II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 390/2013

z 3. mája 2013,

ktorým sa stanovuje systém výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií

(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]), zmenené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 ([2]), a najmä na jeho článok 11,

keďže:

(1) V nariadení (ES) č. 549/2004 sa stanovuje zriadenie systému výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií. Na účely podrobného fungovania systému výkonnosti by mala Komisia prijať vykonávacie predpisy.

(2) Systém výkonnosti by mal prispievať k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy zlepšením celkovej účinnosti leteckých navigačných služieb v kľúčových oblastiach výkonnosti týkajúcich sa bezpečnosti, životného prostredia, kapacity a nákladovej efektívnosti v súlade s výkonnostným rámcom európskeho akčného plánu ATM (manažment letovej prevádzky), a to pri riadnom zohľadnení prvoradých bezpečnostných cieľov.

(3) Nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) ([3]), zmeneným nariadením (ES) č. 1070/2009, sa stanovuje zavedenie systému spoplatňovania a spoločné projekty na implementáciu európskeho akčného plánu ATM. Systém spoplatňovania a spoločné projekty sú neoddeliteľnou súčasťou úspešnej implementácie systému výkonnosti.

(4) Podľa článku 11 ods. 1 nariadenia (ES) č. 549/2004 by sa toto nariadenie malo uplatňovať na funkcie siete manažmentu letovej prevádzky podľa článku 6 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) ([4]), zmeneného nariadením (ES) č. 1070/2009.

(5) Komisii môže pri implementácii systému výkonnosti pomáhať orgán na preskúmanie výkonnosti. Tento orgán by mal byť schopný poskytnúť Komisii nezávislé poradenstvo vo všetkých oblastiach, ktoré ovplyvňujú výkonnosť leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií.

(6) Vzhľadom na skutočnosť, že vnútroštátne orgány dohľadu zohrávajú kľúčovú úlohu pri vykonávaní systému výkonnosti, členské štáty by mali zabezpečiť, aby boli schopné účinne plniť svoje povinnosti.

(7) Na zabezpečenie dlhodobého zlepšenia v záujme vysokých spoločenských cieľov v súlade s európskym akčným plánom ATM by sa systém výkonnosti mal prevádzkovať s výhľadom presahujúcim rámec jedného referenčného obdobia.

(8) Systém výkonnosti by sa mal zaoberať leteckými navigačnými službami prostredníctvom prístupu „gate-to-gate“ (od odletu po pristátie) vrátane traťových a terminálnych leteckých navigačných služieb s cieľom zlepšiť celkovú výkonnosť siete.

(9) Systém výkonnosti by mal stanoviť ukazovatele a záväzné ciele vo všetkých kľúčových oblastiach výkonnosti, pričom požadované úrovne bezpečnosti by mali byť v plnej miere dosahované a udržiavané.

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.
([2]) Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 34.
([3]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 10.
([4]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 20.

(10) Pri prijímaní cieľov výkonnosti na úrovni celej EÚ na referenčné obdobie by Komisia mala náležite zohľadňovať úroveň dosiahnutej výkonnosti v predchádzajúcom referenčnom období (obdobiach).

(11) Vzhľadom na jasnú súvislosť medzi rôznymi kľúčovými oblasťami výkonnosti by sa pri príprave a monitorovaní systému výkonnosti so zreteľom na prvoradé bezpečnostné ciele mala riadne zohľadňovať vzájomná závislosť medzi cieľmi výkonnosti.

(12) Plány výkonnosti by sa mali stanoviť na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré z dôvodu transparentnosti budú zobrazovať príspevok každého poskytovateľa leteckých navigačných služieb v rámci funkčného bloku vzdušného priestoru pri plnení cieľov, monitorovaný na najvhodnejšej úrovni.

(13) Plány výkonnosti by mali opisovať opatrenia, ako sú napr. stimulačné systémy, zamerané na to, aby zúčastnené strany zlepšovali výkonnosť na všetkých úrovniach. Vzhľadom na to, že bezpečnosť má rozhodujúci význam, nemala by byť predmetom stimulov.

(14) S cieľom vypočuť si názory zainteresovaných strán by sa mali uskutočňovať efektívne konzultácie na vnútroštátnej úrovni, na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, ako aj na úrovni Únie.

(15) Za okolností, ktoré sa v čase prijímania plánov výkonnosti nedali predvídať a ktoré sú neprekonateľné a zároveň mimo kontroly členských štátov a subjektov, na ktoré sa vzťahujú ciele výkonnosti, by malo zriadenie vhodného varovného mechanizmu umožniť vykonávanie primeraných opatrení zameraných na zachovanie bezpečnostných požiadaviek, ako aj kontinuity poskytovania služieb, ku ktorým môže patriť revízia cieľov výkonnosti na úrovni Únie a na miestnej úrovni.

(16) Civilno-vojenská spolupráca a koordinácia sú mimoriadne dôležité pri dosahovaní cieľov systému výkonnosti, s patričným zreteľom na účinnosť vojenských misií.

(17) Systémom výkonnosti by nemali byť dotknuté ustanovenia nariadenia (ES) č. 549/2004, ktorých cieľom je zaručiť základné záujmy politiky bezpečnostnej ochrany a obrannej politiky.

(18) Mali by sa vybrať konkrétne a merateľné kľúčové ukazovatele výkonnosti, na základe ktorých možno prideliť zodpovednosť za dosahovanie cieľov výkonnosti. Súvisiace ciele by mali byť dosiahnuteľné, realistické a časovo vymedzené a mali by byť zamerané na účinné riadenie udržateľnej výkonnosti leteckých navigačných služieb.

(19) Plnenie záväzných cieľov výkonnosti podporovaných stimulmi finančného charakteru si vyžaduje náležité prepojenie s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 391/2013 z 3. mája 2013, ktorým sa stanovuje spoločný systém spoplatňovania leteckých navigačných služieb ([1]).

(20) Kľúčové ukazovatele výkonnosti a ciele výkonnosti musia byť zavedené a implementované v súlade s bezpečnostnými cieľmi a normami stanovenými v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ([2]) a jeho vykonávacích predpisov spolu s opatreniami, ktoré prijala Únia na dosiahnutie a udržanie týchto cieľov.

(21) Komisia by mala posudzovať plány a ciele výkonnosti a stanoviť, či sú v súlade s cieľmi na úrovni Únie a či k nim primerane prispievajú, a celkovú výkonnosť európskej siete ATM. Ak takýto súlad a primeraný príspevok nemožno určiť, Komisia by mala požiadať o revíziu plánu (plánov) a cieľa (cieľov) výkonnosti a/alebo o prijatie nápravných opatrení.

(22) Počas referenčného obdobia by sa mal do praxe uviesť účinný postup monitorovania výkonnosti vrátane zberu a zverejňovania údajov, aby sa zabezpečilo, že vývoj výkonnosti umožní dosiahnuť ciele a v prípade potreby zaviesť nápravné opatrenia.

(23) Keď sa na základe výsledkov monitorovania Komisia nadobudne dostatočné dôkazy o tom, že počiatočné údaje, predpoklady a odôvodnenia, o ktoré sa opiera stanovenie pôvodných cieľov, už nie sú platné, Komisia môže rozhodnúť o revízii cieľov výkonnosti na úrovni Únie alebo na žiadosť členského štátu umožniť revíziu miestnych cieľov.

(24) Vykonávanie sieťových funkcií by malo podliehať cieľom výkonnosti. Preto by sa toto nariadenie malo uplatňovať na manažérov siete zriadených podľa článku 3 nariadenia Komisie (EÚ) č. 677/2011 zo 7. júla 2011, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 691/2010 ([3]). Nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 by sa malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(25) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 691/2010 z 29. júla 2010, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti letových navigačných služieb a sieťových funkcií a mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 2096/2005, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb ([4]), článok 26 nariadenia Komisie (EÚ) č. 677/2011 a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1216/2011 z 24. novembra 2011, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (EÚ) č. 691/2010, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti letových navigačných služieb a sieťových funkcií ([5]), by sa mali zrušiť s účinnosťou od 1. januára 2015.

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

([1]) Pozri stranu 31 tohto úradného vestníka.
([2]) Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.
([3]) Ú. v. EÚ L 185, 15.7.2011, s. 1.
([4]) Ú. v. EÚ L 201, 3.8.2010, s. 1.
([5]) Ú. v. EÚ L 310, 25.11.2011, s. 3.

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovujú opatrenia na zlepšenie celkovej výkonnosti leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií pre všeobecnú letovú prevádzku v rámci európskych (EUR) a afrických (AFI) regiónov ICAO, kde sú členské štáty zodpovedné za poskytovanie leteckých navigačných služieb s cieľom plniť požiadavky všetkých používateľov vzdušného priestoru.

2. Na účely stanovenia cieľov a monitorovania výkonnosti sa toto nariadenie uplatňuje na letecké navigačné služby poskytované prostredníctvom:

a) poskytovateľov letových prevádzkových služieb určených v súlade s článkom 8 nariadenia (ES) č. 550/2004;

b) poskytovateľov meteorologických služieb, ak sú určení v súlade s článkom 9 ods. 1 nariadenia (ES) č. 550/2004;

c) manažérov siete zriadených v súlade s článkom 3 nariadenia Komisie (EÚ) č. 677/2011.

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 užívateľských poplatkov podľa článku 15 ods. 2 písm. b) nariadenia (ES) č. 550/2004 a článku 6 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013.

3. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4, členské štáty sa môžu rozhodnúť neuplatňovať tohto nariadenie na terminálne letecké navigačné služby poskytované na niektorých alebo všetkých ich letiskách s menej než 70 000 pohybmi leteckej dopravy podľa IFR za rok. Zodpovedajúcim spôsobom o tom informujú Komisiu.

4. Ak žiadne letisko v členskom štáte nedosahuje prahovú hodnotu 70 000 pohybov leteckej dopravy podľa IFR za rok, toto nariadenie sa vzťahuje minimálne na letisko s najvyšším počtom pohybov leteckej dopravy podľa IFR.

5. Stanovenie cieľov týkajúcich sa nákladovej efektívnosti sa vzťahuje na stanovené náklady v článku 15 ods. 2 písm. a) a b) nariadenia (ES) č. 550/2004.

6. Toto nariadenie môžu členské štáty uplatňovať aj:

a) vo vzdušnom priestore, za ktorý sú zodpovedné v rámci iných regiónov ICAO, ak zodpovedajúcim spôsobom informujú Komisiu a ostatné členské štáty, a bez toho, aby boli dotknuté práva a povinnosti členských štátov podľa Chicagského dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve z roku 1944 (Chicagský dohovor);

b) na 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.

7. Bez ohľadu na ustanovenia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES [1] o ochrane informácií a jej vykonávacie nariadenia nariadenie Komisie (ES) č. 1321/2007 [2] a nariadenie Komisie (ES) č. 1330/2007 [3] požiadavky týkajúce sa poskytovania údajov podľa vymedzenia v kapitole V sa uplatňujú na vnútroštátne orgány, poskytovateľov leteckých navigačných služieb, prevádzkovateľov letísk, letiskových koordinátorov a leteckých dopravcov.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

1. „prevádzkovateľ letiska“ znamená riadiaci orgán letiska, ktorý v spojení s inými činnosťami alebo inak má podľa vnútroštátnych právnych alebo iných predpisov za úlohu spravovať a riadiť zariadenia letiska a koordinovať a kontrolovať činnosti rôznych prevádzkovateľov nachádzajúcich sa na letisku alebo v rámci príslušného letiskového systému;

2. „údaje“ znamenajú kvalitatívne, kvantitatívne a iné relevantné informácie, ktoré sa týkajú výkonnosti leteckej navigácie a ktoré na účely vykonávania systému výkonnosti zbiera a systematicky spracúva Komisia alebo sa zbierajú a systematicky spracúvajú v mene Komisie;

3. „ukazovatele výkonnosti“ znamenajú ukazovatele používané na účely monitorovania, určovania hodnotiacich kritérií a skúmania výkonnosti;

4. „kľúčové ukazovatele výkonnosti“ znamenajú ukazovatele výkonnosti používané na účely stanovenia cieľov výkonnosti;

5. „pohyby leteckej dopravy podľa IFR“ znamenajú súčet vzletnutí a pristátí vykonávaných podľa pravidiel letu podľa prístrojov vypočítaný ako ročný priemer za tri kalendárne roky pred predložením plánov výkonnosti;

6. „záväzný cieľ“ znamená cieľ výkonnosti prijatý členským štátom ako súčasť plánu výkonnosti a podliehajúci stimulačnému systému a/alebo plánom nápravných opatrení;

7. „letecký dopravca“ znamená podnik leteckej dopravy s platnou prevádzkovou licenciou vydanou členským štátom v súlade s právnymi predpismi Európskej únie;

8. „stanovené náklady“ znamenajú náklady stanovené podľa článku 15 ods. 2 písm. a) a b) nariadenia (ES) č. 550/2004;

[1] Ú. v. EÚ L 167, 4.7.2003, s. 23.
[2] Ú. v. EÚ L 294, 13.11.2007, s. 3.
[3] Ú. v. EÚ L 295, 14.11.2007, s. 7.

