje uvedené v špecifikácii Eurocontrolu s názvom Dátový tok prevádzkovateľa leteckej dopravy – Dátové špecifikácie (Air Transport Operator Data Flow – Data Specification), verzia 1.0, 2018.

Tieto údaje sa poskytujú mesačne;

b) informácie o bezpečnostných udalostiach zozbierané prostredníctvom automatizovaných systémov zaznamenávania bezpečnostných údajov, ak sú k dispozícii.

Tieto informácie sa poskytujú každoročne.

6. ÚDAJE, KTORÉ MÁ POSKYTOVAŤ MANAŽÉR SIETE

Manažér siete každý mesiac poskytuje údaje potrebné na monitorovanie kľúčových ukazovateľov výkonnosti a ukazovateľov monitorovania uvedených v oddiele 1 bodoch 2 a 3 prílohy I, v oddiele 2 bodoch 2 a 3 prílohy I a v oddiele 3 prílohy I.

PRÍLOHA VII

STANOVENÉ A SKUTOČNÉ NÁKLADY

1. TABUĽKA CELKOVÝCH A JEDNOTKOVÝCH NÁKLADOV

1.1. Tabuľka celkových a jednotkových nákladov sa vyplní osobitne za každý príslušný subjekt, ktorý vynakladá náklady v zóne spoplatňovania, s použitím vzoru podľa tabuľky 1. Okrem toho sa konsolidovaná tabuľka vyplní s použitím vzoru podľa tabuľky 1, pričom sa v nej sčítajú údaje od príslušných subjektov pre zónu spoplatňovania.

V prípade terminálnych leteckých navigačných služieb sa za každé letisko, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, vyplní dodatočná tabuľka celkových a jednotkových nákladov s použitím vzoru podľa tabuľky 1. Ak sa členské štáty rozhodnú uplatňovať ustanovenia tohto nariadenia na iné letiská uvedené v článku 1 ods. 4, náklady na tieto letiská sa môžu prezentovať v konsolidovanej tabuľke s použitím vzoru podľa tabuľky 1, s výnimkou celkových nákladov uvedených v riadku 4.2 vzoru podľa tabuľky 1, ktoré sa poskytnú za každé letisko osobitne.

Ak sa zóna spoplatňovania rozprestiera vo vzdušnom priestore viac než jedného členského štátu, musí sa v súlade s požiadavkami súdržnosti a jednotnosti uvedenými v článku 21 ods. 4 vyplniť spoločná tabuľka s použitím vzoru podľa tabuľky 1.

1.2. Tabuľky celkových a jednotkových nákladov uvedené v bode 1.1 sa vyplnia ako súčasť plánu výkonnosti za každý kalendárny rok referenčného obdobia a vyplnia sa aj každoročne, aby sa vykázali skutočné náklady a skutočné jednotky služieb. Skutočné jednotky služieb sa stanovujú na základe údajov od subjektu, ktorý účtuje a vyberá odplaty. Každý rozdiel medzi týmito údajmi sa riadne odôvodní v dodatočných informáciách.

Tabuľka 1 – Celkové náklady a jednotkové náklady

Názov zóny spoplatňovania	
Mena	
Názov subjektu	

	Stanovené náklady – Plán výkonnosti – Referenčné obdobie					Skutočné náklady – Referenčné obdobie				
Podrobné údaje o nákladoch	**N**	**N + 1**	**N + 2**	**N + 3**	**N + 4**	**N**	**N + 1**	**N + 2**	**N + 3**	**N + 4**
1. Podľa povahy nákladov (v nominálnej hodnote)										
1.1. Personálne										
z toho dôchodkové náklady										
1.2. Iné prevádzkové náklady										
1.3. Odpisy										
1.4. Kapitálové náklady										
1.5. Mimoriadne položky										
1.6. Celkové náklady										
Spolu % n/n - 1										
2. Podľa služby (v nominálnej hodnote)										
2.1. Manažment letovej prevádzky										
2.2. Spojovacie										
2.3. Navigačné										
2.4. Sledovacie										
2.5. Pátracie a záchranné										
2.6. Letecké informačné										
2.7. Meteorologické služby										
2.8. Náklady na dozor										
2.9. Ostatné náklady štátu										
2.10. Celkové náklady										
Spolu % n/n - 1										
3. Doplňujúce informácie (v nominálnej hodnote)										
Priemerná majetková základňa										
3.1. Priemerná čistá účtovná hodnota dlhodobého majetku										
3.2. Opravné položky celkového majetku										
3.3. Čisté bežné aktíva										
3.4. Celková majetková základňa										
Kapitálové náklady v %										
3.5. Miera kapitálových nákladov pred zdanením										
3.6. Rentabilita vlastného kapitálu										
3.7. Priemerný úrok z dlhov										
3.8. Podiel financovania prostredníctvom vlastného kapitálu										
Náklady na spoločné projekty										
3.9. Spoločné projekty										
Náklady na nové a existujúce investície										
3.10. Odpisy										
3.11. Kapitálové náklady										
3.12. Náklady na prenájom										
Náklady Eurocontrolu										
3.13. Náklady Eurocontrolu (v eurách)										
3.14. Výmenný kurz (v prípade potreby)										
3.15. Náklady Eurocontrolu (v národnej mene)										
4. Celkové náklady po odrátaní nákladov na služby poskytnutým oslobodeným letom (v nominálnej hodnote)										
4.1. Náklady na oslobodené lety VFR										
4.2. Celkové stanovené/skutočné náklady										
5. Kľúčový ukazovateľ výkonnosti zameraný na nákladovú efektívnosť – Stanovené/skutočné jednotkové náklady (v reálnej hodnote)										
5.1. Inflácia v %										
5.2. Index inflácie (1)										
5.3. Celkové náklady v reálnej hodnote (2)										
Spolu % n/n - 1										
5.4. Celkové jednotky služieb										
Spolu % n/n - 1										
5.5. Jednotkové náklady v reálnych cenách (3)										
Spolu % n/n - 1										

Náklady a položky majetkovej základne v tis. – Jednotky služieb v tis.

