

Официален вестник

на Европейския съюз

L 128



Издание
на български език

Законодателство

Година 56
9 май 2013 г.

Съдържание

II *Незаконодателни актове*

РЕГЛАМЕНТИ

- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 на Комисията от 3 май 2013 година за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции ⁽¹⁾ 1
- ★ Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 на Комисията от 3 май 2013 година за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване ⁽¹⁾ 31

Цена: 4 EUR

⁽¹⁾ Текст от значение за ЕИП

BG

Актовете, чиито заглавия се отпечатват със светъл шрифт, са актове по текущо управление на селскостопанската политика и имат кратък срок на действие.

Заглавията на всички останали актове се отпечатват с получер шрифт и се предшества от звездичка.

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 390/2013 НА КОМИСИЯТА

от 3 май 2013 година

за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе („Рамков регламент“) ⁽¹⁾, изменен с Регламент (ЕО) № 1070/2009 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾, и по-специално член 11 от него,

като има предвид, че:

- (1) В Регламент (ЕО) № 549/2004 се предвижда въвеждането на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции. Комисията следва да приеме правила за прилагане, за да определи подробно функционирането на схемата за ефективност.
- (2) Схемата за ефективност следва да допринася за устойчивото развитие на системата за въздушен транспорт чрез подобряване на цялостната ефективност на аеронавигационното обслужване в ключовите области за ефективността — безопасност, околна среда, капацитет и ефективност на разходите, в съответствие с рамката за ефективност на Европейския генерален план за управление на въздушното движение (УВД), като същевременно надлежно се отчитат първостепенните цели, свързани с безопасността.
- (3) В Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе („Регламент за осигуряване на обслужване“) ⁽³⁾, изменен с Регламент (ЕО) № 1070/2009, се предвижда създаването на схема за таксуване и съвместни проекти за изпълнението на Европейския генерален план за УВД. И двете мерки — схемата за таксуване и съвместните проекти, са от съществено значение за успешното прилагане на схемата за ефективност.

- (4) Съгласно член 11, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 549/2004 настоящият регламент следва да се прилага към мрежовите функции за управлението на въздушното движение, посочени в член 6 от Регламент (ЕО) № 551/2004 на Европейския парламент и на Съвета относно организацията и използването на въздушното пространство в единното европейско небе („Регламент за въздушното пространство“) ⁽⁴⁾, изменен с Регламент (ЕО) № 1070/2009.
- (5) Комисията може да бъде подпомагана в прилагането на схемата за ефективност от орган за преглед на ефективността. Този орган следва да е в състояние да дава независими съвети на Комисията във всички области, които влияят върху ефективността на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции.
- (6) С оглед на факта, че от националните надзорни органи се очаква да играят ключова роля в прилагането на схемата за ефективност, държавите членки следва да гарантират, че те са в състояние да изпълняват ефективно своите отговорности.
- (7) С оглед да се гарантират дългосрочни подобрения за постигането на обществените цели на високо равнище, както е отразено в Европейския генерален план за УВД, при прилагането на схемата за ефективност следва да се гледа в перспектива, превишаваща един референтен период.
- (8) Чрез подхода „от врата до врата“ схемата за ефективност следва да обхваща цялото аеронавигационно обслужване, включително по маршрута, т.е. при прелитане, и в термините, т.е. в зоните и районите на летищата, с оглед да се подобри цялостната ефективност на мрежата.
- (9) Схемата за ефективност следва да предоставя показатели и задължителни цели за всички ключови области за ефективността, като изискваните равнища на безопасност напълно се постигат и поддържат.

⁽¹⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 34.

⁽³⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10.

⁽⁴⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20.