9. „vnútroštátny orgán“ znamená regulačný orgán a/alebo orgán dohľadu na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru, ktorých náklady sú oprávnené na refundáciu používateľmi vzdušného priestoru, ak vzniknú v súvislosti s poskytovaním leteckých navigačných služieb v rámci uplatňovania článku 6 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013;

10. „kultúra primeranosti“ znamená kultúru, v ktorej prevádzkovatelia alebo iné osoby v prvej línii nie sú potrestaní za svoju činnosť, nečinnosť alebo rozhodnutia, ktoré zodpovedajú ich skúsenostiam a odbornému vzdelaniu, pričom sa však netoleruje hrubá nedbalosť, úmyselné porušenie predpisov a deštruktívne činy;

11. „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 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách prideľovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva ([1]);

12. „monitorovanie výkonnosti“ znamená nepretržitý proces zberu a analyzovania údajov s cieľom zistiť skutočný výsledok systému v porovnaní s príslušnými (kľúčovými) cieľmi výkonnosti a plánmi výkonnosti pomocou (kľúčových) ukazovateľov výkonnosti uvedených v článku 9 a v prílohe I;

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

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

15. „stanovište letových prevádzkových služieb (stanovište ATS)“ znamená civilné alebo vojenské stanovište zodpovedné za poskytovanie letových prevádzkových služieb;

16. „služby CNS, MET a AIS“ sú spojovacie, navigačné a sledovacie služby, meteorologické služby pre leteckú navigáciu a letecké informačné služby;

17. „výnimočná udalosť“ znamená okolnosti, za ktorých je kapacita ATM obmedzená v neobvyklom rozsahu, pričom rozsah oneskorení ATFM je neobyčajne veľký v dôsledku: plánovaného obmedzenia spôsobeného prevádzkovou alebo technickou zmenou, významnými nepriaznivými poveternostnými podmienkami, nedostupnosti veľkej časti vzdušného priestoru buď z prirodzených alebo politických dôvodov alebo protestnej akcie a aktivácie EACCC (Európska jednotka pre krízovú koordináciu pre leteckú dopravu) zo strany manažéra siete v reakcii na jednu alebo viac týchto príčin;

18. „náklady na reštrukturalizáciu“ sú podstatné jednorazové náklady poskytovateľov leteckých navigačných služieb vzniknuté v procese reštrukturalizácie v dôsledku zavádzania nových technológií a postupov a súvisiacich obchodných modelov s cieľom stimulovať integrované poskytovanie služieb, keď členský štát chce uhrádzať náklady v jednom alebo viacerých referenčných obdobiach. Môžu k nim patriť náklady na vyplatenie kompenzácií zamestnancom, uzatváranie stredísk riadenia letovej prevádzky, presun činností na nové miesta a odpisovanie majetku a/alebo získavanie strategických podielov v iných poskytovateľoch leteckých navigačných služieb.

([1]) Ú. v. ES L 14, 22.1.1993, s. 1.

Článok 3

Orgán na preskúmanie výkonnosti

1. Ak sa Komisia rozhodne vymenovať orgán na preskúmanie výkonnosti, ktorý jej má pomáhať pri vykonávaní systému výkonnosti, toto menovanie je na pevne stanovené obdobie, ktoré sa zhoduje s referenčnými obdobiami. Komisia vymenuje predsedu a členov orgánu na preskúmanie výkonnosti.

2. Orgán na preskúmanie výkonnosti má zodpovedajúcu právomoc a nestrannosť na nezávislé vykonávanie úloh, ktoré mu pridelila Komisia, najmä v príslušných kľúčových oblastiach výkonnosti.

3. Orgán na preskúmanie výkonnosti pomáha Komisii pri vykonávaní systému výkonnosti, najmä pokiaľ ide o:

a) zber, kontrolu, overovanie a šírenie údajov súvisiacich s výkonnosťou;

b) vymedzenie alebo prispôsobenie kľúčových oblastí výkonnosti v súlade s oblasťami určenými vo výkonnostnom rámci akčného plánu ATM, ako je uvedené v článku 9 ods. 1, a príslušných kľúčových ukazovateľov výkonnosti;

c) vymedzenie vhodných kľúčových ukazovateľov výkonnosti pokrývajúcich vo všetkých kľúčových oblastiach výkonnosti výkonnosť sieťových funkcií a leteckých navigačných služieb v rámci traťových aj terminálnych služieb;

d) stanovenie a revíziu cieľov výkonnosti na úrovni Únie;

e) nastavenie varovného prahu(-ov) uvedeného v článku 10 ods. 4 na účely aktivácie varovných mechanizmov zriadených podľa článku 19;

f) hodnotenie súladu prijatých plánov výkonnosti vrátane cieľov výkonnosti s cieľmi na úrovni Únie;

g) v príslušných prípadoch hodnotenie súladu varovných prahov prijatých v rámci uplatňovania článku 19 ods. 3 s varovnými prahmi na úrovni Únie uvedenými v článku 10 ods. 4;

h) v príslušných prípadoch hodnotenie revidovaných cieľov výkonnosti alebo nápravných opatrení prijatých príslušnými členskými štátmi;

i) monitorovanie, určovanie hodnotiacich kritérií a preskúmanie výkonnosti leteckých navigačných služieb vrátane investícií a kapitálových výdavkov na miestnej úrovni a na úrovni Únie;

j) monitorovanie, určovanie hodnotiacich kritérií a preskúmanie výkonnosti sieťových funkcií;

k) monitorovanie celkovej výkonnosti európskej siete ATM vrátane vypracúvania výročných správ pre Výbor pre jednotné nebo;

l) hodnotenie dosiahnutia cieľov výkonnosti na konci každého referenčného obdobia s cieľom prípravy na nasledujúce obdobie;

m) posúdenie plánu výkonnosti manažéra siete vrátane jeho súladu s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie;

n) udržiavanie kalendára konzultácií so zainteresovanými stranami týkajúcich sa plánov výkonnosti a povinností súvisiacich s konzultáciami uvedených v článku 9 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013 a podporu pri jeho koordinácii.

4. Orgán na preskúmanie výkonnosti poskytne Komisii na požiadanie ad hoc informácie alebo správy o otázkach týkajúcich sa výkonnosti.

5. Orgán na preskúmanie výkonnosti môže Komisii nahlásiť a predložiť odporúčania na zlepšenie systému.

6. Pokiaľ ide o vzťahy s vnútroštátnymi orgánmi dohľadu:

a) na účely monitorovania celkovej výkonnosti európskej siete ATM, orgán na preskúmanie výkonnosti dostane od vnútroštátnych orgánov dohľadu potrebné informácie týkajúce sa plánov výkonnosti;

b) orgán na preskúmanie výkonnosti pomáha vnútroštátnym orgánom dohľadu na ich požiadanie poskytnutím nezávislého názoru na otázky týkajúce sa výkonnosti, ako napríklad konkrétne porovnania poskytovateľov leteckých navigačných služieb pôsobiacich v podobných prostrediach (benchmarking), analýzy zmien výkonnosti za posledných päť rokov alebo analýzy prognóz;

c) vnútroštátne orgány dohľadu môžu požiadať orgán na preskúmanie výkonnosti o pomoc pri určovaní rozsahov orientačných hodnôt na stanovenie cieľov, berúc do úvahy ciele na úrovni Únie. Tieto hodnoty sa sprístupnia vnútroštátnym orgánom dohľadu, poskytovateľom leteckých navigačných služieb, prevádzkovateľom letísk a používateľom vzdušného priestoru.

7. Na zabezpečenie súladu s cieľmi a normami ustanovenými a vykonávanými v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008, orgán na preskúmanie výkonnosti primerane spolupracuje s Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (EASA) pri vykonávaní úloh uvedených v odseku 3, ak sa týkajú bezpečnosti.

8. Na účely monitorovania celkovej výkonnosti európskej siete ATM orgán na preskúmanie výkonnosti vybuduje pracovné vzťahy s poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, prevádzkovateľmi letísk, koordinátormi letísk a leteckými dopravcami.

Článok 4

Vnútroštátne orgány dohľadu

1. Vnútroštátne orgány dohľadu sú zodpovedné za vypracovanie plánov výkonnosti, za dohľad nad výkonnosťou a za monitorovanie plánov výkonnosti a cieľov výkonnosti. Pri vykonávaní týchto úloh konajú nestranne, nezávisle a transparentne.

2. Členské štáty zabezpečia, aby vnútroštátne orgány dohľadu mali potrebné zdroje a schopnosti, alebo aby mali prístup k potrebným zdrojom a schopnostiam vo všetkých kľúčových oblastiach výkonnosti na vykonávanie úloh uvedených v tomto nariadení vrátane inšpekčných právomocí na vykonávanie úloh uvedených v článku 20.

3. Ak má členský štát viac ako jeden vnútroštátny orgán dohľadu, Komisii oznámi, ktorý vnútroštátny orgán dohľadu je zodpovedný za vnútroštátnu koordináciu na účely vykonávania tohto nariadenia.

Článok 5

Funkčné bloky vzdušného priestoru

1. Členské štáty zriadia plány výkonnosti na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru.

2. Na dosiahnutie súladu s povinnosťami podľa odseku 1 členské štáty:

a) zabezpečia, aby bol plán výkonnosti v súlade so vzorom stanoveným v prílohe II;

b) oznámia Komisii, ktorý vnútroštátny orgán dohľadu alebo úrad je zodpovedný za koordináciu v rámci funkčného bloku vzdušného priestoru a za vzťahy s Komisiou pri vykonávaní plánu výkonnosti;

c) prijmú primerané opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby:

i) s výhradou ustanovení písmena e) a prílohy I bol stanovený jednotný cieľ pre každý kľúčový ukazovateľ výkonnosti;

ii) z dôvodov transparentnosti bol podiel každého poskytovateľa leteckých navigačných služieb v rámci funkčného bloku vzdušného priestoru, monitorovaný na čo najprimeranejšej úrovni, na dosiahnutí cieľov výkonnosti stanovených pre funkčný blok vzdušného priestoru, uvedený v pláne výkonnosti;

iii) boli vymedzené opatrenia uvedené v článku 11 ods. 3 písm. d) nariadenia (ES) č. 549/2004 a uplatňované počas referenčného obdobia, keď sa ciele neplnia. Na tento účel sa použijú ročné hodnoty v pláne výkonnosti;

d) sú zodpovedné za stanovenie a dosiahnutie cieľov výkonnosti stanovených na miestnej úrovni, konkrétne na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru, vnútroštátnej úrovni, na úrovni zóny spoplatňovania a na úrovni letiska;

e) ak nebola stanovená žiadna spoločná traťová zóna spoplatňovania v zmysle článku 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013, a ak v dôsledku toho traťové ciele nákladovej efektívnosti sú stanovené pre viac ako jednu zónu spoplatňovania v rámci funkčného bloku vzdušného priestoru,

konsolidujú tieto ciele do jednotnej hodnoty na agregovanej úrovni za traťové letecké navigačné služby a poskytnú na informačné účely celkový údaj preukazujúci snahu o nákladovú efektívnosť na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru;

f) ak sa zóna spoplatňovania mení v priebehu referenčného obdobia, preukážu, že táto zmena naďalej umožňuje splnenie cieľov výkonnosti prijatých na dané obdobie;

g) zabezpečia, aby bol plán výkonnosti v súlade s rozsahom pôsobnosti tohto nariadenia podľa článku 1 ods. 6 tohto nariadenia a článku 7 nariadenia (ES) č. 549/2004.

Článok 6

Manažér siete

Manažér siete zriadený podľa článku 6 nariadenia (ES) č. 551/2004 a v článku 3 nariadenia Komisie (EÚ) č. 677/2011 vykonáva tieto úlohy v súvislosti so systémom výkonnosti:

a) poskytuje podporu Komisii poskytovaním relevantných vstupných informácií na vypracovanie cieľov výkonnosti na úrovni Únie pred referenčnými obdobiami a na účely monitoringu plnenia cieľov výkonnosti počas referenčného obdobia. Manažér siete predovšetkým upozorní Komisiu na všetky významné a pretrvávajúce poklesy v oblasti prevádzkovej výkonnosti;

b) podľa článku 21 ods. 5 poskytuje Komisii prístup k všetkým údajom uvedeným v prílohe V;

c) podporuje funkčné bloky vzdušného priestoru a poskytovateľov leteckých navigačných služieb pri dosahovaní ich cieľov výkonnosti počas referenčných období zaistením súladu medzi plánmi výkonnosti, strategickým plánom siete a plánom prevádzky siete;

d) vypracúva plán výkonnosti, plán výkonnosti siete v súlade s článkom 5 ods. 1 a článkom 16 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) č. 677/2011, ktorý musí byť predložený Komisii najneskôr šesť mesiacov pred začiatkom každého referenčného obdobia a prijatý Komisiou pred začiatkom každého referenčného obdobia. Tento plán výkonnosti je verejne prístupný a obsahuje:

   i) ciele výkonnosti pre všetky kľúčové oblasti výkonnosti a pre všetky ukazovatele v súlade s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie na celé referenčné obdobie, s použitím ročných hodnôt na účely monitorovania;

   ii) opis opatrení zameraných na dosiahnutie týchto cieľov;

   iii) v prípade potreby alebo na základe rozhodnutia Komisie dodatočné kľúčové ukazovatele výkonnosti a ciele.

Článok 7

Koordinácia s Európskou agentúrou pre bezpečnosť letectva (EASA)

Pri uplatňovaní článku 13a nariadenia (ES) č. 549/2004 a v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 členské štáty a Komisia primerane koordinujú činnosť s EASA s cieľom zabezpečiť, aby boli riadne vyriešené tieto aspekty:

a) bezpečnostné aspekty systému výkonnosti vrátane stanovenia, revízie a implementácie kľúčových ukazovateľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti a cieľov výkonnosti na úrovni Únie v oblasti bezpečnosti, ako aj predkladanie návrhov na vhodné akcie a opatrenia po aktivácii varovného mechanizmu;

b) konzistentnosť kľúčových ukazovateľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti a cieľov so zavádzaním programu bezpečnosti európskeho letectva.

Článok 8

Trvanie referenčných období

1. Prvé referenčné obdobie pre systém výkonnosti sa týka kalendárnych rokov 2012 až 2014 vrátane. Druhé referenčné obdobie sa týka kalendárnych rokov 2015 až 2019 vrátane. Nasledujúce referenčné obdobia majú päť kalendárnych rokov, pokiaľ sa neustanoví inak prostredníctvom zmeny tohto nariadenia.

2. Rovnaké referenčné obdobie sa vzťahuje na ciele výkonnosti pre celú Úniu a na plány a ciele výkonnosti.

Článok 9

Kľúčové oblasti výkonnosti a ukazovatele výkonnosti

1. Na účely stanovenia cieľov Komisia rozhodne o možnom pridaní a prispôsobení iných kľúčových oblastí výkonnosti podľa článku 11 ods. 4 písm. b) nariadenia (ES) č. 549/2004 v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 uvedeného nariadenia.

2. Na účely stanovenia cieľov zodpovedá každej kľúčovej oblasti výkonnosti jeden alebo obmedzený počet kľúčových ukazovateľov výkonnosti. Výkonnosť leteckých navigačných služieb sa posúdi v porovnaní so záväznými cieľmi pre každý kľúčový ukazovateľ výkonnosti.

3. V oddiele 1 prílohy 1 sa stanovujú kľúčové ukazovatele výkonnosti pre stanovovanie cieľov a ukazovatele výkonnosti na úrovni Únie vybrané pre každú kľúčovú oblasť výkonnosti.