(1) Index inflácie – Základ 100 v N - 3

(2) Stanovené náklady (plán výkonnosti) a skutočné náklady v reálnej hodnote

(3) Stanovené jednotkové náklady (plán výkonnosti) a skutočné jednotkové náklady v reálnej hodnote

2. DODATOČNÉ INFORMÁCIE K TABUĽKÁM CELKOVÝCH A JEDNOTKOVÝCH NÁKLADOV

2.1. Ako súčasť plánu výkonnosti sa poskytnú tieto dodatočné informácie spolu s informáciami, ktoré sa majú zahrnúť do tabuliek celkových a jednotkových nákladov uvedených v bode 1.1 pred začiatkom referenčného obdobia:

a) opis metodiky používanej na rozdelenie nákladov na zariadenia alebo služby medzi rôzne letecké navigačné služby na základe zoznamu zariadení a služieb uvedených v regionálnom letovom navigačnom pláne ICAO pre európsky región (dokument 7754, v znení neskorších zmien), a opis metodiky používanej na rozdeľovanie týchto nákladov medzi rôzne zóny spoplatňovania;

b) opis metodiky a predpokladov používaných pri stanovovaní nákladov na letecké navigačné služby poskytované pre lety VFR, keď sú lety VFR oslobodené v súlade s článkom 31 ods. 3 až 5;

c) kritériá použité na rozdelenie nákladov medzi terminálne a traťové služby v súlade s článkom 22 ods. 5;

d) rozdelenie meteorologických nákladov medzi priame náklady a náklady na podporné meteorologické služby a zariadenia, ktoré slúžia aj na všeobecné meteorologické účely (tzv. základné náklady MET). K nim patrí všeobecná analýza a prognózy, pozorovacie siete ovzdušia nad povrchom a horného ovzdušia, meteorologické komunikačné systémy, výpočtové strediská a podpora základného výskumu, odborná príprava a administratíva;

e) opis metodiky používanej na rozdelenie celkových meteorologických nákladov a základných nákladov MET uvedených v písmene d) na civilné letectvo a medzi zónami spoplatňovania;

f) v prípade každého subjektu opis zloženia každej položky stanovených nákladov podľa povahy a služby (body 1 a 2 tabuľky 1) vrátane opisu hlavných faktorov vysvetľujúcich plánované zmeny počas referenčného obdobia;

g) v prípade každého subjektu opis a odôvodnenie metódy prijatej na výpočet nákladov na odpisy (bod 1.3 tabuľky 1): obstarávacie náklady alebo bežné náklady uvedené v článku 22 ods. 4 štvrtom pododseku, a ak sa používa účtovanie bežných nákladov, poskytnutie porovnateľných údajov o obstarávacích nákladoch;

h) v prípade každého subjektu opis a východiskové predpoklady pre každú položku v rámci dodatočných informácií (bod 3 tabuľky 1) vrátane opisu hlavných faktorov vysvetľujúcich zmeny počas referenčného obdobia;

i) v prípade každého subjektu opis predpokladov použitých pri výpočte kapitálových nákladov (bod 1.4 tabuľky 1) vrátane zloženia majetkovej základne, rentability vlastného kapitálu, priemerného úroku z dlhov a podielu financovania majetkovej základne prostredníctvom dlhu a vlastného kapitálu;

j) opis stanovených nákladov na spoločné projekty (bod 3.9 tabuľky 1).

Všetky zmeny údajov v písmenách a) až j) počas referenčného obdobia sa vykazujú spolu s informáciami poskytnutými v súlade s bodom 2.2.

2.2. Spolu s informáciami, ktoré sa majú zahrnúť do tabuliek celkových a jednotkových nákladov uvedených v bode 1.1, sa každoročne poskytujú tieto dodatočné informácie:

a) za každý subjekt a za každú nákladovú položku opis vykázaných skutočných nákladov a rozdiel medzi týmito nákladmi a stanovenými nákladmi, a to za každý rok referenčného obdobia;

b) opis vykázaných skutočných jednotiek služieb a opis všetkých rozdielov medzi týmito jednotkami a údajmi poskytnutými subjektom, ktorý účtuje a vyberá odplaty, ako aj všetky rozdiely medzi týmito jednotkami a prognózou stanovenou v pláne výkonnosti, a to za každý rok referenčného obdobia;

c) rozpis skutočných nákladov na spoločné projekty za každý jednotlivý projekt;

d) odôvodnenie rozdielu medzi stanovenými a skutočnými nákladmi na nové a existujúce investície poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ako aj rozdielu medzi plánovaným a skutočným dátumom sprevádzkovania dlhodobého majetku financovaného z týchto investícií za každý rok referenčného obdobia;

e) opis investičných projektov, ktoré boli pridané, zrušené alebo nahradené počas referenčného obdobia, pokiaľ ide o zásadné investičné projekty uvedené v pláne výkonnosti, a schválené národným dozorným orgánom v súlade s článkom 28 ods. 4

PRÍLOHA VIII

POŽIADAVKY NA VÝPOČET TRAŤOVÝCH A TERMINÁLNYCH JEDNOTIEK SLUŽIEB UVEDENÝCH V ČLÁNKU 25

1. **Výpočet traťových jednotiek služieb**

1.1. Traťové jednotky služieb sa vypočítajú ako súčin činiteľa vzdialenosti a činiteľa hmotnosti pre príslušný let. Celkový počet traťových jednotiek služieb tvorí celkový počet jednotiek služieb v súvislosti s letmi IFR, ako aj jednotiek služieb v súvislosti s letmi VFR, pokiaľ lety VFR nie sú oslobodené v súlade s článkom 31 ods. 3 až 5.