- (10) При приемането на валидни за целия Европейски съюз цели за ефективност за определен референтен период, Комисията следва надлежно да вземе предвид равнището на ефективност, постигнато през предходния(те) референтен(и) период(и).
- (11) Предвид силните връзки между различните ключови области за ефективността, при подготовката и наблюдението на схемата за ефективност следва надлежно да се отчитат взаимните зависимости между целите за ефективност, като се имат предвид първостепенните цели, свързани с безопасността.
- (12) Плановите за ефективност следва да бъдат установени на равнище функционални блокове въздушно пространство, като по съображения за прозрачност показват приноса на всеки доставчик на аеронавигационно обслужване в рамките на даден функционален блок въздушно пространство за постигането на целите, които са обект на мониторинг на най-подходящото равнище.
- (13) В плановите за ефективност следва да се описват мерките, като например схеми за стимулиране, насочени към подобряване на ефективността на участниците на всички равнища. Поради своя приоритетен характер безопасността не следва да е зависима от стимули.
- (14) С цел да се вземат предвид становищата на заинтересованите страни, следва да се проведат ефективни консултации на национално равнище, на равнище функционален блок въздушно пространство и на равнище Европейски съюз.
- (15) При обстоятелства, които не са могли да бъдат предвидени в момента на приемането на плановите за ефективност и които са едновременно непреодолими и извън контрола на държавите членки и на субектите, за които се отнасят целите за ефективност, установяването на подходящи механизми за предупреждение следва да позволи изпълнението на подходящи действия, насочени към запазване на изискванията за безопасност, както и на непрекъснатостта на обслужване, като това може да включва преразглеждането на валидни за целия Европейски съюз или местни цели за ефективност.
- (16) Гражданско-военното сътрудничество и координация са от изключително значение за постигане на целите на схемата за ефективност, като се отчита надлежно ефективността на военните мисии.
- (17) Схемата за ефективност не трябва да засяга разпоредбите на Регламент (ЕО) № 549/2004, насочени към защита на основни интереси от политиката за сигурност и защита.
- (18) Следва да бъдат подбрани специфични и измерими ключови показатели за ефективност, въз основа на които да може да се определи отговорността за постигането на целите за ефективност. Свързаните цели следва да бъдат постижими, реалистични и срочни и да са насочени към ефективно управление на устойчивата ефективност на аеронавигационното обслужване.
- (19) Изпълнението на задължителните цели за ефективност, подкрепено от финансови стимули, налага съответно обвързване с Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 на Комисията от 3 май 2013 г. за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното ⁽¹⁾.
- (20) Ключовите показатели и цели за ефективност, трябва да бъдат установени и приложени в съответствие с целите, свързани с безопасността, и стандартите, определени в Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾, и правилата за прилагането му заедно с мерките, предприети от Съюза за постигане и поддържане на тези цели.
- (21) Комисията следва да направи оценка на плановете и целите за ефективност и да установи тяхната съгласуваност с общите цели на ЕС и адекватният им принос към тях и за цялостната ефективност на европейската мрежа за УВД. Ако тази съгласуваност и адекватният им принос не могат да бъдат установени, Комисията следва да поиска преработване на плана(овете) и целта(ите) за ефективност и/или предприемането на корективни мерки.
- (22) По време на референтните периоди следва да се въведе ефективен процес за наблюдение на ефективността, включително събиране и разпространение на данни, за да се гарантира, че развитието на ефективността позволява постигането на целите и въвеждането на корективни мерки при необходимост.
- (23) Когато въз основа на резултатите от наблюдението Комисията разполага със съществени доказателства, че първоначалните данни, предположения и обсъдки, които са в основата на определянето на първоначалните цели, не са повече валидни, Комисията може да реши да преразгледа валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност или може да разреши, по искане на една държава членка, преразглеждането на местни цели.
- (24) За изпълнението на мрежовите функции следва да са определени цели за ефективност. Поради това настоящият регламент следва да се прилага към управителния орган на мрежата, установен в съответствие с член 3 от Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията от 7 юли 2011 г. за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД) и за изменение на Регламент (ЕС) № 691/2010 ⁽³⁾. Поради това Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията следва да бъде съответно изменен.
- (25) Регламент (ЕС) № 691/2010 на Комисията от 29 юли 2010 г. за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции и за изменение на Регламент (ЕО) № 2096/2005 за определяне на общи изисквания при доставянето на аеронавигационни услуги ⁽⁴⁾, член 26 от Регламент (ЕС) № 677/2011 и Регламент за изпълнение (ЕС) № 1216/2011 от 24 ноември 2011 г. за изменение на Регламент (ЕС) № 691/2010 на Комисията за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции ⁽⁵⁾ следва да се отменят, считано от 1 януари 2015 г.
- (26) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за единно небе,