4. V oddiele 2 prílohy I sa stanovujú miestne kľúčové ukazovatele výkonnosti pre stanovovanie miestnych cieľov a ukazovateľov výkonu na miestnej úrovni používaných na určenie cieľov výkonnosti. Miestna úroveň, konkrétne úroveň funkčného bloku vzdušného priestoru, vnútroštátna úroveň, úroveň zóny spoplatňovania a úroveň letiska, je špecifikovaná v oddiele 2 prílohy I.

5. Kľúčové ukazovatele výkonnosti sa v priebehu referenčného obdobia nemenia. Zmeny sa prijímajú zmenou tohto nariadenia najneskôr šesť mesiacov pred prijatím nových cieľov výkonnosti na úrovni Únie.

6. Pre svoje vlastné monitorovanie výkonnosti a/alebo ako súčasť plánu výkonnosti sa členský štát môže rozhodnúť, že určí ukazovatele výkonnosti a súvisiace ciele popri kľúčových oblastiach výkonnosti a kľúčových ukazovateľoch výkonnosti uvedených v tomto článku a stanovených v oddiele 2 prílohy I. Tieto dodatočné ukazovatele a ciele podporujú dosiahnutie cieľov na úrovni Únie a z toho vyplývajúcich cieľov na miestnej úrovni. Môžu napríklad integrovať a opisovať civilno-vojenský alebo meteorologický rozmer plánu výkonnosti a môžu byť sprevádzané vhodnými stimulačnými systémami.

7. S cieľom uľahčiť implementáciu a meranie kľúčových ukazovateľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti, EASA v spolupráci s orgánom na preskúmanie výkonnosti prijme prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek a inštruktážny materiál v súlade s postupom stanoveným v článku 52 nariadenia (ES) č. 216/2008, a to pred začiatkom druhého referenčného obdobia.

KAPITOLA II

VYPRACOVANIE PLÁNOV VÝKONNOSTI

Článok 10

Ciele výkonnosti na úrovni Únie

1. Komisia prijme ciele výkonnosti na úrovni Únie v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 549/2004 so zreteľom na príslušné vstupné informácie od manažéra siete a vnútroštátnych orgánov dohľadu a po porade so zainteresovanými stranami uvedenými v článku 10 uvedeného nariadenia, inými príslušnými organizáciami a s EASA, týkajúce sa bezpečnostných aspektov výkonnosti.

2. S výhradou článku 9 ods. 3 ciele na úrovni Únie navrhuje Komisia najneskôr pätnásť mesiacov pred začiatkom referenčného obdobia a musia byť prijaté najneskôr dvanásť mesiacov pred začiatkom referenčného obdobia.

3. Stanovenie cieľov na úrovni Únie pre kľúčový ukazovateľ výkonnosti uvedený v bode 4.1 písm. b) oddielu 1 prílohy I sa začína od tretieho roku druhého referenčného obdobia na základe rozhodnutia Komisie v súlade s postupom uvedeným v odseku 1.

4. Spolu s prijatím cieľov výkonnosti na úrovni Únie Komisia určí varovný prah(-y), pri prekročení ktorého(-ých) sa môžu aktivovať varovné mechanizmy uvedené v článku 19.

5. Komisia odôvodní každý cieľ výkonnosti na úrovni Únie prostredníctvom opisu predpokladov a odôvodnenia stanovenia týchto cieľov, ako je využitie vstupných informácií od manažéra siete, vnútroštátnych orgánov dohľadu a iných faktických údajov, prognózy vývoja dopravy, zloženie skupín poskytovateľov leteckých navigačných služieb alebo funkčných blokov vzdušného priestoru s podobnými prevádzkovými a hospodárskymi podmienkami.

Článok 11

Vypracovanie plánov výkonnosti

1. Vnútroštátne orgány dohľadu vypracujú na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru plány výkonnosti obsahujúce ciele, ktoré sú v súlade s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie, a hodnotiace kritériá vymedzené v prílohe IV.

Bez toho, aby bol dotknutý vzor stanovený v prílohe II, plán výkonnosti môže zahŕňať rôzne oddiely týkajúce sa miestnej úrovne, konkrétne úrovne funkčného bloku vzdušného priestoru, vnútroštátnej úrovne, úrovne zóny spoplatňovania a letiska.

2. S cieľom podporiť vypracovanie plánov výkonnosti vnútroštátne orgány dohľadu zabezpečia, aby:

a) poskytovatelia leteckých navigačných služieb predložili svoje obchodné plány vnútroštátnym orgánom dohľadu;

b) sa zainteresované strany zúčastňovali na konzultáciách o pláne a cieľoch výkonnosti v súlade s článkom 10 nariadenia (ES) č. 549/2004. Zainteresovaným stranám sa poskytnú primerané informácie najneskôr tri týždne pred konzultačným zasadnutím.

3. Plány výkonnosti obsahujú najmä:

a) prognózu vývoja dopravy vyjadrenú v jednotkách služieb, ktorá sa uvádza za každý rok referenčného obdobia, na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru a pre každú zónu spoplatňovania v rámci funkčného bloku vzdušného priestoru, s odôvodnením použitých údajov;

b) stanovené náklady na letecké navigačné služby za každý rok referenčného obdobia a pre každú zónu spoplatňovania v súlade s ustanoveniami článku 15 ods. 2 písm. a) a b) nariadenia (ES) č. 550/2004;

c) opis investícií vrátane tých, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie cieľov výkonnosti, spolu s podrobnými informáciami o ich relevantnosti v súvislosti s európskym akčným plánom ATM, strategickým plánom siete a spoločnými projektmi uvedenými v článku 15a ods. 3 nariadenia (ES) č. 550/2004. V tomto opise sa musia zdôrazniť prínosy a dosiahnuté synergie na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru;

d) ciele výkonnosti v každej príslušnej kľúčovej oblasti výkonnosti stanovené odkazom na každý kľúčový ukazovateľ výkonnosti pre celé referenčné obdobie s ročnými hodnotami, ktoré sa použijú na účely monitorovania a stimuly;

e) zohľadnenie vzájomnej závislosti medzi kľúčovými oblasťami výkonnosti vrátane vyhodnotenia vplyvu na bezpečnosť plánu výkonnosti s akýmikoľvek zmierňujúcimi opatreniami potrebnými na zachovanie zaistenia bezpečnosti;

f) opis civilno-vojenského rozmeru plánu opisujúci výkonnosť uplatňovania pružného využívania vzdušného priestoru s cieľom zvýšiť kapacitu s príslušným zreteľom na účinnosť

vojenských misií, a ak sa to považuje za vhodné, príslušné ukazovatele a ciele výkonnosti v súlade s ostatnými ukazovateľmi a cieľmi plánu výkonnosti;

g) opis a odôvodnenie toho, ako sú ciele výkonnosti uvedené v písmene d) v súlade s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie a s výkonnosťou európskej siete ATM a ako k nim prispievajú;

h) identifikáciu každého predmetného poskytovateľa leteckých navigačných služieb a jeho osobitného príspevku k dosiahnutiu cieľov, ktoré sa monitorujú z dôvodov transparentnosti na najvhodnejšej úrovni, ako sa uvádza v článku 5 ods. 2 písm. c) bode ii);

i) opis stimulačných mechanizmov, ktoré sa majú uplatňovať na predmetných poskytovateľov leteckých navigačných služieb s cieľom podporiť dosiahnutie cieľov v referenčnom období;

j) opatrenia prijaté vnútroštátnymi orgánmi dohľadu na monitorovanie dosahovania cieľov výkonnosti;

k) opis výsledku konzultácie so zainteresovanými stranami vrátane otázok nastolených účastníkmi, a dohodnutých opatrení.

4. Plány výkonnosti sú založené na vzore stanovenom v prílohe II, a ak sa členský štát tak rozhodne v rámci uplatňovania článku 9 ods. 6, môžu obsahovať dodatočné ukazovatele so súvisiacimi cieľmi.

5. Manažér siete vypracúva plán výkonnosti siete obsahujúci ciele, ktoré sú v súlade s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie a, mutatis mutandis, s hodnotiacimi kritériami stanovenými v prílohe IV.

6. Na účely vypracovania plánu výkonnosti siete manažér siete:

a) zabezpečí konzultáciu v súlade s článkom 14 nariadenia (EÚ) č. 677/2011;

b) používa vzor stanovený v prílohe III.

Článok 12

Stimulačné systémy

1. Stimulačné systémy uplatňované členskými štátmi ako súčasť ich plánov výkonnosti musia byť v súlade s týmito všeobecnými zásadami:

a) musia byť účinné a primerané a nesmú sa meniť počas referenčného obdobia;

b) musia sa vykonávať na nediskriminačnom a transparentnom základe na podporu zvýšenia výkonnosti v oblasti poskytovania služieb;

c) musia byť súčasťou regulačného prostredia, ktoré je vopred známe všetkým zainteresovaným stranám, a musia byť uplatniteľné počas celého referenčného obdobia;

d) musia u subjektov podliehajúcich stanoveniu cieľov podnietiť dosiahnutie vysokej úrovne výkonnosti a plnenia súvisiacich cieľov.

2. Stimuly týkajúce sa cieľov nákladovej efektívnosti musia mať finančný charakter a riadiť sa príslušnými ustanoveniami stanovenými v článkoch 13 a 14 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013. Pozostávajú z mechanizmu zdieľania rizika na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru.

3. Stimuly týkajúce sa cieľov súvisiacich s kapacitou musia mať finančný charakter a riadiť sa ustanoveniami článku 15 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013. Môžu byť doplnené stimulmi iného charakteru, ako sú plány nápravných opatrení s termínmi a súvisiacimi opatreniami, o ktorých rozhodli vnútroštátne orgánov dohľadu pri zohľadnení miestnych pomerov.

4. Stimuly týkajúce sa environmentálnych cieľov musia mať finančný charakter a riadiť sa ustanoveniami článku 15 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013. Môžu byť doplnené stimulmi iného charakteru, ako sú plány nápravných opatrení s termínmi a súvisiacimi opatreniami, o ktorých rozhodli vnútroštátne orgánov dohľadu pri zohľadnení miestnych pomerov.

5. Okrem toho môžu členské štáty na miestnej úrovni upraviť poplatky za leteckú navigáciu, ako sa stanovuje v článku 16 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013.

KAPITOLA III

PRIJATIE PLÁNOV VÝKONNOSTI

Článok 13

Počiatočné prijatie plánov výkonnosti

Na návrh vnútroštátnych orgánov dohľadu členské štáty prijmú plány výkonnosti obsahujúce záväzné ciele výkonnosti a predložia ich Komisii najneskôr šesť mesiacov pred začiatkom referenčného obdobia.

Článok 14

Posúdenie a revízia plánov a cieľov výkonnosti

1. Komisia posúdi plány výkonnosti, ich ciele a najmä ich súlad s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie a ich primeraný príspevok k týmto cieľom, ako aj s kritériami stanovenými v prílohe IV s príslušným zreteľom na vývoj situácie, ku ktorému môže dôjsť od dátumu prijatia cieľov na úrovni Únie do dátumu posúdenia plánu výkonnosti. Ak sú ciele stanovené na miestnej úrovni bez odkazu na cieľ výkonnosti na úrovni Únie, posúdenie sa opiera o kritériá stanovené v prílohe IV.

2. Ak Komisia zistí, že plán výkonnosti, alebo jeho časť, a jeho ciele sú v súlade s cieľmi na úrovni Únie a primeraným spôsobom k nim prispievajú, a sú v súlade so všetkými kritériami stanovenými v prílohe IV, oznámi to dotknutému členskému štátu do piatich mesiacov od doručenia plánu výkonnosti.

3. Ak Komisia zistí, že plán výkonnosti alebo jeho časť a niektoré alebo všetky jeho ciele, nie sú v súlade s cieľmi na

úrovni Únie a primerane k nim neprispievajú a/alebo nie sú v súlade s jedným alebo viacerými kritériami stanovenými v prílohe IV, do piatich mesiacov od prijatia plánu výkonnosti a v súlade s postupom stanoveným v článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 vydá odporúčanie pre príslušný členský štát, aby prijal revidovaný plán výkonnosti alebo jeho časť, a/alebo cieľ (-e). Toto odporúčanie vydá po konzultácii s dotknutým členským štátom (štátmi), pričom v ňom presne určí, ktoré časti plánu výkonnosti a/alebo cieľ (ciele) treba revidovať, ako aj vysvetlí dôvody, ktoré Komisiu viedli k jej posúdeniu.

4. V takýchto prípadoch dotknutý členský štát (členské štáty) prijme(-ú) revidovaný plán výkonnosti, alebo jeho časť, a/alebo cieľ (ciele), berúc do úvahy názory Komisie spolu s primeranými opatreniami na dosiahnutie týchto cieľov, a zodpovedajúcim spôsobom o tom upovedomí Komisiu do štyroch mesiacov odo dňa oznámenia odporúčania.

Článok 15

Posúdenie revidovaných plánov a cieľov výkonnosti a prijatie nápravných opatrení

1. Komisia posúdi každý revidovaný plán alebo jeho časť a jeho ciele výkonnosti na základe kritérií stanovených v prílohe IV.

2. Ak Komisia zistí, že plán výkonnosti alebo jeho časť, a jeho ciele sú v súlade s cieľmi na úrovni Únie a primeraným spôsobom k nim prispievajú, a sú v súlade so všetkými kritériami stanovenými v prílohe IV, oznámi to dotknutému členskému štátu (štátom) do piatich mesiacov od prijatia revidovaného plánu výkonnosti.

3. Ak Komisia zistí, že revidovaný plán alebo jeho časti a niektoré alebo všetky jeho ciele výkonnosti stále nie sú v súlade s cieľmi na úrovni Únie a primerane k nim neprispievajú, a/alebo stále nie sú konzistentné s jedným alebo viacerými kritériami stanovenými v prílohe IV, Komisia do piatich mesiacov od prijatia revidovaného plánu výkonnosti alebo jeho časti a v súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 549/2004, rozhodne o tom, že dotknutý členský štát (členské štáty) musia prijať nápravné opatrenia.

4. V takomto rozhodnutí musí byť presne uvedené, vzhľadom na kritériá stanovené v prílohe IV, ktorú časť plánu a cieľ (ciele) treba revidovať, a odôvodnenie posúdenia Komisie. Môže stanoviť úroveň očakávanej výkonnosti pre tieto ciele, aby mohol príslušný členský štát (štáty) prijať vhodné nápravné opatrenia, a/alebo môže obsahovať odporúčania takýchto nápravných opatrení.