1.2. Činiteľ vzdialenosti, pokiaľ ide o danú zónu spoplatňovania, sa získa tak, že sa číslom sto vydelí počet kilometrov nalietaných v ortodromickej vzdialenosti medzi letiskom odletu v zóne spoplatňovania alebo miestom vstupu do nej a letiskom príletu v zóne spoplatňovania alebo miestom výstupu z nej, podľa skutočnej trate letu, ktorú zaznamenal manažér siete.

Vzdialenosť, ktorá sa má zohľadniť, sa zníži o 20 kilometrov za každý vzlet zo zóny spoplatňovania a za každé pristátie v nej.

1.3. Činiteľ hmotnosti vyjadrený ako číslo s presnosťou na dve desatinné miesta je druhá odmocnina kvocientu získaného vydelením počtu metrických ton vyjadreného ako číslo s presnosťou na jedno desatinné miesto predstavujúce maximálnu povolenú vzletovú hmotnosť lietadla, ako je uvedené v letovej príručke lietadla, číslom päťdesiat.

1.4. Ak má lietadlo viacero maximálnych povolených vzletových hmotností, použije sa najvyššia hmotnosť.

1.5. Prevádzkovatelia lietadiel nahlásia zloženie svojej flotily a maximálnu povolenú vzletovú hmotnosť každého svojho lietadla orgánu zodpovednému za výber odplát aspoň raz ročne a vždy, keď dôjde k zmene.

Ak činiteľ hmotnosti nie je známy, činiteľ hmotnosti sa vypočíta na základe hmotnosti najťažšieho existujúceho lietadla toho istého typu.

1.6. Ak sa odplaty účtujú regionálne, členské štáty môžu prijať spoločné spôsoby uplatňovania.

2. **Výpočet terminálnych jednotiek služieb**

2.1. Terminálna jednotka služieb sa rovná činiteľu hmotnosti príslušných lietadiel.

2.2. Činiteľ hmotnosti vyjadrený ako číslo s presnosťou na dve desatinné miesta je kvocient získaný vydelením počtu metrických ton najvyššej maximálnej povolenej vzletovej hmotnosti lietadla uvedenej v bodoch 1.3 až 1.5 prílohy VIII umocneného na 0,7, číslom päťdesiat.

PRÍLOHA IX

JEDNOTKOVÉ SADZBY

1. TABUĽKY VÝPOČTU JEDNOTKOVÝCH SADZIEB

Tabuľka výpočtu jednotkových sadzieb sa vyplní každoročne a osobitne za každý príslušný subjekt, ktorý vynakladá náklady v zóne spoplatňovania, s použitím vzoru podľa tabuľky 2. Okrem toho sa konsolidovaná tabuľka každoročne vyplní s použitím vzoru podľa tabuľky 2, pričom sa v nej sčítajú údaje od príslušných subjektov pre zónu spoplatňovania.

2. TABUĽKY DOPLŇUJÚCICH INFORMÁCIÍ O ÚPRAVÁCH

Každoročne sa vyplní konsolidovaná tabuľka doplňujúcich informácií o úpravách pre každú zónu spoplatňovania s použitím vzoru podľa tabuľky 3.

3. TABUĽKY DOPLŇUJÚCICH INFORMÁCIÍ O SPOLOČNÝCH PROJEKTOCH A O PRÍJMOCH Z PROGRAMOV POMOCI ÚNIE

Každoročne sa vyplní konsolidovaná tabuľka doplňujúcich informácií o spoločných projektoch a o príjmoch z programov pomoci Únie pre každú zónu spoplatňovania s použitím vzoru podľa tabuľky 4.

Tabuľka 2 – Výpočet jednotkových sadzieb

Názov zóny spoplatňovania	
Mena	
Názov subjektu	

	Referenčné obdobie				
Tabuľka 2 A – Úpravy týkajúce sa roku n	**N**	**N + 1**	**N + 2**	**N + 3**	**N + 4**
A. Zdieľanie nákladov					
Stanovené náklady					
1.1. Stanovené náklady v nominálnej hodnote – Okrem VFR – Tabuľka 1 *(Čl. 22)*					
Výpočet úpravy inflácie					
2.1. Stanovené náklady podliehajúce úprave inflácie					
2.2. Prognózovaný index inflácie – Tabuľka 1					
2.3. Skutočný index inflácie – Tabuľka 1					
2.4. Skutočný/prognózovaný celkový index inflácie (v %)					
2.5. Úprava inflácie týkajúca sa roku n *(Čl. 26)*					
Rozdiely medzi stanovenými a skutočnými nákladmi uvedené v článku 28 ods. 4 až 6					
3.1. Nové a existujúce investície *(Čl. 28 ods. 4)*					
3.3. Náklady príslušných orgánov a oprávnených subjektov *(Čl. 28 ods. 5)*					
3.4. Náklady Eurocontrolu *(Čl. 28 ods. 5)*					
3.5. Dôchodkové náklady *(Čl. 28 ods. 6)*					
3.6. Úroky z úverov *(Čl. 28 ods. 6)*					
3.7. Zmeny právnych predpisov *(Čl. 28 ods. 6)*					
3.8. Rozdiely medzi stanovenými a skutočnými nákladmi týkajúce sa roku n *(Čl. 28 ods. 4 až 6)*					
B. Zdieľanie rizika objemu dopravy					
Úprava zdieľania rizika objemu dopravy					
4.1. Stanovené náklady, ktoré sú predmetom zdieľania rizika objemu dopravy					
4.2. % odchýlky uvedenej v článku 27 ods. 2 a 5					
4.3. % dodatočných príjmov vrátených používateľom podľa článku 27 ods. 3 a 5					
4.4. % straty príjmov znášanej používateľmi vzdušného priestoru podľa článku 27 ods. 3 a 5					
4.5. % odchýlky uvedenej v článku 27 ods. 4					
4.6. Prognózované celkové jednotky služieb (plán výkonnosti)					
4.7. Skutočné celkové jednotky služieb					
4.8. Skutočné/prognózované celkové jednotky služieb (v %)					
4.9. Úprava zdieľania rizika objemu dopravy týkajúca sa roku n *(Čl. 27 ods. 2 až 5)*					
Úprava objemu dopravy					
5.1. Pre stanovené náklady, ktoré nie sú predmetom zdieľania rizika objemu dopravy *(Čl. 27 ods. 8)*					
5.2. Úpravy jednotkových sadzieb pre rok n, ktoré nie sú predmetom zdieľania rizika objemu dopravy *(Čl. 27 ods. 9)*					
5.3. Úpravy objemu dopravy týkajúce sa roku n *(Čl. 27 ods. 8 a 9)*					
C. Systémy finančných stimulov zamerané na kapacitu a životné prostredie					
Úpravy týkajúce sa finančných stimulov					
6.1. Finančné stimuly týkajúce sa kapacity *(Čl. 11 ods. 3)*					
6.2. Finančné stimuly týkajúce sa životného prostredia *(Čl. 11 ods. 4)*					
6.3. Dodatočné finančné stimuly týkajúce sa kapacity *(Čl. 11 ods. 4)*					
6.4. Finančné stimuly týkajúce sa roku n *(Čl. 11 ods. 3 a 4)*					
D. Iné úpravy					
Úprava odplát					
7.1. Úprava na zabezpečenie neutrality príjmov pre úpravu odplát v roku n *(Čl. 32 ods. 1)*					
Revízia jednotkovej sadzby					
8.1. Dočasne uplatňovaná jednotková sadzba v roku n					
8.2. Rozdiely v príjmoch vyplývajúce z dočasného uplatňovania jednotkovej sadzby v roku n *(Čl. 29 ods. 5)*					
Krížové financovanie medzi zónami spoplatňovania					
9.1. Krížové financovanie pre (-)/z (+) inej zóny alebo zón spoplatňovania týkajúce sa roku n					
Iné príjmy					
10.1. Programy pomoci Únie *[Čl. 25 ods. 3 písm. a)]*					
10.2. Financovanie z verejných zdrojov *[Čl. 25 ods. 3 písm. a)]*					
10.3. Komerčné činnosti *[Čl. 25 ods. 3 písm. b)]*					
10.4. Príjmy zo zmlúv s prevádzkovateľmi letiska *[Čl. 25 ods. 3 písm. c)]*					
10.5. Iné príjmy spolu týkajúce sa roku n *(Čl. 25 ods. 3)*					
Uplatňovanie nižšej jednotkovej sadzby					
11.1. Strata príjmov v súvislosti s uplatňovaním nižšej jednotkovej sadzby v roku n *(Čl. 29 ods. 6)*					
12. Celkové úpravy týkajúce sa roku n					

Tabuľka 2 B – Výpočet jednotkovej sadzby pre rok n (1)	**N**	**N + 1**	**N + 2**	**N + 3**	**N + 4**
13.1. Stanovené náklady v nominálnej hodnote – Okrem VFR *[Čl. 25 ods. 2 písm. a)]*					
13.2. Úprava inflácie: sumy prenesené do roku n *[Čl. 25 ods. 2 písm. b)]*					
13.3. Úprava zdieľania rizika objemu dopravy: sumy prenesené do roku n *[Čl. 25 ods. 2 písm. c)]*					
13.4. Rozdiely v nákladoch podľa článku 28 ods. 4 až 6: sumy prenesené do roku n *[Čl. 25 ods. 2 písm. d)]*					
13.5. Finančné stimuly: sumy prenesené do roku n *[Čl. 25 ods. 2 písm. e)]*					
13.6. Úprava odplát: sumy prenesené do roku n *[Čl. 25 ods. 2 písm. f)]*					
13.7. Úprava objemu dopravy: sumy prenesené do roku n [Čl. 25 ods. 2 písm. g) a h)]					
13.8. Iné príjmy *[Čl. 25 ods. 2 písm. i)]*					
13.9. Krížové financovanie medzi zónami spoplatňovania *[Čl. 25 ods. 2 písm. j)]*					
13.10. Rozdiely v príjmoch vyplývajúce z dočasného uplatňovania jednotkovej sadzby *[Čl. 25 ods. 2 písm. k)]*					
13.11. Celkový súčet pre výpočet jednotkovej sadzby za rok n					
13.12. Prognózované celkové jednotky služieb za rok n (plán výkonnosti)					
13.13. Jednotková sadzba za rok n podľa článku 25 ods. 2 (v národnej mene)					
13.14. Zníženie podľa článku 29 ods. 6 (podľa potreby) (v národnej mene)					
14. Platná jednotková sadzba za rok n					

Náklady, príjmy a ostatné sumy v tis. – Jednotky služieb v tis.

(1) Vrátane úprav týkajúcich sa predchádzajúcich referenčných období [Čl. 25 ods. 2 písm. l)]