5. Do dvoch mesiacov od rozhodnutia Komisie sa nápravné opatrenia prijaté dotknutými členskými štátmi oznámia Komisii spolu s prvkami preukazujúcimi ich súlad s rozhodnutím Komisie.

Článok 16

Plány výkonnosti alebo nápravné opatrenia prijaté po začiatku referenčného obdobia

Plány výkonnosti alebo nápravné opatrenia prijaté na začiatku referenčného obdobia v dôsledku vykonávania postupov stanovených v článkoch 14 a 15 sa spätne uplatňujú od prvého dňa referenčného obdobia.

Článok 17

Revízia cieľov

1. V súlade s postupom uvedeným v článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 549/2004 Komisia sa môže rozhodnúť revidovať ciele na úrovni Únie a/alebo môže na žiadosť členského štátu umožniť revíziu jedného alebo viacerých miestnych cieľov:

a) keď na základe správy uvedenej v článku 18 ods. 4 disponuje podstatnými dôkazmi o tom, že počiatočné údaje, predpoklady a odôvodnenia tvoriace základ pre stanovenie počiatočných cieľov už nie sú platné, alebo

b) v dôsledku uplatňovania varovného mechanizmu podľa článku 19, alebo

c) na základe rozhodnutia Komisie v súlade s článkom 10 ods. 3, pokiaľ ide o kľúčový ukazovateľ výkonnosti stanovený v bode 4.1 písm. b) oddielu 1 prílohy I.

2. Revízia cieľov na úrovni Únie môže mať za následok zmenu existujúcich plánov výkonnosti. V takomto prípade môže Komisia rozhodnúť o primeranej úprave harmonogramu stanoveného v kapitolách II a III tohto nariadenia.

KAPITOLA IV

MONITOROVANIE DOSAHOVANIA VÝKONNOSTI

Článok 18

Nepretržité monitorovanie a predkladanie správ

1. Vnútroštátne orgány dohľadu a Komisia monitorujú realizáciu plánov výkonnosti. Na tieto účely sa používajú ročné hodnoty uvedené v pláne výkonnosti. Ak sa počas referenčného obdobia ciele neplnia, príslušný členský štát (štáty) musí určiť a prijať nápravné opatrenia zamerané na nápravu situácie a oznámiť ich Komisii. Ak Komisia zistí, že takéto nápravné opatrenia nie sú dostatočné na nápravu situácie, do piatich mesiacov od prijatia opatrení a v súlade s postupom stanoveným v článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 to oznámi dotknutému členskému štátu (štátom) vrátane návrhov na nápravné opatrenia.

2. Ak Komisia zistí významný a pretrvávajúci pokles výkonnosti na miestnej úrovni alebo na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru, ktorý ovplyvňuje činnosť iných zmluvných strán členských štátov jednotného európskeho neba a/alebo celého európskeho vzdušného priestoru, môže požiadať dotknuté členské štáty, aby určili, uplatnili a oznámili Komisii

nápravné opatrenia zamerané na dosiahnutie cieľov stanovených v ich plánoch výkonnosti. Ak Komisia zistí, že takéto opatrenia nie sú dostatočné na nápravu situácie, do piatich mesiacov od prijatia opatrení a v súlade s postupom stanoveným v článku 5 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 to oznámi dotknutému členskému štátu (štátom) vrátane návrhov na nápravné opatrenia.

3. Komisia monitoruje plnenie plánu výkonnosti siete zo strany manažéra siete. Na tieto účely sa používajú ročné hodnoty uvedené v pláne výkonnosti. Ak sa počas referenčného obdobia ciele neplnia, Komisia požiada manažéra siete, aby určil, uplatnil a oznámil Komisii nápravné opatrenia zamerané na dosiahnutie cieľov stanovených v pláne výkonnosti siete. Komisia informuje vnútroštátne orgány dohľadu alebo orgány podľa článku 5 ods. 2 písm. b) o takýchto nápravných opatreniach.

4. Najneskôr do 1. júna každého roka a vždy, keď hrozí, že sa ciele výkonnosti nedosiahnu, vnútroštátne orgány dohľadu alebo orgány podľa článku 5 ods. 2 písm. b) Komisii podajú správu o monitorovaní plánov a cieľov výkonnosti. Tieto správy vychádzajú z odporúčaní, ktoré vypracuje Komisia pred začiatkom referenčného obdobia. Komisia podáva správu Výboru pre jednotné nebo o dosiahnutí cieľov výkonnosti aspoň raz za rok.

Článok 19

Varovné mechanizmy

1. V prípade, že v dôsledku okolností, ktoré boli v čase prijatia plánov výkonnosti nepredvídateľné a sú neprekonateľné a nezávislé od vôle členských štátov, poskytovateľov leteckých navigačných služieb a manažéra siete, dosiahne sa úroveň výstražného prahu(-ov) v článku 10 ods. 4 na úrovni Únie počas kalendárneho roka, Komisia preskúma situáciu v spolupráci s členskými štátmi prostredníctvom Výboru pre jednotné nebo a predloží návrhy na vhodné opatrenia v lehote štyroch mesiacov. Môže to zahŕňať revíziu cieľov výkonnosti na úrovni Únie a v dôsledku toho revíziu miestnych cieľov výkonnosti.

2. V prípade, že v dôsledku okolností, ktoré boli v čase prijatia plánov výkonnosti nepredvídateľné a sú neprekonateľné a nezávislé od vôle členských štátov, poskytovateľov leteckých navigačných služieb a manažéra siete, dosiahne sa na miestnej úrovni úroveň výstražného prahu(-ov) v článku 10 ods. 4 počas kalendárneho roka, Komisia príslušné vnútroštátne orgány dohľadu preskúmajú túto situáciu v spolupráci s Komisiou a predložia návrhy na vhodné opatrenia v lehote štyroch mesiacov. Môže to zahŕňať revíziu miestnych cieľov výkonnosti.

3. Členské štáty sa môžu rozhodnúť prijať varovné prahy odlišné od prahov v článku 10 ods. 4 s cieľom zohľadniť miestne okolnosti a špecifiká. V takomto prípade sa tieto prahové hodnoty musia stanoviť v pláne výkonnosti a byť v súlade s prahovými hodnotami prijatými podľa článku 10 ods. 4. Odchýlky musia byť podložené podrobným odôvodnením. Pri aktivácii týchto prahov sa uplatňuje postup stanovený v odseku 1.

4. Ak vykonávanie varovných mechanizmov zahŕňa revíziu plánov a cieľov výkonnosti, Komisia túto revíziu uľahčí prostredníctvom vhodnej úpravy príslušného harmonogramu v súlade s postupom uvedeným v kapitolách II a III.

Článok 20

Uľahčenie monitorovania plnenia požiadaviek

1. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb a manažér siete uľahčia inšpekcie a prehliadky vrátane návštev na mieste, ktoré vykonáva Komisia a príslušný vnútroštátny orgán dohľadu alebo oprávnený subjekt konajúci v mene vnútroštátneho orgánu dohľadu alebo ktoré prípadne vykonáva EASA. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci dohľadu zverené vnútroštátnym orgánom dohľadu a EASA, oprávnené osoby sú splnomocnené:

a) kontrolovať v súvislosti so všetkými kľúčovými oblasťami výkonnosti príslušné dokumenty a všetky ostatné materiály relevantné pre stanovenie plánov a cieľov výkonnosti;

b) vyhotovovať kópie alebo výpisy z týchto dokumentov;

c) požiadať o ústne vysvetlenie na mieste.

2. Tieto inšpekcie a prehliadky podľa odseku 1 sa vykonávajú v súlade s platnými postupmi v členskom štáte, v ktorom sa majú uskutočniť.

3. Vnútroštátne orgány dohľadu monitorujú vykonávanie tohto nariadenia v oblasti výkonnosti týkajúcej sa bezpečnosti v súlade s postupmi dohľadu nad bezpečnosťou stanovenými v nariadení Komisie (EÚ) č. 1034/2011 ([1]).

4. V kontexte štandardizačných inšpekcií EASA monitoruje implementáciu tohto nariadenia členskými štátmi v kľúčovej oblasti výkonnosti týkajúce sa bezpečnosti v súlade s pracovnými metódami stanovenými v článku 24 ods. 5 nariadenia (ES) č. 216/2008.

KAPITOLA V

ZBER, VALIDÁCIA, KONTROLA, HODNOTENIE A ŠÍRENIE INFORMÁCIÍ TÝKAJÚCICH SA VÝKONNOSTI LETECKEJ NAVIGÁCIE PRE JEDNOTNÝ EURÓPSKY VZDUŠNÝ PRIESTOR

Článok 21

Zber a validácia údajov na účely preskúmania výkonnosti

1. Okrem údajov už zhromaždených Komisiou prostredníctvom iných nástrojov Únie, ktoré sa môžu takisto použiť na preskúmanie výkonnosti, vnútroštátne orgány, poskytovatelia leteckých navigačných služieb, prevádzkovatelia letísk, koordinátori letísk a leteckí dopravcovia musia zabezpečiť, aby Komisia dostala údaje uvedené v prílohe V v súlade s požiadavkami stanovenými v uvedenej prílohe.

([1]) Ú. v. EÚ L 271, 18.10.2011, s. 15.

2. Vnútroštátne orgány môžu delegovať alebo v plnej miere alebo sčasti zreorganizovať úlohu poskytovania údajov medzi svoje vnútroštátne orgány dohľadu, poskytovateľov leteckých navigačných služieb, prevádzkovateľov letísk a koordinátorov letísk s cieľom zohľadniť miestne špecifiká a existujúce kanály podávania správ.

3. Poskytovatelia údajov prijmú potrebné opatrenia na zabezpečenie kvality, validácie a včasného prenosu údajov vrátane dôkazov o ich kontrolách kvality a validačných procesoch, vysvetlení ku konkrétnym žiadostiam Komisie týkajúcim sa kvality údajov a v prípade potreby akčných plánov na zlepšenie kvality údajov. Údaje sa poskytujú bezplatne v elektronickej forme, v príslušných prípadoch s použitím formátu určeného Komisiou.

4. Komisia posúdi kvalitu a validuje údaje odoslané v súlade s odsekom 1. Ak údaje nie je možné riadne použiť na preskúmanie výkonnosti, Komisia môže prijať primerané opatrenia na posúdenie a zlepšenie kvality údajov v spolupráci s členskými štátmi, a najmä ich vnútroštátnymi orgánmi dohľadu.

5. Na účely tohto nariadenia sa údaje uvedené v odseku 1, ktoré už boli poskytnuté organizácii Eurocontrol, považujú za poskytnuté Komisii. Ak údaje ešte nie sú poskytnuté Eurocontrolu, Komisia a Eurocontrol prijmú potrebné opatrenia, aby sa zabezpečilo, že takéto údaje sa sprístupnia Komisii v súlade s požiadavkami stanovenými v odseku 3.

6. Vždy, keď sa zistia významné nové požiadavky na údaje alebo sa očakáva nedostatočná kvalita údajov, Komisia môže uskutočniť pilotné štúdie, ktoré na dobrovoľnom základe dokončia členské štáty alebo zainteresované strany pred zavedením nových požiadaviek na údaje na základe zmeny tohto nariadenia. Takéto pilotné štúdie sa realizujú s cieľom posúdiť uskutočniteľnosť zberu relevantných údajov a vyvážiť výhody dostupnosti údajov v porovnaní s nákladmi na zber a zaťažením respondentov.

Článok 22

Šírenie informácií

1. Komisia rozširuje informácie na účely cieľov vymedzených v článku 11 nariadenia (ES) č. 549/2004 v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie [1], najmä s jeho článkom 4 a s článkom 18 nariadenia (ES) č. 550/2004.

2. Informácie podľa článku 3 ods. 3 písm. a) musia byť sprístupnené verejnosti, najmä elektronickými prostriedkami. Na tieto účely Komisia prijme rozhodnutie o politike zaobchádzania s údajmi zozbieranými na účely výkonnosti, ich ochrany, dôvernosti a šírenia v zmysle článku 21, a o súvisiacich právach duševného vlastníctva.

3. Správy Komisie uvedené v článku 18 ods. 4 sa sprístupnia verejnosti a odkaz na ne sa uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Komisia môže rozhodnúť o tom, že bude pravidelne poskytovať príslušným stranám iné všeobecné informácie, najmä elektronickými prostriedkami.

4. Ciele na úrovni Únie uvedené v článku 10 a odkaz na prijaté plány výkonnosti uvedené v kapitole III sa verejne sprístupnia a uverejnia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

5. Individuálny prístup ku konkrétnym informáciám, ako sú validované a štatistické údaje, sa poskytne poskytovateľovi údajov, ktorého sa informácie a činnosti priamo týkajú.

KAPITOLA VI

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 23

Výnimky

Ak sa v súlade s postupmi stanovenými v článku 3 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013 zistilo, že niektoré alebo všetky terminálne letecké navigačné služby a/alebo služby CNS, MET a AIS členského štátu podliehajú trhovým podmienkam, a keď sa členský štát rozhodol podľa tohto nariadenia, že nevypočíta stanovené náklady na tieto služby, nevypočíta a nestanoví terminálne odplaty a nebude uplatňovať finančné stimuly na tieto služby, ciele nákladovej efektívnosti sa na tieto služby nebudú vzťahovať.

Článok 24

Odvolanie

Členské štáty zabezpečia, aby rozhodnutia prijaté podľa tohto nariadenia boli riadne vysvetlené a aby podliehali efektívnemu preskúmaniu a/alebo odvolaciemu konaniu.

Článok 25

Preskúmanie systému

Do konca každého referenčného obdobia Komisia preskúma systém výkonnosti, a najmä analýzu jeho vplyvu, účinnosti a rozsahu, berúc do úvahy prácu, ktorú v tejto oblasti vykonala ICAO.

Článok 26

Zmeny nariadenia (EÚ) č. 677/2011

Nariadenie (EÚ) č. 677/2011 sa mení takto:

1. Odôvodnenie 28 sa vypúšťa.

[1] Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43.

2. V článku 5 sa odsek 1 nahrádza takto:

„1. Na účely usmernenia z dlhodobého hľadiska manažér siete vypracúva, udržiava a realizuje strategický plán siete, ktorý sa zhoduje s referenčnými obdobiami uvedenými v článku 8 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 390/2013 (*).