Tabuľka 3 – Doplňujúce informácie o úpravách

Názov zóny spoplatňovania	

Doplňujúce informácie o úpravách	Sumy	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	Po ref. období
Úprava inflácie za rok n							
Úprava inflácie za rok n + 1							
Úprava inflácie za rok n + 2							
Úprava inflácie za rok n + 3							
Úprava inflácie za rok n + 4							
Celková úprava inflácie (Čl. 26)							
Zdieľanie rizika objemu dopravy za rok n							
Zdieľanie rizika objemu dopravy za rok n + 1							
Zdieľanie rizika objemu dopravy za rok n + 2							
Zdieľanie rizika objemu dopravy za rok n + 3							
Zdieľanie rizika objemu dopravy za rok n + 4							
Celková úprava zdieľania rizika objemu dopravy (Čl. 27 ods. 2 až 5)							
Rozdiely v nákladoch na investície za rok n							
Rozdiely v nákladoch na investície za rok n + 1							
Rozdiely v nákladoch na investície za rok n + 2							
Rozdiely v nákladoch na investície za rok n + 3							
Rozdiely v nákladoch na investície za rok n + 4							
Celková úprava týkajúca sa nákladov na investície (Čl. 28 ods. 4)							
Rozdiely v nákladoch príslušných orgánov a oprávnených subjektov za rok n							
Rozdiely v nákladoch príslušných orgánov a oprávnených subjektov za rok n + 1							
Rozdiely v nákladoch príslušných orgánov a oprávnených subjektov za rok n + 2							
Rozdiely v nákladoch príslušných orgánov a oprávnených subjektov za rok n + 3							
Rozdiely v nákladoch príslušných orgánov a oprávnených subjektov za rok n + 4							
Celkové úpravy týkajúce sa nákladov príslušných orgánov a oprávnených subjektov (Čl. 28 ods. 5)							
Rozdiely v nákladoch Eurocontrolu za rok n							
Rozdiely v nákladoch Eurocontrolu za rok n + 1							
Rozdiely v nákladoch Eurocontrolu za rok n + 2							
Rozdiely v nákladoch Eurocontrolu za rok n + 3							
Rozdiely v nákladoch Eurocontrolu za rok n + 4							
Celkové úpravy týkajúce sa nákladov Eurocontrolu (Čl. 28 ods. 5)							
Rozdiely v dôchodkových nákladoch za rok n							
Rozdiely v dôchodkových nákladoch za rok n + 1							
Rozdiely v dôchodkových nákladoch za rok n + 2							
Rozdiely v dôchodkových nákladoch za rok n + 3							
Rozdiely v dôchodkových nákladoch za rok n + 4							
Celková úprava týkajúca sa dôchodkových nákladov (Čl. 28 ods. 6)							
Rozdiely v úrokoch z úverov za rok n							
Rozdiely v úrokoch z úverov za rok n + 1							
Rozdiely v úrokoch z úverov za rok n + 2							
Rozdiely v úrokoch z úverov za rok n + 3							
Rozdiely v úrokoch z úverov za rok n + 4							
Celková úprava týkajúca sa úrokov z úverov (Čl. 28 ods. 6)							
Náklady súvisiace so zmenou právnych predpisov za rok n							
Náklady súvisiace so zmenou právnych predpisov za rok n + 1							
Náklady súvisiace so zmenou právnych predpisov za rok n + 2							
Náklady súvisiace so zmenou právnych predpisov za rok n + 3							
Náklady súvisiace so zmenou právnych predpisov za rok n + 4							
Celková úprava súvisiaca so zmenou právnych predpisov (Čl. 28 ods. 6)							
Finančné stimuly za rok n							
Finančné stimuly za rok n + 1							
Finančné stimuly za rok n + 2							
Finančné stimuly za rok n + 3							
Finančné stimuly za rok n + 4							
Celkové finančné stimuly (Čl. 11 ods. 3 a 4)							
Úprava odplát za rok n							
Úprava odplát za rok n + 1							
Úprava odplát za rok n + 2							
Úprava odplát za rok n + 3							
Úprava odplát za rok n + 4							
Celková úprava týkajúca sa úpravy odplát (Čl. 32 ods. 1)							

Úprava objemu dopravy za rok n							
Úprava objemu dopravy za rok n + 1							
Úprava objemu dopravy za rok n + 2							
Úprava objemu dopravy za rok n + 3							
Úprava objemu dopravy za rok n + 4							
Celková úprava objemu dopravy (Čl. 27 ods. 8 a 9)							
Príjmy získané z programov pomoci Únie v roku n							
Príjmy získané z programov pomoci Únie v roku n + 1							
Príjmy získané z programov pomoci Únie v roku n + 2							
Príjmy získané z programov pomoci Únie v roku n + 3							
Príjmy získané z programov pomoci Únie v roku n + 4							
Celkové príjmy získané z programov pomoci Únie [Čl. 25 ods. 3 písm. a)]							
Príjmy získané z verejných zdrojov za rok n							
Príjmy získané z verejných zdrojov za rok n + 1							
Príjmy získané z verejných zdrojov za rok n + 2							
Príjmy získané z verejných zdrojov za rok n + 3							
Príjmy získané z verejných zdrojov za rok n + 4							
Celkové príjmy získané z verejných zdrojov [Čl. 25 ods. 3 písm. a)]							
Príjmy z komerčných činností za rok n							
Príjmy z komerčných činností za rok n + 1							
Príjmy z komerčných činností za rok n + 2							
Príjmy z komerčných činností za rok n + 3							
Príjmy z komerčných činností za rok n + 4							
Celkové príjmy z komerčných činností [Čl. 25 ods. 3 písm. b)]							
Príjmy zo zmlúv s prevádzkovateľmi letiska za rok n							
Príjmy zo zmlúv s prevádzkovateľmi letiska za rok n + 1							
Príjmy zo zmlúv s prevádzkovateľmi letiska za rok n + 2							
Príjmy zo zmlúv s prevádzkovateľmi letiska za rok n + 3							
Príjmy zo zmlúv s prevádzkovateľmi letiska za rok n + 4							
Celkové príjmy zo zmlúv s prevádzkovateľmi letiska [Čl. 25 ods. 3 písm. c)]							
Rozdiel v príjmoch – Revízia jednotkovej sadzby za rok n							
Rozdiel v príjmoch – Revízia jednotkovej sadzby za rok n + 1							
Rozdiel v príjmoch – Revízia jednotkovej sadzby za rok n + 2							
Rozdiel v príjmoch – Revízia jednotkovej sadzby za rok n + 3							
Rozdiel v príjmoch – Revízia jednotkovej sadzby za rok n + 4							
Celkové rozdiely v príjmoch z dočasného uplatňovania jednotkovej sadzby (Čl. 29 ods. 5)							

Sumy v tisícoch (národná mena)

Tabuľka 4 – Doplňujúce informácie o spoločných projektoch a o príjmoch z programov pomoci Únie pridelených zónam spoplatňovania

Názov zóny spoplatňovania

Prijaté sumy

Referenčné číslo projektu (podľa dohody o grante)	Názov projektu	Hodnota financovaného projektu v tis. EUR		Udelené sumy (podľa dohody o grante) v tis. EUR		Spoločný projekt áno/nie	Skutočné prijaté sumy (zóna spoplatňovania) v tis. EUR					
		Spolu	Za zónu spoplatňovania	Spolu	Za zónu spoplatňovania		Predchádzajúce ref. obdobia	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4
Spolu v tis. EUR												
Spolu v tis. (národnej meny)												

Sumy uhradené používateľom vzdušného priestoru prostredníctvom iných príjmov

Referenčné číslo projektu (podľa dohody o grante)	Názov projektu	Sumy ponechané na administratívne náklady za zónu spoplatňovania v tis. EUR	Celkovo na uhradenie za zónu spoplatňovania v tis. EUR	Sumy uhradené používateľom (zóna spoplatňovania) v tis. národnej meny						
				Predchádzajúce ref. obdobia	N	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	Po ref. období
Spolu v tis. EUR										
Spolu v tis. (národnej meny)										

4. DODATOČNÉ INFORMÁCIE K TABUĽKÁM UVEDENÝM V BODOCH 1, 2 A 3

Spolu s informáciami, ktoré sa majú zahrnúť do tabuliek výpočtu jednotkovej sadzby a tabuliek doplňujúcich informácií o úpravách uvedených v bodoch 1 a 2, sa poskytnú tieto dodatočné informácie:

a) opis a zdôvodnenie zavedenia rôznych zón spoplatňovania, najmä pokiaľ ide o terminálne zóny spoplatňovania a prípadné krížové dotácie medzi zónami spoplatňovania;

b) opis politiky výnimiek a opis finančných prostriedkov na uhradenie príslušných nákladov;

c) opis úprav vyplývajúcich z vykonávania mechanizmu zdieľania rizika objemu dopravy v súlade s článkom 27;

d) opis rozdielov medzi stanovenými nákladmi a skutočnými nákladmi za rok n v dôsledku zmien nákladov uvedených v článku 28 ods. 3 vrátane opisu zmien uvedených v danom článku;

e) opis úprav vyplývajúcich z nepredvídaných zmien nákladov v súlade s článkom 28 ods. 3 až 6;

f) opis prípadných ostatných príjmov rozdelených na rôzne kategórie uvedené v článku 25 ods. 3;

g) opis uplatňovania systémov finančných stimulov uvedených v článku 11 ods. 3 a 4 v roku n a z toho vyplývajúce finančné zvýhodnenie a znevýhodnenie; opis a vysvetlenie prípadnej úpravy odplát za letecké navigačné služby uplatnenej v roku n podľa článku 32 a z toho vyplývajúce úpravy;

h) opis úprav týkajúcich sa dočasného uplatňovania jednotkovej sadzby podľa článku 29 ods. 5;

i) opis krížového financovania medzi traťovými zónami spoplatňovania alebo medzi terminálnymi zónami spoplatňovania v súlade s článkom 15 ods. 2 písm. e) nariadenia č. 550/2004;

j) informácie o uplatňovaní nižšej jednotkovej sadzby podľa článku 29 ods. 6, než je jednotková sadzba vypočítaná v súlade s článkom 25 ods. 2, a prostriedky na financovanie rozdielu v príjmoch;

k) informácie a rozpis úprav týkajúcich sa predchádzajúcich referenčných období, ktoré majú vplyv na výpočet jednotkovej sadzby.

Spolu s informáciami, ktoré sa majú zahrnúť do tabuliek doplňujúcich informácií o spoločných projektoch a o programoch pomoci Únie uvedených v bode 3, sa poskytnú tieto dodatočné informácie:

l) informácie o nákladoch na spoločné projekty a iné financované projekty rozdelené podľa jednotlivých projektov, ako aj o verejných finančných prostriedkoch získaných od verejných orgánov v súvislosti s týmito projektmi.

PRÍLOHA X

KRITÉRIÁ POSUDZOVANIA TOHO, ČI POSKYTOVANIE SLUŽIEB UVEDENÝCH V ČLÁNKU 35 ODS. 1 PODLIEHA TRHOVÝM PODMIENKAM

1. Rozsah, v ktorom môžu poskytovatelia služieb voľne ponúkať poskytovanie týchto služieb alebo odstúpiť od ich poskytovania:

   a) existencia akejkoľvek významnej právnej, hospodárskej alebo inej prekážky, ktorá by bránila poskytovateľovi služby tieto služby ponúkať alebo ich naďalej poskytovať;

   b) rozsah, trvanie a hodnota zmlúv o poskytovaní služieb;

   c) existencia postupov, ktoré umožňujú prevod alebo inú formu sprístupnenia hmotného a nehmotného majetku, duševného vlastníctva a personálu etablovaného poskytovateľa inej strane.

2. Rozsah, v ktorom je v súvislosti s poskytovateľom služby slobodná voľba, vrátane možnosti zabezpečovať letecké navigačné služby z vlastných zdrojov v prípade letísk:

   a) existencia právnych, zmluvných alebo praktických prekážok zabraňujúcich zmene poskytovateľa služieb, alebo v prípade terminálnych leteckých navigačných služieb prechodu k zabezpečovaniu leteckých navigačných služieb letiskami z vlastných zdrojov;

   b) existencia konzultačného postupu s cieľom zohľadňovať názory používateľov vzdušného priestoru pri zmene ustanovení o poskytovaní služieb.

3. Rozsah, v ktorom existuje buď štruktúra trhu a hospodárska súťaž, alebo existuje dôveryhodná perspektíva hospodárskej súťaže:

   a) existencia postupu verejnej súťaže (neuplatňuje sa v prípade poskytovania služieb z vlastných zdrojov);

   b) dôkaz o účasti dôveryhodných alternatívnych poskytovateľov služieb schopných zúčastniť sa výberového konania, ktorí poskytovali služby v minulosti, vrátane možnosti ich zabezpečenia z vlastných zdrojov pre letisko.