(*) Ú. v. EÚ L 128, 9.5.2013, s. 1.“

3. V článku 5 sa odsek 4 nahrádza takto:

„4. Strategický plán siete sa pravidelne aktualizuje najmenej 12 mesiacov pred začiatkom každého referenčného obdobia.“

4. V článku 20 sa odsek 3 nahrádza takto:

„3. Manažér siete každý rok podáva Komisii a agentúre správu o opatreniach, ktoré prijal na splnenie svojich úloh. V tejto správe sa pozornosť venuje jednotlivým funkciám siete, ako aj celkovej situácii siete, pričom správa je úzko prepojená s obsahom strategického plánu siete, plánu prevádzky siete a plánu výkonnosti siete uvedených v článku 6 písm. d) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 390/2013. Komisia informuje Výbor pre jednotné nebo.“

5. Príloha IV sa nahrádza takto:

„*PRÍLOHA IV*

VZOR STRATEGICKÉHO PLÁNU SIETE

Základom strategického plánu siete je táto štruktúra:

1. ÚVOD

1.1. Rozsah pôsobnosti strategického plánu siete (geografický rozsah a časové obdobie)

1.2. Príprava plánu a overovací postup

2. CELKOVÝ KONTEXT A POŽIADAVKY

2.1. Opis súčasnej a plánovanej situácie v sieti vrátane ERND, ATFM, letísk a obmedzených zdrojov

2.2. Problémy a príležitosti týkajúce sa časového obdobia plánu (vrátane predpovede dopytu po leteckej doprave a globálneho vývoja)

2.3. Ciele výkonnosti a obchodné požiadavky vyjadrené rôznymi zainteresovanými subjektmi a ciele výkonnosti na úrovni Únie

3. STRATEGICKÁ VÍZIA

3.1. Opis strategického spôsobu rozvoja siete a pokroku s cieľom úspešne reagovať na ciele výkonnosti a obchodné požiadavky

3.2. Súlad so systémom výkonnosti

3.3. Súlad s európskym akčným plánom ATM

4. STRATEGICKÉ CIELE

4.1. Opis strategických cieľov siete:

a) vrátane aspektov spolupráce zúčastnených zainteresovaných subjektov vzhľadom na úlohy a zodpovednosti;

b) obsahujúci informácie o tom, ako strategické ciele reagujú na požiadavky;

c) obsahujúci informácie o tom, ako sa bude merať pokrok v dosahovaní týchto cieľov;

d) obsahujúci informácie o tom, ako strategické ciele ovplyvnia priemyselné odvetvie a ďalšie dotknuté oblasti.

5. STRATEGICKÉ PLÁNOVANIE

5.1. Opis krátko- a strednodobého plánovania:

a) priority pre každý zo strategických cieľov;

b) realizácia každého strategického cieľa vzhľadom na požadované zavedenie technológie, vplyv na architektúru, ľudské aspekty, príslušné náklady, prínosy, ako aj potrebné riadenie, zdroje a reguláciu;

c) potrebná účasť subjektov zainteresovaných na prevádzke v súvislosti s každým prvkom plánu vrátane ich úloh a zodpovedností;

d) dohodnutá miera zapojenia manažéra siete do podpory realizácie každého prvku plánu pre každú jednotlivú funkciu.

5.2. Opis dlhodobého plánovania:

a) zámer dosiahnuť každý zo strategických cieľov vzhľadom na požadované technológie a aspekty výskumu a vývoja, vplyv na architektúru, ľudské aspekty, obchodné aspekty, potrebné riadenie a reguláciu, ako aj na súvisiace odôvodnenie týchto investícií z hľadiska bezpečnosti a ekonomiky;

b) potrebná účasť subjektov zainteresovaných na prevádzke v súvislosti s každým prvkom plánu vrátane ich úloh a zodpovedností.

6. POSÚDENIE RIZIKA

6.1. Opis rizík spojených s realizáciou plánu

6.2. Opis postupu monitorovania (vrátane možnej odchýlky od pôvodných cieľov)

7. ODPORÚČANIA

7.1. Stanovenie opatrení, ktoré má prijať Únia a členské štáty na podporu realizácie plánu“

Článok 27

Nadobudnutie účinnosti

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

2. Toto nariadenie sa uplatňuje od druhého referenčného obdobia v zmysle článku 8 a počas uvedeného obdobia. Pokiaľ ide o uplatňovanie systému výkonnosti, aby sa umožnilo prijatie cieľov na úrovni Únie pri uplatňovaní článku 10 ods. 2 pred začiatkom druhého referenčného obdobia a príprava a prijatie plánov výkonnosti v súlade s ustanoveniami tohto nariadenia, článok 1 ods. 3 a 4, článok 3 ods. 3 písm. i) a n), články 5, 6, článok 9 ods. 3 a 4, článok 26, kapitola II, kapitola III, ako aj prílohy I, II, III, IV a V sa uplatňujú od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Článok 28

Zrušenie

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 691/2010, článok 26 nariadenia Komisie (EÚ) č. 677/2011 a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 1216/2011 sa zrušujú s účinnosťou od 1. januára 2015 bez toho, aby bola dotknutá povinnosť členských štátov realizovať systém výkonnosti počas prvého referenčného obdobia podľa článku 8.

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

V Bruseli 3. mája 2013

Za Komisiu

predseda

José Manuel BARROSO

PRÍLOHA I

KĽÚČOVÉ UKAZOVATELE VÝKONNOSTI (KPI) A UKAZOVATELE VÝKONNOSTI (PI)

ODDIEL 1

Pre stanovenie cieľov na úrovni Únie a monitorovanie výkonnosti na úrovni Únie

1. BEZPEČNOSŤ

1.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

a) Minimálna úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti ako sa vymedzuje v oddiele 2 bode 1.1 písm. a).

b) Percentuálny podiel použitia klasifikácie závažnosti na základe metodiky nástroja analýzy rizika (RAT) na ohlásenie minimálne troch kategórií udalostí: porušenie miním rozstupov, vniknutie na vzletovú a pristávaciu dráhu a udalosti charakteristické pre ATM na všetkých stanovištiach letových prevádzkových služieb, ako sa vymedzuje v oddiele 2 bode 1.1. písm. b).

2. ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

2.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

a) Priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, ktorá je vymedzená takto:

i) ukazovateľ je porovnanie medzi dĺžkou traťovej časti skutočnej trajektórie odvodenej z údajov sledovania a zodpovedajúcou časťou ortodromickej vzdialenosti, spočítaných zo všetkých letov podľa IFR, ktoré sa uskutočnili v rámci európskeho vzdušného priestoru alebo ním prechádzajú;

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

iii) ak lietadlo odlieta z miesta mimo európskeho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, zohľadňuje sa iba časť v rámci európskeho vzdušného priestoru.

b) Priemerná horizontálna efektívnosť trajektórie pri traťových letoch v rámci posledného podaného letového plánu, ktorá sa vymedzuje takto:

i) rozdiel medzi dĺžkou traťovej časti trajektórie posledného podaného letového plánu a zodpovedajúcou časťou ortodromickej vzdialenosti, spočítaných zo všetkých letov podľa IFR, ktoré sa uskutočnili v rámci európskeho vzdušného priestoru alebo ním prechádzajú;

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

iii) ak lietadlo odlieta z miesta mimo európskeho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, zohľadňuje sa iba časť v rámci európskeho vzdušného priestoru.

2.2. **Ukazovatele výkonnosti**

a) Účinnosť rezervačných postupov týkajúcich sa pružného využívania vzdušného priestoru, ktoré sú vymedzené takto:

i) ukazovateľ je pomer času, keď bol vzdušný priestor pridelený na rezerváciu alebo oddelenie od všeobecnej letovej prevádzky, k času, keď sa vzdušný priestor využíval na činnosti, ktoré si vyžadujú takéto oddelenie alebo rezerváciu;

ii) ukazovateľ sa vypočíta samostatne pre prideľovanie vzdušného priestoru na predtaktickom a taktickom základe a so zahrnutím všetkých pridelení oznámených manažérovi siete.

b) Úroveň plánovania podmienených tratí (CDR) určená ako podiel počtu lietadiel podávajúcich letové plány prostredníctvom CDR k počtu lietadiel, ktoré ich mohli naplánovať.

c) Účinné využívanie CDR určených ako podiel počtu lietadiel používajúcich CDR k počtu lietadiel, ktoré ich mohli naplánovať.

3. KAPACITA

3.1. **Kľúčový ukazovateľ výkonnosti**

Priemerné traťové meškanie ATFM (manažment toku letovej prevádzky) na jeden let v minútach, ktoré možno pripísať leteckým navigačným službám a ktoré sa vymedzuje takto:

i) meškanie ATFM na trati je meškanie vypočítané centrálnym stanovišťom ATFM vymedzeným v nariadení Komisie (EÚ) č. 255/2010 z 25. marca 2010, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá manažmentu toku letovej prevádzky ([1]), a vyjadrené ako rozdiel medzi odhadovaným časom vzletu požadovaným prevádzkovateľom lietadla v poslednom podanom letovom pláne a vypočítaným časom vzletu prideleným centrálnym stanovišťom ATFM;

([1]) Ú. v. EÚ L 80, 26.3.2010, s. 10.

ii) ukazovateľ sa vzťahuje na všetky lety IFR v rámci európskeho vzdušného priestoru a na všetky príčiny meškaní ATFM okrem mimoriadnych udalostí;

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

3.2. **Ukazovateľ výkonnosti**

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

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

ii) ukazovateľ zahŕňa všetky lety podľa IFR s pristátím na cieľovom letisku, a týka sa všetkých príčin meškaní ATFM okrem mimoriadnych udalostí;

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

4. NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ

4.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

a) Priemerná výška stanovených jednotkových nákladov na úrovni Únie (DUC) za traťové letecké navigačné služby je vymedzená takto:

i) tento ukazovateľ predstavuje pomer medzi traťovými stanovenými nákladmi a predpokladaným objemom dopravy na trati, vyjadrený v traťových jednotkách služieb, ktorý sa očakáva počas obdobia na úrovni Únie a ktorý je uvedený v predpokladoch Komisie na určenie cieľov na úrovni Únie v súlade s článkom 10 ods. 5;

ii) ukazovateľ je vyjadrený v eurách a v reálnej hodnote;

iii) ukazovateľ sa uvádza za každý rok referenčného obdobia.

b) Priemerná výška stanovených jednotkových nákladov na úrovni Únie (DUC) za terminálne letecké navigačné služby je vymedzená takto:

i) ukazovateľ je výsledkom pomeru medzi stanovenými nákladmi a predpokladaným objemom prevádzky vyjadrený v terminálnych jednotkách služieb, ktorý je uvedený v predpokladoch Komisie na určenie cieľov na úrovni Únie v súlade s článkom 10 ods. 5;

ii) ukazovateľ je vyjadrený v eurách a v reálnej hodnote;

iii) ukazovateľ sa uvádza za každý rok referenčného obdobia;

iv) ukazovateľ sa uplatňuje od začiatku tretieho roka druhého referenčného obdobia na základe rozhodnutia uvedeného v článku 10 ods. 3.

4.2. **Ukazovateľ výkonnosti**

Náklady Eurocontrolu a najmä ich vývoj v porovnaní s vývojom KPI stanoveného v bode 4.1 písm. a). Na tento účel členské štáty zabezpečia, aby Eurocontrol oznámil Komisii svoj prijatý rozpočet a skutočný rozpočet a základňu nákladov (cost-base) počas referenčného obdobia, ako aj vývoj jednotkových nákladov ako výsledok pomeru medzi prijatou základňou nákladov a predpokladaným vývojom objemu prevádzky, s rozdelením vykazujúcim vývoj jednotlivých zložiek a osobitným uvedením rôznych činností poskytovania služieb.

ODDIEL 2

Pre stanovenie cieľov na miestnej úrovni a monitorovanie výkonnosti na miestnej úrovni

1. BEZPEČNOSŤ

1.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

a) Účinnosť riadenia bezpečnosti vzhľadom na členské štáty a ich vnútroštátne orgány dohľadu a poskytovateľov leteckých navigačných služieb oprávnených poskytovať letové prevádzkové služby alebo spojovacie, navigačné a sledovacie služby. Tento KPI sa meria ako úroveň realizácie týchto cieľov riadenia:

i) politika a ciele v oblasti bezpečnosti;

ii) riadenie rizika v oblasti bezpečnosti;

iii) zaistenie bezpečnosti;

iv) podpora bezpečnosti;

v) kultúra bezpečnosti.

b) Uplatňovanie klasifikácie závažnosti na základe metodiky nástroja analýzy rizika (RAT) minimálne na nahlasovanie porušenia miním rozstupov, na vniknutie na vzletovú a pristávaciu dráhu a na udalosti charakteristické pre ATM na všetkých stanovištiach letových prevádzkových služieb. Pri podávaní správ o uvedených udalostiach členské štáty a poskytovatelia letových navigačných služieb používajú tieto triedy závažnosti:

i) vážny incident;

ii) závažný incident;

iii) významný incident;

iv) žiadny účinok na bezpečnosť;

v) neurčené; napríklad z dôvodu nedostatočných informácií alebo nepresvedčivého či rozporného dôkazového materiálu.

V prípade jednotlivých udalostí sa podáva správa o uplatňovaní metódy.

c) Podávanie správ členskými štátmi a ich poskytovateľmi leteckých navigačných služieb o miere existencie kultúry primeranosti a o zodpovedajúcej miere jej absencie.

Na účely týchto ukazovateľov miestna úroveň znamená úroveň funkčného bloku vzdušného priestoru s označením ich podielu na vnútroštátnej úrovni na účely monitorovania.

1.2. **Ukazovateľ výkonnosti**

a) Používanie automatizovaných systémov zapisovania bezpečnostných údajov zo strany poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ak sú k dispozícii, ktoré zahŕňajú minimálne monitorovanie rozstupov porušení a vniknutia na vzletovú a pristávaciu dráhu.

b) Podávanie správ členskými štátmi a poskytovateľmi leteckých navigačných služieb o úrovni nahlasovania udalostí na ročnom základe s cieľom merať úroveň podávania správ a riešiť otázku zlepšenia kultúry podávania hlásení.

c) Minimálne počet porušení miním rozstupov, vniknutí na vzletovú a pristávaciu dráhu a udalostí charakteristických pre ATM na všetkých stanovištiach letových prevádzkových služieb.