4. V prípade terminálnych leteckých navigačných služieb rozsah, v ktorom letiská podliehajú komerčným tlakom na ceny alebo regulácii založenej na stimuloch:

   a) či si letiská aktívne konkurujú v súťaži o letecké spoločnosti;

   b) rozsah, v akom letiská znášajú odplaty za letecké navigačné služby;

   c) či letiská fungujú v konkurenčnom prostredí alebo v prostredí hospodárskych stimulov navrhnutých s cieľom obmedziť ceny alebo iným spôsobom stimulovať zníženie nákladov.

5. Rozsah, v ktorom má poskytovateľ terminálnych leteckých navigačných služieb alebo služieb CNS, MET a AIS alebo dátových služieb ATM, ktorý zároveň poskytuje aj traťové letecké navigačné služby, oddelené účtovníctvo a vykazovanie.

6. V prípade terminálnych leteckých navigačných služieb sa posúdenie podľa tejto prílohy vykonáva na každom jednotlivom letisku alebo v rámci skupiny letísk.

PRÍLOHA XI

TABUĽKY NA PODPORU NÁKLADOVEJ ZÁKLADNE A JEDNOTKOVÝCH SADZIEB, KTORÉ SA MAJÚ POSKYTOVAŤ KOMISII V SÚLADE S ČLÁNKOM 35 ODS. 6

1. NÁKLADY LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB

1.1. Tabuľky

Na účely vykazovania údajov v tabuľkách A a B sa majú dodržiavať tieto pokyny:

a) tabuľky sa vyplnia pre každú zónu spoplatňovania. Náklady a ceny sa stanovia v národnej mene;

b) v prípade tabuľky A sa použijú skutočné údaje za rok (n – 5) až do roku (n – 1) a plánované údaje od roku n).

c) v prípade tabuľky B ročná cena vyjadruje hodnotu zákazky. Príslušný členský štát v tabuľke opíše a vykáže jednotku výstupu považovanú za jednotku stanovujúcu hodnotu zákazky. Pokiaľ ide o terminálne letecké navigačné služby, tabuľka B sa vyplní osobitne pre každé letisko, kde sa letecké navigačné služby poskytujú za trhových podmienok v terminálnej zóne spoplatňovania.

Tabuľka A

Tabuľka A – Celkové náklady

Názov zóny spoplatňovania **Mena** **Organizácia**	**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
Podľa povahy nákladov (v nominálnej hodnote)										
Personálne										
Iné prevádzkové náklady										
Odpisy										
Kapitálové náklady										
Mimoriadne položky										
Celkové náklady										

Tabuľka B

Tabuľka B – Ročná cena a jednotková cena

Názov zóny spoplatňovania **Mena** **Organizácia**	**Rok n**

	(n - 5)	(n - 4)	(n - 3)	(n - 2)	(n - 1)	(n)	(n + 1)	(n + 2)	(n + 3)	(n + 4)
Ročná cena (a)										
Jednotka výstupu (b)										
Jednotková cena										

(a) Ročná cena v tisícoch národnej meny
(b) Jednotka výstupu v <doplní sa neskôr>

1.2. **Dodatočné informácie**

Spolu s informáciami, ktoré sa majú uviesť v tabuľkách A a B, sa poskytujú tieto dodatočné informácie:

a) opis jednotky výstupu použitej v tabuľke B;

b) opis kritérií používaných na pridelenie nákladov na zariadenia alebo služby rôznym leteckým navigačným službám na základe zoznamu zariadení a služieb uvedených v regionálnom letovom navigačnom pláne ICAO pre európsky región (dokument 7754);

c) opis a vysvetlenie rozdielov medzi plánovanými a skutočnými údajmi za roky (n − 5) až (n − 1) v súvislosti so všetkými údajmi uvedenými v tabuľkách A a B;

d) opis a vysvetlenie plánovaných nákladov a investícií na päť rokov vo vzťahu k očakávanému objemu dopravy;

e) opis a vysvetlenie metódy prijatej na výpočet nákladov na odpisy: obstarávacie náklady alebo bežné náklady;

f) odôvodnenie kapitálových nákladov vrátane zložiek majetkovej základne;

g) opis zdrojov financovania príslušných leteckých navigačných služieb pre každú zónu spoplatňovania, v ktorej služby podliehajú trhovým podmienkam.

PRÍLOHA XII

KĽÚČOVÉ PRVKY TÝKAJÚCE SA KONZULTÁCIÍ UVEDENÝCH V ČLÁNKU 24 ODS. 3 A ČLÁNKU 30 ODS. 1

1. Konzultácia uvedená v článku 24 ods. 3 sa týka najmä týchto kľúčových prvkov vzťahujúcich sa na transparentnosť nákladov:

   a) skutočné náklady vynaložené počas predchádzajúceho roka a rozdiel medzi skutočnými nákladmi a stanovenými nákladmi uvedenými v pláne výkonnosti;

   b) vývoj nákladov uvedených v článku 28 ods. 3

2. Konzultácia uvedená v článku 30 ods. 1 sa týka najmä týchto kľúčových prvkov vzťahujúcich sa na transparentnosť jednotkových sadzieb:

   a) politika spoplatňovania, okrem iného vrátane načasovania úprav jednotkových sadzieb a krížového financovania medzi terminálnymi zónami spoplatňovania;

   b) vývoj objemu dopravy v porovnaní s prognózou objemu dopravy uvedenou v pláne výkonnosti;

   c) uplatňovanie mechanizmu zdieľania rizika objemu dopravy uvedeného v článku 27 a systému alebo systémov stimulov zavedených na základe článku 11;

   d) prípadné zamýšľané úpravy terminálnych zón spoplatňovania v súlade s článkom 21 ods. 5 písm. a);

   e) prípadne služby, pri ktorých sa predpokladá, že budú podliehať trhovým podmienkam v súlade s článkom 35 ods. 3 písm. b).