Na účely týchto ukazovateľov miestna úroveň znamená úroveň funkčného bloku vzdušného priestoru s označením podielu na vnútroštátnej úrovni na účely monitorovania.

2. ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

2.1. **Kľúčový ukazovateľ výkonnosti**

Priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, ktorá je vymedzená takto:

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

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

iii) ak lietadlo odlieta z miesta mimo miestneho vzdušného priestoru alebo naň prilieta, zohľadňuje sa iba časť v rámci miestneho vzdušného priestoru;

iv) „dosiahnutá vzdialenosť“ je funkciou polohy miesta vstupu letu do miestneho vzdušného priestoru a výstupu z neho. Dosiahnutá vzdialenosť predstavuje podiel, ktorý tieto body majú na vzdialenosti použitej v rámci ukazovateľa na úrovni Únie. Súčet týchto vzdialeností nad všetkými preletenými miestnymi vzdušnými priestormi zodpovedá vzdialenosti použitej v rámci ukazovateľa na úrovni Únie.

Na účely tohto ukazovateľa miestna úroveň znamená úroveň funkčného bloku vzdušného priestoru.

2.2. **Ukazovatele výkonnosti**

a) Dodatočný čas vo fáze rolovania, ktorý je vymedzený takto:

i) ukazovateľ je rozdiel medzi skutočným časom rolovania a neprerušeným časom na základe časov rolovania v obdobiach s nízkym objemom prevádzky;

ii) ukazovateľ je vyjadrený v minútach na odlet za celý kalendárny rok.

b) Dodatočný čas vo vzdušnom priestore nad terminálmi, ktorý je vymedzený takto:

i) ukazovateľ je rozdiel medzi časom tranzitu ASMA (oblasť radenia a počítania príletov) a neprerušeným časom na základe časov tranzitu ASMA v obdobiach s nízkym objemom prevádzky;

ii) ukazovateľ je vyjadrený v minútach na prílet za celý kalendárny rok;

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

c) ukazovatele vymedzené v oddiele 1 bode 2.2.

Na účely ukazovateľov v písmen a) a b) miestna úroveň znamená vnútroštátnu úroveň s rozdelením na úroveň letísk. Na účely ukazovateľa v písmene c) miestna úroveň znamená vnútroštátnu úroveň.

3. KAPACITA

3.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

a) Priemerný počet minút traťového meškania ATFM na jeden let, ktoré je vymedzené takto:

i) meškanie ATFM na trati je meškanie vypočítané centrálnym stanovišťom ATFM vymedzeným v nariadení (EÚ) č. 255/2010 a vyjadrené ako rozdiel medzi odhadovaným časom vzletu požadovaným prevádzkovateľom lietadla v poslednom podanom letovom pláne a vypočítaným časom vzletu prideleným centrálnym stanovišťom ATFM;

ii) ukazovateľ sa vzťahuje na všetky lety IFR, ktoré sa uskutočnili v rámci miestneho vzdušného priestoru a na všetky príčiny meškaní ATFM, okrem mimoriadnych udalostí;

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

Na účely tohto ukazovateľa miestna úroveň znamená úroveň funkčného bloku vzdušného priestoru s rozdelením monitorovaným z dôvodov transparentnosti na najvhodnejšej úrovni.

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

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

ii) ukazovateľ sa vzťahuje na všetky lety podľa IFR s pristátím na cieľovom letisku, a týka sa všetkých príčin meškaní ATFM okrem mimoriadnych udalostí;

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

Na účely tohto ukazovateľa miestna úroveň znamená vnútroštátnu úroveň s rozdelením na úrovni letísk na účely monitorovania.

3.2. **Ukazovatele výkonnosti**

a) Dodržiavanie prevádzkových intervalov ATFM, ako sa vyžaduje v článku 11 nariadenia Komisie (EÚ) č. 255/2010.

b) Priemerné meškanie riadenia letovej prevádzky pred odletom v minútach na jeden let spôsobené obmedzeniami pri vzlete na letisku odletu, ktoré je vymedzené takto:

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

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

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

Na účely týchto ukazovateľov miestna úroveň znamená vnútroštátnu úroveň s rozdelením na úroveň letísk na účely monitorovania.

4. NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ

4.1. **Kľúčové ukazovatele výkonnosti**

a) Stanovené jednotkové náklady (DUC) za traťové letecké navigačné služby, ktoré sú vymedzená takto:

i) ukazovateľ predstavuje pomer medzi traťovými stanovenými nákladmi a predpokladaným objemom prevádzky v zóne spoplatňovania vyjadrený v traťových jednotkách služieb, ktorý sa očakáva počas obdobia na miestnej úrovni a ktorý je uvedený v plánoch výkonnosti v súlade s článkom 11 ods. 3 písm. a) a b);

ii) ukazovateľ je vyjadrený v reálnej hodnote a vo vnútroštátnej mene;

iii) ukazovateľ sa uvádza za každý rok referenčného obdobia.

b) Stanovené jednotkové náklady (DUC) za traťové letecké navigačné služby, ktoré sú vymedzené takto:

i) ukazovateľ je výsledkom pomeru medzi stanovenými nákladmi a predpokladaným objemom prevádzky, vyjadrený v terminálnych jednotkách služieb a uvedený v plánoch výkonnosti v súlade s článkom 11 ods. 3 písm. a) a b);

ii) ukazovateľ je vyjadrený v reálnej hodnote a vo vnútroštátnej mene;

iii) ukazovateľ sa uvádza za každý rok referenčného obdobia;

Na účely týchto dvoch ukazovateľov miestna úroveň znamená úroveň zóny spoplatňovania.

PRÍLOHA II

VZOR PLÁNOV VÝKONNOSTI

Základom plánov výkonnosti je táto štruktúra:

1. ÚVOD

1.1. Opis situácie (rozsah plánu, zoznam príslušných poskytovateľov leteckých navigačných služieb atď.).

1.2. Opis makroekonomického scenára na referenčné obdobie vrátane celkových predpokladov (predpokladaný objem prevádzky atď.)

1.3. Opis výsledku konzultácií so zainteresovanými stranami pri príprave plánu výkonnosti a dohodnuté kompromisy, ako aj sporné body a dôvody nezhody.

1.4. Opis opatrení prijatých poskytovateľmi leteckých navigačných služieb na realizáciu strategického plánu siete na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru a ďalšie usmerňujúce zásady prevádzky funkčného bloku vzdušného priestoru v dlhodobom horizonte.

1.5. Zoznam letísk, ktoré sú predmetom systému výkonnosti v zmysle uplatňovania článku 1 nariadenia, a ich priemerný počet pohybov leteckej dopravy IFR.

1.6. Zoznam oslobodených letísk podľa článku 1 ods. 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013 spolu s ich priemerným počtom pohybov leteckej dopravy IFR.

2. INVESTÍCIE

2.1. Opis a odôvodnenie nákladov, charakter investícií do nových systémov ATM a ich podiel na dosiahnutí cieľov výkonnosti a veľké generálne opravy existujúcich systémov ATM vrátane ich významu a spojitosti s európskym akčným plánom ATM, spoločnými projektmi uvedenými v článku 15a nariadenia (ES) č. 550/2004 a prípadne strategickým plánom siete.

2.2. Opis a odôvodnenie uvedené v bode 2.1 musí najmä:

i) uviesť pomer sumy investícií, ktorých opis a odôvodnenie je poskytnuté podľa bodu 2.1, a celkovej výšky investícií;

ii) rozlišovať medzi investíciami do nových systémov, generálnou opravou existujúcich systémov a investíciami na obnovu;

iii) uviesť každú investíciu do nových systémov ATM a generálnu opravu existujúcich systémov ATM v európskom akčnom pláne ATM, spoločných projektoch uvedených v článku 15a nariadenia (ES) č. 550/2004 a prípadne v strategickom pláne siete;

iv) podrobne uviesť synergie dosiahnuté na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru, alebo prípadne s inými členskými štátmi alebo funkčnými blokmi vzdušného priestoru, najmä z hľadiska spoločnej infraštruktúry a spoločného obstarávania;

v) podrobne uviesť prínosy očakávané od týchto investícií z hľadiska výkonnosti v štyroch kľúčových oblastiach výkonnosti, ich rozdelenie medzi traťové a terminálne/letiskové fázy letu a dátum, od ktorého sa tieto prínosy očakávajú;

vi) poskytnúť informácie o procese rozhodovania na podporu investícií, ako napríklad existencia zdokumentovanej analýzy nákladov a prínosov, konzultácie s používateľmi, jej výsledky a akékoľvek vyjadrené nesúhlasné názory.

3. CIELE VÝKONNOSTI NA MIESTNEJ ÚROVNI

3.1. Ciele výkonnosti v každej z kľúčových oblastí stanovené odkazom na každý kľúčový ukazovateľ výkonnosti stanovený v prílohe I oddiele 2, na celé referenčné obdobie s ročnými hodnotami, ktoré sa použijú na účely monitorovania a stimulov:

a) Bezpečnosť:

i) úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti: miestne ciele na každý rok referenčného obdobia;

ii) uplatňovanie klasifikácie závažnosti na základe metodiky nástroja analýzy rizika (RAT) metodiky: miestne ciele na každý rok referenčného obdobia (v percentách);

iii) kultúra primeranosti: miestne ciele za posledný rok referenčného obdobia.

b) Životné prostredie:

i) opis postupu na zlepšenie návrhu trate;

ii) priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch.

c) Kapacita:

i) priemerné meškanie ATFM na trati na jeden let v minútach;

ii) priemerné meškanie ATFM pri prílete na terminál na jeden let v minútach;

iii) plán kapacity vytvorený poskytovateľom (poskytovateľmi) leteckých navigačných služieb.

d) Nákladová efektívnosť:

i) stanovené náklady na traťové a terminálne letecké navigačné služby určené v súlade s ustanoveniami článku 15 ods. 2 písm. a) a b) nariadenia (ES) č. 550/2004 a v rámci uplatňovania ustanovení vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013 na každý rok referenčného obdobia;

ii) predpoveď traťových a terminálnych jednotiek služieb na každý rok referenčného obdobia;

iii) v dôsledku toho stanovené jednotkové náklady za referenčné obdobie;

iv) opis a odôvodnenie kapitálovej návratnosti poskytovateľov leteckých navigačných služieb, ako aj pákového efektu (gearing ratio) a úrovne/zloženia základu majetku používaných na výpočet kapitálových nákladov zahrnutých v stanovených nákladoch;

v) opis a vysvetlenie prenosov z rokov pred referenčným obdobím;

vi) opis hospodárskych predpokladov vrátane:

— predpokladanej hodnoty inflácie použitej v pláne v porovnaní s medzinárodným zdrojom, ako je index spotrebiteľských cien (CPI) podľa MMF (Medzinárodný menový fond) pre predpovede a harmonizovaný index spotrebiteľských cien podľa Eurostatu pre skutočné hodnoty. odôvodnenie akýchkoľvek odchýlok od týchto zdrojov,

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

— predpoklady úrokovej miery pri úveroch na financovanie poskytovania leteckých navigačných služieb vrátane príslušných informácií o pôžičkách (sumy, trvanie atď.) a vysvetlenie (váženého) priemerného úroku z dlhu použitého na výpočet miery kapitálových nákladov pred zdanením a kapitálových nákladov zahrnutých v stanovených nákladoch,

— úpravy mimo rozsahu ustanovení medzinárodných účtovných štandardov;

vii) ak je to vhodné, v súvislosti s predchádzajúcim referenčným obdobím opis príslušných udalostí a okolností podľa článku 14 ods. 2 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013 s použitím kritérií stanovených v článku 14 ods. 2 písm. b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013 vrátane posúdenia úrovne, zloženia a odôvodnenia nákladov oslobodených od uplatňovania článku 14 ods. 1 písm. a) a článku 14 ods. 1 písm. b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013;

viii) ak je to vhodné, opis každej významnej reštrukturalizácie naplánovanej počas referenčného obdobia vrátane úrovne nákladov na reštrukturalizáciu a odôvodnenie týchto nákladov vo vzťahu k čistým prínosom pre používateľov vzdušného priestoru v priebehu času;

ix) ak je to vhodné, náklady na reštrukturalizáciu schválené v predchádzajúcich referenčných období, ktoré sa majú vrátiť.

3.2. Opis a vysvetlenie súladu cieľov výkonnosti s príslušnými cieľmi výkonnosti na úrovni Únie. Ak neexistuje cieľ výkonnosti na úrovni Únie, opis a vysvetlenie cieľov v rámci plánu a ako prispievajú k zlepšeniu výkonnosti európskej siete ATM.

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

3.4. Príspevok každého dotknutého poskytovateľa leteckých navigačných služieb k dosiahnutiu cieľov výkonnosti stanovených v rámci funkčného bloku vzdušného priestoru v súlade s článkom 5 ods. 2 písm. c) bodom ii).

4. STIMULAČNÉ SYSTÉMY

4.1. Opis a vysvetlenie stimulačných systémov, ktoré sa majú uplatňovať na poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

5. VOJENSKÝ ROZMER PLÁNU

Opis civilno-vojenského rozmeru plánu opisujúceho výkonnosť uplatňovania pružného využívania vzdušného priestoru (FUA) s cieľom zvýšiť kapacitu s náležitým ohľadom na účinnosť vojenských operácií, a ak sa to považuje za vhodné, príslušné ukazovatele a ciele výkonnosti v súlade s ukazovateľmi a cieľmi plánu výkonnosti.

6. ANALÝZA CITLIVOSTI A POROVNANIE S PREDCHÁDZAJÚCIM PLÁNOM VÝKONNOSTI

6.1. Citlivosť na vonkajšie predpoklady.

6.2. Porovnanie s predchádzajúcim plánom výkonnosti.

7. IMPLEMENTÁCIA PLÁNU VÝKONNOSTI

Opis opatrení zavedených vnútroštátnymi orgánmi dohľadu na dosiahnutie cieľov výkonnosti, ako sú:

i) mechanizmy monitorovania s cieľom zabezpečiť vykonávanie programov bezpečnosti riadenia letovej prevádzky (ANS) a obchodných plánov;

ii) opatrenia na monitorovanie vykonávania plánov výkonnosti a podávanie správ vrátane spôsobu riešenia situácie v prípade nesplnenia cieľov počas referenčného obdobia.