PRÍLOHA XIII

ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY NA SYSTÉMY STIMULOV UVEDENÉ V ČLÁNKU 11 ODS. 3

1. ÚPRAVA ÚSTREDNÝCH HODNÔT

1.1. **Traťové letecké navigačné služby**

Ak sa národný dozorný orgán rozhodne uplatňovať upravovací mechanizmus traťových ústredných hodnôt v súlade s článkom 11 ods. 3 písm. c) bodom ii), písm. g) bodom iii) a v), tento upravovací mechanizmus sa môže riadiť jedným alebo oboma z týchto bodov:

a) umožniť zohľadnenie významných a nepredvídaných zmien v doprave, pričom v tomto prípade ústredná hodnota na rok n vychádza z referenčnej hodnoty na úrovni každého poskytovateľa leteckých navigačných služieb od novembrového vydania plánu prevádzky siete roku n – 1;

b) obmedziť rozsah stimulov na pokrytie len tých príčin meškania, ktoré súvisia s kapacitou ATC, smerovaním ATC, personálom ATC, vybavením ATC, riadením vzdušného priestoru a osobitnými udalosťami s kódmi C, R, S, T, M a P používateľskej príručky ATFCM.

1.2. **Terminálne letecké navigačné služby**

Ak sa národný dozorný orgán rozhodne uplatňovať upravovací mechanizmus terminálnych ústredných hodnôt v súlade s článkom 11 ods. 3 písm. c) bodom ii), písm. g) bodom iii) a v), tento upravovací mechanizmus sa môže riadiť jedným alebo oboma z týchto bodov:

a) umožniť zohľadnenie významných a nepredvídaných zmien v doprave, pričom v tomto prípade sa ústredná hodnota na rok n upravuje na základe objektívnych a transparentných zásad vymedzených v pláne výkonnosti;

b) obmedziť rozsah stimulov na pokrytie len tých príčin meškania, ktoré súvisia s kapacitou ATC, smerovaním ATC, personálom ATC, vybavením ATC, riadením vzdušného priestoru a osobitnými udalosťami s kódmi C, R, S, T, M a P používateľskej príručky ATFCM.

2. VÝPOČET FINANČNÝCH ZVÝHODNENÍ A ZNEVÝHODNENÍ

2.1. **Traťové letecké navigačné služby**

a) Finančné zvýhodnenie uvedené v článku 11 ods. 3 písm. e) sa vypočíta ako percentuálny podiel stanovených nákladov za rok n, pričom sa od používateľov vzdušného priestoru vymôže prostredníctvom zvýšenia jednotkovej sadzby v roku n + 2, ak odchýlka priemerného meškania ATFM na let v roku n nižšia ako ústredná hodnota je v absolútnej hodnote vyššia ako dolná hranica symetrického rozpätia uvedeného v článku 11 ods. 3 písm. d).

Percentuálny podiel stanovených nákladov sa musí pohybovať od dolnej hranice symetrického rozpätia až po varovný prah uvedený v článku 9 ods. 4 písm. b) bode iii) po neprerušovanej klzavej stupnici, pričom sa uplatní maximálna pevná percentuálna hodnota, ak odchýlka priemerného meškania ATFM na let v roku n nižšia ako ústredná hodnota je v absolútnej hodnote rovnaká alebo vyššia ako hodnota varovného prahu.

b) Finančné znevýhodnenie uvedené v článku 11 ods. 3 písm. f) sa vypočíta ako percentuálny podiel stanovených nákladov za rok n, pričom sa používateľom vzdušného priestoru uhradí prostredníctvom zníženia jednotkovej sadzby v roku n + 2, ak odchýlka priemerného meškania ATFM na let v roku n vyššia ako ústredná hodnota je v absolútnej hodnote vyššia ako horná hranica symetrického rozpätia uvedeného v článku 11 ods. 3 písm. d).

Percentuálny podiel stanovených nákladov sa musí pohybovať od hornej hranice symetrického rozpätia až po varovný prah uvedený v článku 9 ods. 4 písm. b) bode iii) po neprerušovanej klzavej stupnici, pričom sa uplatní maximálna pevná percentuálna hodnota, ak odchýlka priemerného meškania ATFM na let v roku n vyššia ako ústredná hodnota je v absolútnej hodnote rovnaká alebo vyššia ako hodnota varovného prahu.

2.2. **Terminálne letecké navigačné služby**

a) Finančné zvýhodnenie uvedené v článku 11 ods. 3 písm. e) sa vypočíta ako percentuálny podiel stanovených nákladov za rok n, pričom sa od používateľov vzdušného priestoru vymôže prostredníctvom zvýšenia jednotkovej sadzby v roku n + 2, ak je skutočné meškanie ATFM pri prílete na jeden let v roku n nižšie ako dolná hranica symetrického rozpätia uvedeného v článku 11 ods. 3 písm. d).

Percentuálny podiel stanovených nákladov sa musí pohybovať od dolnej hranice symetrického rozpätia až po 50 % ústrednej hodnoty po neprerušovanej klzavej stupnici, pričom sa uplatní maximálna pevná percentuálna hodnota, ak je skutočné meškanie ATFM pri prílete na jeden let v roku n rovnaké alebo nižšie ako je 50 % ústrednej hodnoty.

b) Finančné znevýhodnenie uvedené v článku 11 ods. 3 písm. e) sa vypočíta ako percentuálny podiel stanovených nákladov za rok n, pričom sa používateľom vzdušného priestoru uhradí prostredníctvom zníženia jednotkovej sadzby v roku n + 2, ak je skutočné meškanie ATFM pri prílete na jeden let v roku n vyššie ako horná hranica symetrického rozpätia uvedeného v článku 11 ods. 3 písm. d).

Percentuálny podiel stanovených nákladov sa musí pohybovať od hornej hranice symetrického rozpätia až po 150 % ústrednej hodnoty po neprerušovanej klzavej stupnici, pričom sa uplatní maximálna pevná percentuálna hodnota, ak je skutočné meškanie ATFM pri prílete na jeden let v roku n rovnaké alebo vyššie ako 150 % ústrednej hodnoty.