PRÍLOHA III

VZOR PLÁNU VÝKONNOSTI SIETE

Základom plánu výkonnosti pre manažéra siete je táto štruktúra:

1. ÚVOD

1.1. Opis situácie (rozsah plánu, zahrnuté funkcie atď.)

1.2. Opis makroekonomického scenára na referenčné obdobie vrátane celkových predpokladov (predpokladaný objem prevádzky atď.)

1.3. Opis spojitosti so strategickým plánom siete

1.4. Opis výsledku konzultácie so zainteresovanými stranami pri príprave plánu výkonnosti (hlavné otázky nastolené účastníkmi, a ak je to možné, dohodnuté kompromisy)

2. CIELE VÝKONNOSTI

2.1. Opis kľúčových ukazovateľov výkonnosti v každej z relevantných kľúčových oblastí výkonnosti

2.2. Ciele výkonnosti v každej z relevantných kľúčových oblastí stanovené odkazom na každý relevantný kľúčový ukazovateľ výkonnosti na celé referenčné obdobie s ročnými hodnotami, ktoré sa použijú na účely monitorovania a stimuly

2.3. Opis a vysvetlenie podielu cieľov výkonnosti na dosiahnutí cieľov výkonnosti na úrovni Európskej únie a ich vplyvu na ne.

2.4. Opis príspevku cieľov výkonnosti k funkčným blokom vzdušného priestoru a ich vplyvu na ne.

3. PODIEL KAŽDEJ FUNKCIE

3.1. Jednotlivé ciele výkonnosti každej funkcie (ATFM, ERND, kódy odpovedača SSR, frekvencie)

4. VOJENSKÝ ROZMER

4.1. Opis civilno-vojenského rozmeru plánu opisujúceho výkonnosť uplatňovania pružného využívania vzdušného priestoru s cieľom zvýšiť kapacitu s náležitým ohľadom na účinnosť vojenských operácií, a ak sa to považuje za vhodné, príslušné ukazovatele a ciele výkonnosti v súlade s ukazovateľmi a cieľmi plánu výkonnosti

5. ANALÝZA CITLIVOSTI A POROVNANIE S PREDCHÁDZAJÚCIM PLÁNOM VÝKONNOSTI

5.1. Citlivosť na vonkajšie predpoklady

5.2. Porovnanie s predchádzajúcim plánom výkonnosti

6. IMPLEMENTÁCIA PLÁNU VÝKONNOSTI

6.1. Opis zavedených opatrení na dosiahnutie cieľov výkonnosti, ako sú:

— mechanizmy monitorovania s cieľom zabezpečiť vykonávanie činností na zaistenie bezpečnosti a obchodných plánov,

— opatrenia na monitorovanie implementácie plánov výkonnosti a podávanie správ vrátane spôsobu riešenia situácie v prípade nesplnenia cieľov počas referenčného obdobia.

PRÍLOHA IV

ZÁSADY POSUDZOVANIA PLÁNOV A CIEĽOV VÝKONNOSTI

Komisia použije tieto hodnotiace kritériá:

1. VŠEOBECNÉ KRITÉRIÁ

   a) Súlad s požiadavkami týkajúcimi sa prípravy a prijatia plánu výkonnosti, a najmä posúdenie odôvodnení uvedených v pláne výkonnosti;

   b) faktická analýza s ohľadom na celkovú situáciu každého jednotlivého štátu vrátane najnovšieho hospodárskeho vývoja a predpokladaného objemu prevádzky;

   c) úroveň výkonnosti na začiatku referenčného obdobia a z toho vyplývajúci priestor na ďalšie zlepšenie;

   d) úroveň výkonnosti dosiahnutá v predchádzajúcom referenčnom období;

   e) význam investícií a kapitálových výdavkov v súvislosti s európskym akčným plánom ATM, spoločnými projektmi uvedenými v článku 15a nariadenia (ES) č. 550/2004 a prípadne strategickým plánom siete, ako aj synergie dosiahnuté na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru alebo na regionálnej úrovni;

   f) výsledky konzultácie so zainteresovanými stranami o navrhovaných cieľoch.

2. BEZPEČNOSŤ

   a) Porovnanie úrovne účinnosti riadenia bezpečnosti na miestnej úrovni s cieľmi na úrovni Únie;

   b) Porovnanie výsledkov uplatňovania klasifikácie závažnosti na základe metodiky nástroja analýzy rizika (RAT) na miestnej úrovni s cieľom na úrovni Únie;

   c) Úroveň existencie kultúry primeranosti na miestnej úrovni.

3. ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

   Priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch:

   a) porovnanie s doterajšou výkonnosťou dosiahnutou v predchádzajúcich rokoch;

   b) porovnanie s referenčnou hodnotou na základe informácií poskytnutých manažérom siete;

   c) súlad s plánom skvalitnenia európskej siete tratí, ktorý vypracúva manažér siete.

4. KAPACITA

   Úroveň traťového meškania. Porovnanie očakávanej úrovne traťového meškania ATFM použitej v plánoch výkonnosti s:

   a) referenčnou hodnotou na základe informácií z plánu prevádzky siete manažéra siete;

   b) plánom kapacity vypracovaného traťovými poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, ako sa uvádza v pláne prevádzky siete manažéra siete.

   Priemerné meškanie ATFM pri prílete na vnútroštátnej úrovni. Posúdenie odôvodnenia uvedeného v plánoch výkonnosti, a najmä:

   a) porovnanie s doterajšou výkonnosťou dosiahnutou za posledných päť rokov;

   b) príspevok jednotlivých letísk k miestnemu cieľu a porovnanie výkonnosti s inými podobnými letiskami;

   c) očakávané prevádzkové výhody plánovaných iniciatív.

5. NÁKLADOVÁ EFEKTÍVNOSŤ

   a) Vývoj stanovených jednotkových nákladov: Posúdenie toho, či sa predložené stanovené jednotkové náklady budú podľa očakávaní vyvíjať v súlade s cieľom nákladovej efektívnosti na úrovni Únie a či primeraným spôsobom prispievajú k splneniu uvedeného cieľa počas celého referenčného obdobia, ako aj jednotlivo za každý rok, berúc do úvahy náklady na reštrukturalizáciu podľa vhodnosti.

b) Vývoj terminálnych jednotkových nákladov: Posúdenie toho, či sa predložené stanovené jednotkové náklady budú podľa očakávaní vyvíjať v súlade s cieľom nákladovej efektívnosti na úrovni Únie a či primeraným spôsobom prispievajú k dosiahnutiu uvedeného cieľa počas celého referenčného obdobia, ako aj jednotlivo za každý rok. Okrem toho sa na účely posúdenia používajú tieto kritériá:

i) súlad s vývojom traťových stanovených jednotkových nákladov pri zohľadnení všetkých spoločných prvkov týchto nákladov;

ii) súlad s predpokladmi použitými na stanovenie traťového cieľa nákladovej efektívnosti (ako sú napríklad inflácia, hospodárske predpoklady, dopravné tendencie);

iii) plánované úsilie v porovnaní s historickým vývojom nákladov na terminálne ANS;

iv) vývoj celkových stanovených nákladov na letecké navigačné služby od odletu po pristátie (gate-to-gate);

v) opis a odôvodnenie každej zmeny v rozdelení nákladov medzi traťové a terminálne ANS v porovnaní s predchádzajúcim referenčným obdobím a počas aktuálneho referenčného obdobia a

vi) akékoľvek osobitné miestne podmienky.

c) Úroveň stanovených jednotkových nákladov: porovnanie predložených miestnych jednotkových nákladov s priemernými jednotkovými nákladmi členských štátov alebo FAB, ktoré majú podobné prevádzkové a hospodárske prostredie podľa vymedzenia Komisie v zmysle uplatňovania článku 10 ods. 5.

d) Kapitálové náklady:

i) úroveň/zloženie základu majetku použitého na výpočet kapitálových nákladov;

ii) miera kapitálových nákladov pred zdanením vrátane úrokovej sadzby z dlhov a kapitálovej návratnosti a

iii) kapitálová návratnosť poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

e) Úroveň/zloženie nákladov vzniknutých v dôsledku článku 6 ods. 2 písm. a) a b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013 a zahrnutých do stanovených nákladov.

f) Predpokladané objemy prevádzky: Porovnanie predpovedí miestnych obslužných stanovíšť použitých v pláne výkonnosti s predpoveďami vývoja dopravy štatistického a prognostického úradu Eurocontrolu (STATFOR) dostupnými tri mesiace pred predložením plánu výkonnosti.

g) Hospodárske predpoklady:

i) overenie toho, že predpokladaná inflácia uvedená v pláne výkonnosti je v súlade s referenčnou prognózou CPI MMF (Medzinárodný menový fond) a overenie odôvodnení v prípade akýchkoľvek odchýlok;

ii) overenie opisu a zdôvodnenia predpokladov, z ktorých vychádza výpočet dôchodkových nákladov zahrnutých v stanovených nákladoch;

iii) overenie opisu príslušných vnútroštátnych predpisov o dôchodkoch a dôchodkovom účtovníctve, ktoré sú v platnosti, a na ktorých sa zakladajú predpoklady týkajúce sa dôchodkov;

iv) overenie opisu a zdôvodnenia predpokladanej úrokovej miery na úvery financujúce poskytovanie leteckých navigačných služieb vrátane príslušných informácií o pôžičkách (sumy, trvanie atď.) a zosúladenie s (váženým) priemerným úrokom z dlhu použitým na výpočet miery kapitálových nákladov pred zdanením a kapitálových nákladov zahrnutých v stanovených nákladoch;

v) overenie opisu a zdôvodnenia možných úprav mimo rozsahu ustanovení medzinárodných účtovných štandardov.

h) Úroveň, zloženie a zdôvodnenie nákladov oslobodených od uplatňovania článku 14 ods. 1 písm. a) a b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 391/2013.

i) Prípadne po ukončení reštrukturalizácie, čistý prínos pre používateľov vzdušného priestoru v priebehu času v porovnaní s nákladmi na reštrukturalizáciu, ktoré boli uhradené.

PRÍLOHA V

ZOZNAM ÚDAJOV POSKYTOVANÝCH NA ÚČELY TOHTO NARIADENIA

Na účely preskúmania výkonnosti sa poskytujú alebo sprístupňujú tieto údaje:

1. VNÚTROŠTÁTNYMI ORGÁNMI DOHĽADU

1.1. **Špecifikácia súboru údajov**

Vnútroštátne orgány dohľadu poskytujú tieto údaje:

a) informácie potrebné na dodržanie súladu s kľúčovými ukazovateľmi výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktoré sú uvedené v prílohe I.

Okrem toho vnútroštátne orgány dohľadu zabezpečia, aby boli k dispozícii tieto údaje:

b) údaje používané a vypočítané centrálnym stanovišťom ATFM, ako sa vymedzuje v nariadení (EÚ) č. 255/2010 o ATFM, ako sú letové plány pre všeobecnú letovú prevádzku podľa pravidiel IFR, skutočné smerovania, údaje sledovania na základe 30 sekundového intervalu hlásení, traťové a letiskové meškania ATFM, výnimky z opatrení ATFM, dodržiavanie prevádzkových intervalov ATFM, frekvencia využívania podmienenej trate;

c) bezpečnostné udalosti súvisiace s ATM;

d) informácie o bezpečnostných odporúčaniach a nápravných opatreniach prijatých na základe analýzy alebo vyšetrovania incidentu súvisiaceho s ATM v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 ([1]) o vyšetrovaní incidentov a smernicou 2003/42/ES o hlásení udalostí v civilnom letectve;

e) informácie o prvkoch zavedených na podporu uplatňovania kultúry primeranosti;

f) údaje na podporu úloh uvedených v článku 4 ods. 1 písm. m) a n) nariadenia Komisie (ES) č. 2150/2005, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá pružného využívania vzdušného priestoru ([2]);

g) údaje na podporu úloh uvedených v odseku 8 prílohy V k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 677/2011, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM).

Vnútroštátne orgány dohľadu zabezpečia, aby použitie spoločného zoznamu príčinných/prispievajúcich faktorov bolo pre analýzu udalostí povinné.

Vnútroštátne orgány dohľadu musia zhromažďovať a poskytovať:

h) informácie zozbierané poskytovateľmi leteckých navigačných služieb prostredníctvom automatizovaných systémov zapisovania bezpečnostných údajov, ak sú k dispozícii;

i) údaje o trendoch prinajmenšom pokiaľ ide o porušenia minimálnych rozstupov, vniknutia na vzletovú a pristávaciu dráhu a udalosti charakteristické pre ATM na všetkých stanovištiach letových prevádzkových služieb;

j) informácie o tom, ako vnútroštátne orgány/orgány FAB uplatňujú koncepciu FUA s cieľom poskytovať optimálne prínosy pre civilných a vojenských používateľov vzdušného priestoru.

1.2. **Periodicita a lehoty na poskytovanie údajov**

Údaje uvedené v bode 1.1 písm. a), c), d), e), f) h) a i) sa poskytujú za každý rok. Do 1. februára každého roka vnútroštátne orgány dohľadu informujú EASA o každoročnom hodnotení dotazníkov o účinnosti riadenia bezpečnosti [bod 1.1 písm. a)] a kultúre primeranosti [bod 1.1 písm. e)] za predchádzajúci rok. V prípade akýchkoľvek zmien v ročnom meraní KPI vnútroštátne orgány dohľadu uvedú tieto zmeny pred termínom predloženia nasledujúcej ročnej správy.

Údaje uvedené v bodoch 1.1 písm. b) a g) sa poskytujú za každý mesiac.

Do 1. februára každého roku vnútroštátny orgány dohľadu predložia svoj ročný prieskum o uplatňovaní koncepcie FUA za predchádzajúci rok, ako sa uvádza v bode 1.1 písm. j).

([1]) Ú. v. ES L 319, 12.12.1994, s. 14.
([2]) Ú. v. EÚ L 342, 24.12.2005, s. 20.

2. POSKYTOVATEĽMI LETECKÝCH NAVIGAČNÝCH SLUŽIEB

Tento oddiel sa vzťahuje na poskytovateľov leteckých navigačných služieb poskytujúcich služby uvedené v článku 1 ods. 2. V jednotlivých prípadoch môžu medzi vnútroštátne orgány patriť aj poskytovatelia leteckých navigačných služieb pod hranicou stanovenou v článku 1 ods. 3. Zodpovedajúcim spôsobom o tom informujú Komisiu.

2.1. **Špecifikácia súboru údajov**

Poskytovatelia leteckých navigačných služieb poskytujú tieto údaje:

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

b) výročné správy a časť obchodných plánov týkajúca sa výkonnosti a ročný plán vypracovaný poskytovateľom leteckých navigačných služieb v súlade s oddielom 2.2 a 9 prílohy I k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1035/2011;

c) ich plán investícií na referenčné obdobie;

d) informácie potrebné na dosiahnutie súladu s kľúčovými KPI uvedenými v prílohe I oddiele 2 bode 1.1 písm. a);

e) informácie o prvkoch zavedených na podporu uplatňovania kultúry primeranosti.

Poskytovatelia leteckých navigačných služieb zhromažďujú a poskytujú tieto údaje:

f) informácie zozbierané prostredníctvom automatizovaných systémov zapisovania bezpečnostných údajov, ak sú k dispozícii;

g) údaje o trendoch prinajmenšom pokiaľ ide o porušenia minimálnych rozstupov, vniknutia na vzletovú a pristávaciu dráhu a udalosti charakteristické pre ATM na všetkých stanovištiach letových prevádzkových služieb.

2.2. **Periodicita a lehoty na poskytovanie údajov**

Údaje za rok n uvedené v bode 2.1 písm. a) sa poskytujú na ročnom základe do 15. júla roku n + 1, okrem dlhodobých údajov, ktoré sa poskytujú do 1. novembra roku n + 1.

Údaje uvedené v bode 2.1 písm. b), c), d), e), a f) sa poskytujú za každý rok.

Do 1. februára každého roka poskytovatelia leteckých navigačných služieb informujú EASA o každoročnom hodnotení dotazníkov o účinnosti riadenia bezpečnosti [bod 1.1 písm. d)] a kultúre primeranosti [bod 1.1 písm. e)] za predchádzajúci rok. V prípade akýchkoľvek zmien v ročnom meraní KPI vnútroštátne orgány dohľadu tieto zmeny oznámia pred termínom predloženia ďalšej ročnej správy.

Údaje uvedené v bode 2.1 písm. g) sa poskytujú za každý rok.

3. PREVÁDZKOVATEĽMI LETÍSK

Tento oddiel sa vzťahuje na prevádzkovateľov letísk, ktorí patria do rozsahu pôsobnosti článku 1 tohto nariadenia.

3.1. **Vymedzenie pojmov**

Na účely tejto konkrétnej prílohy sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

a) „identifikácia letiska“ znamená opis letiska s použitím štandardného štvormiestneho kódu ICAO podľa dokumentu ICAO 7910;

b) „koordinačné parametre“ znamenajú koordinačné parametre vymedzené v nariadení (EHS) č. 95/93;

c) „deklarovaná kapacita letiska“ znamená koordinačné parametre vyjadrené ako maximálne množstvo prevádzkových intervalov za jednotku času (doba bloku), ktoré môže prideliť prevádzkovateľ;

d) „registrácia lietadla“ znamená alfanumerické znaky zodpovedajúce skutočnej registrácii lietadla;

e) „typ lietadla“ znamená označenie typu lietadla (maximálne štyri znaky) uvedené v dokumente ICAO 8643;

f) „identifikátor letu“ znamená skupinu alfanumerických znakov používaných na identifikáciu letu. Položka 7 letového plánu ICAO;

g) „kód letiska odletu“ a „kód letiska príletu“ znamená kód letiska s použitím štvorpísmenového označenia ICAO alebo trojpísmenového označenia IATA;

h) „časové údaje odletu a príletu“ znamenajú tieto údaje:

i) skutočný čas začatia rolovania;

ii) skutočný čas vzlietnutia;

iii) skutočný čas pristátia;

iv) skutočný čas zaparkovania;

i) „plánovaný čas odletu (začatie rolovania)“ znamená dátum a čas, keď je plánovaný odlet letu z odletového stojiska;

j) „skutočný čas začatia rolovania“ znamená dátum a čas, keď lietadlo uvoľnilo parkovaciu pozíciu (odtlačením alebo vlastnou silou);

k) „skutočný čas vzlietnutia“ znamená dátum a čas, keď lietadlo vzlietlo zo vzletovej dráhy (zdvihlo kolesá);

l) „skutočný čas pristátia“ znamená dátum a čas, keď lietadlo pristálo (dotklo sa zeme);

m) „plánovaný čas príletu (zaparkovanie)“ znamená dátum a čas plánovaného pristátia letu na príletovom stojisku;

n) „skutočný čas zaparkovania“ znamená dátum a čas, keď lietadlo zatiahlo parkovacie brzdy na príletovom stojisku;

o) „pravidlá letu“ znamenajú pravidlá používané pri vykonávaní letu; „IFR“ pre lietadlo letiace podľa pravidiel letu podľa prístrojov, ako sa vymedzuje v prílohe 2 k Chicagskému dohovoru alebo „VFR“ pre lietadlo letiace podľa pravidiel letu za viditeľnosti, ako sa vymedzuje v tej istej prílohe; „špeciálna letová prevádzka (OAT)“ sa vzťahuje na štátne lietadlá, ktoré nedodržiavajú pravidlá vymedzené v prílohe 2 k Chicagskému dohovoru (položka 8 letového plánu ICAO);

p) „typ letu“ znamená typ letu, ako sa vymedzuje v dodatku 2 k dokumentu ICAO 4444 (15. vydanie – jún 2007);

q) „príletový prevádzkový interval letiska“ znamená prevádzkový interval letiska pridelený buď prilietajúcemu alebo odlietajúcemu letu, ako sa vymedzuje v nariadení (EHS) č. 95/93;

r) „označenie pristávacej dráhy“ a „označenie vzletovej dráhy“ znamená označenie ICAO pre dráhu používanú na pristátie a vzlietnutie (napr. 10L);

s) „príletové stojisko“ znamená označenie prvej parkovacej pozície, kde bolo lietadlo zaparkované po prílete;

t) „odletové stojisko“ znamená označenie poslednej parkovacej pozície, kde bolo lietadlo zaparkované pred odletom z letiska;

u) „príčiny meškania“ sú štandardné kódy IATA pre meškania vymedzené v oddiele F dokumentu CODA Digest Annual 2011 Meškania v leteckej doprave v Európe [1] s uvedením dĺžky meškania. Ak má meškanie letov niekoľko príčin, uvedie sa zoznam týchto príčin;

v) „informácie o odnámrazovaní alebo opatreniach proti námraze“ znamenajú údaje o tom, či sa vykonali odnámrazovacie alebo protinámrazové operácie, a ak áno, údaje o mieste ich vykonávania (pred opustením odletového stojiska alebo vo vzdialenej polohe po odchode zo stojiska, t. j. po začatí rolovania);

w) „operatívne zrušenie“ znamená prílet alebo odlet plánovaného letu, na ktorý sa vzťahujú tieto podmienky:

i) let dostal prevádzkový interval letiska a

[1] http://www.eurocontrol.int/documents/coda-digest-annual-2011.

ii) letecký dopravca potvrdil let deň pred vykonaním a/alebo bol zahrnutý do denného zoznamu plánovaných letov, ktorý prevádzkovateľ letiska predkladá deň pred vykonaním, ale

iii) k skutočnému pristátiu alebo vzletu nikdy nedošlo;

x) „skutočný čas zrušenia“ znamená skutočný dátum a čas, keď došlo k zrušeniu príletu alebo odletu pravidelného letu.

3.2. **Špecifikácia súboru údajov**

3.2.1. Prevádzkovatelia letísk poskytujú tieto údaje:

a) identifikáciu letiska;

b) deklarovanú kapacitu letiska;

c) všetky koordinačné parametre súvisiace s leteckými navigačnými službami;

d) plánovanú úroveň kvality služby (meškanie, presnosť atď.) súvisiacu s deklaráciou o kapacite letiska, ak je určená;

e) podrobný opis ukazovateľov použitých na stanovenie plánovanej úrovne kvality služby, ak sú určené.

3.2.2. Prevádzkovatelia letísk poskytujú tieto prevádzkové údaje o každom pristátí alebo vzlietnutí:

a) registráciu lietadla;

b) typ lietadla;

c) identifikátor letu;

d) kód letiska odletu a príletu;

e) plánovaný čas odletu (začatie rolovania);

f) plánovaný čas príletu (zaparkovanie);

g) časové údaje odletu a príletu;

h) pravidlá letu a typ letu;

i) príletový a odletový prevádzkový interval letiska, ak je k dispozícii;

j) označenie pristávacej a vzletovej dráhy;

k) príletové a odletové stojisko;

l) príčiny meškania, ak sú k dispozícii (iba pri odletoch);

m) informácie o odnámrazovaní alebo opatreniach proti námraze, ak sú k dispozícii.

3.2.3. Prevádzkovatelia letísk poskytujú tieto prevádzkové údaje o každom operatívnom zrušení:

a) identifikátor letu;

b) typ lietadla;

c) plánovaný čas odletu (začatie rolovania);

d) plánovaný čas príletu (zaparkovanie);

e) plánované letisko odletu a príletu;

f) príletový a odletový prevádzkový interval letiska, ak je k dispozícii;

g) dôvody zrušenia;

h) skutočný čas zrušenia.

3.2.4. Prevádzkovatelia letísk môžu poskytovať:

a) dobrovoľné správy o zhoršení alebo prerušení leteckých navigačných služieb na letiskách;

b) dobrovoľné správy o bezpečnostných udalostiach súvisiacich s leteckými navigačnými službami;

c) dobrovoľné správy o nedostatočnej kapacite terminálov;

d) dobrovoľné správy o konzultačných stretnutiach s ANSP a štátmi.

3.2.5. Prevádzkovatelia letísk zhromažďujú a poskytujú informácie zozbierané prostredníctvom automatizovaných systémov zapisovania bezpečnostných údajov, ak sú k dispozícii, minimálne o vniknutiach na vzletovú a pristávaciu dráhu.

3.3. **Periodicita a lehoty na poskytovanie údajov**

Údaje uvedené v bode 3.2.1 sa poskytujú dvakrát ročne v súlade s harmonogramom stanoveným v článku 6 nariadenia (EHS) č. 95/93.

Ak sa poskytujú údaje uvedené v bodoch 3.2.2 a 3.2.3, poskytujú sa raz za mesiac, a to do jedného mesiaca po ukončení letového mesiaca.

Ak sa poskytujú údaje uvedené v bode 3.2.4, poskytujú sa raz za rok.

Správy uvedené v bode 3.2.4 možno predložiť kedykoľvek.

4. KOORDINÁTORMI LETÍSK

4.1. **Špecifikácia súboru údajov**

Koordinátori letísk poskytujú údaje uvedené v článku 4 ods. 8 nariadenia (EHS) č. 95/93.

4.2. **Periodicita a lehoty na poskytovanie údajov**

Údaje sa sprístupňujú dvakrát ročne v súlade s harmonogramom stanoveným v článku 6 nariadenia (ES) č. 95/93.

5. PREVÁDZKOVATEĽMI LETECKEJ DOPRAVY

Tento oddiel sa vzťahuje na prevádzkovateľov leteckej dopravy, ktorí prevádzkujú viac ako 35 000 letov ročne v európskom vzdušnom priestore vypočítaných ako priemer za predchádzajúce tri roky.

5.1. **VYMEDZENIE POJMOV**

5.1.1. Tie isté vymedzenia pojmov ako v bode 3.1 sa uplatňujú na účely tejto konkrétnej prílohy a okrem toho sa uplatňujú aj tieto vymedzenia pojmov:

a) „spálené palivo“ znamená skutočné množstvo paliva spáleného počas letu (gate-to-gate);

b) „skutočná hmotnosť na rampe“ znamená skutočnú hmotnosť lietadla v metrických tonách pred naštartovaním motora.

5.2. **Špecifikácia súboru údajov**

5.2.1. Prevádzkovatelia leteckej dopravy poskytujú tieto údaje pre každý let, ktorý prevádzkujú v rámci geografického rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia:

a) registráciu lietadla;

b) typ lietadla;

c) identifikátor letu;

d) pravidlá letu a typ letu;

e) kód letiska odletu a príletu;

f) označenie príletovej a odletovej dráhy, ak je k dispozícii;

g) príletové a odletové stojisko, ak je k dispozícii;

h) plánovaný čas odletu (začatie rolovania);

i) plánovaný čas príletu (zaparkovanie);

j) časové údaje odletu a príletu, plánované aj skutočné;

k) príčiny meškania;

l) informácie o odnámrazovaní alebo opatreniach proti námraze, ak sú k dispozícii.

5.2.2. Prevádzkovatelia leteckej dopravy poskytujú údaje uvedené v bode 3.2.3 pre každé operatívne zrušenie v rámci geografického rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia.

5.2.3. Okrem údajov požadovaných podľa časti B prílohy IV k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003 o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES [1], môžu prevádzkovatelia leteckej dopravy poskytnúť Komisii pre každý let, ktorý prevádzkujú v rámci geografického rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, tieto údaje:

a) spálené palivo;

b) skutočná hmotnosť na rampe.

5.2.4. Prevádzkovatelia leteckej dopravy môžu poskytovať:

a) dobrovoľné správy o prístupe do vzdušného priestoru;

b) dobrovoľné správy o zhoršení alebo prerušení leteckých navigačných služieb na letiskách;

c) dobrovoľné správy o bezpečnostných udalostiach súvisiacich s leteckými navigačnými službami;

d) dobrovoľné správy o nedostatočnej kapacite trate, obmedzení letovej hladiny alebo presmerovaní;

e) dobrovoľné správy o konzultačných stretnutiach s ANSP a štátmi.

5.2.5. Prevádzkovatelia leteckej dopravy poskytujú informácie zozbierané prostredníctvom automatizovaných systémov zapisovania bezpečnostných údajov, ak sú k dispozícii, prinajmenšom o porušeniach miním rozstupov a vniknutiach na vzletovú a pristávaciu dráhu.

5.3. **Periodicita poskytovania údajov**

Údaje uvedené v bodoch 5.2.1, 5.2.2 a 5.2.3 sa poskytujú na mesačnom základe.

Správy uvedené v bode 5.2.4 možno predložiť kedykoľvek.

Údaje uvedené v bode 5.2.5 sa poskytujú raz za rok.

[1] Ú. v. EÚ L 275, 25.10.2003, s. 32.