⁽¹⁾ Вж. стр. 31 от настоящия брой на Официален вестник.

⁽²⁾ ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 185, 15.7.2011 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ ОВ L 201, 3.8.2010 г., стр. 1.

⁽⁵⁾ ОВ L 310, 25.11.2011 г., стр. 3.

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет и обхват

1. Настоящият регламент определя мерките за подобряване на цялостната ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции за общото въздушно движение в европейския (EUR) и в африканския (AFI) регион на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО), където държавите членки са отговорни за осигуряването на аеронавигационно обслужване с оглед на изпълнение на изискванията на всички ползватели на въздушното пространство.

2. При определянето на цели и наблюдението на ефективността настоящият регламент се прилага към аеронавигационното обслужване, предоставяно от:

- a) доставчиците на обслужване на въздушното движение, определени в съответствие с член 8 от Регламент (ЕО) № 550/2004;
- б) доставчиците на метеорологично обслужване, ако са определени в съответствие с член 9, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 550/2004;
- в) управителния орган на мрежата, определен в съответствие с член 3 от Регламент (ЕО) № 677/2011.

Той се прилага също така при определянето на цели и наблюдението на ефективността на разходите по отношение на органите или субектите, направените от които допустими разходи подлежат на възстановяване посредством такси за ползвателите, както е посочено в член 15, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕО) № 550/2004 и в член 6, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕО) № 391/2013.

3. Без да се засягат разпоредбите на параграф 4, държавите членки могат да решат да не прилагат настоящия регламент към терминалното аеронавигационно обслужване, предоставяно на някои или на всички техни летища с по-малко от 70 000 движения на търговски въздушен транспорт за година по правилата за полети по прибори. Те информират Комисията за това.

4. Когато нито едно от летищата в дадена държава членка не достига прага от 70 000 движения на търговски въздушен транспорт за година по правилата за полети по прибори, настоящият регламент се прилага поне към летището с най-много движения на търговски въздушен транспорт по правилата за полети по прибори.

5. Задаването на цели за ефективност на разходите се прилага по отношение на установените разходи, определени в член 15, параграф 2, букви а) и б) от Регламент (ЕО) № 550/2004.

6. Държавите членки могат също така да прилагат настоящия регламент:

- a) за въздушното пространство под тяхна отговорност в други региони на ИКАО, при условие че информират за това Комисията и другите държави членки и без да се засягат правата и задълженията на държавите членки по силата на

Чикагската конвенция за международно гражданско въздухоплаване от 1944 г. („Чикагската конвенция“);

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

7. Независимо от разпоредбите за защита на информацията, съдържащи се в Директива 2003/42/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁾ и в регламентите за нейното изпълнение — Регламент (ЕО) № 1321/2007 на Комисията⁽²⁾ и Регламент (ЕО) № 1330/2007 на Комисията⁽³⁾, изискванията, свързани с предоставянето на данните, определени в глава V, се прилагат по отношение на националните органи, доставчиците на аеронавигационно обслужване, операторите на летища, координаторите на летища и въздушните превозвачи.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент:

- 1) „оператор на летище“ означава управляващият орган на дадено летище, който във връзка с други дейности или по друг начин има за задача, съгласно националните закони и разпоредби, да администрира и управлява летищните съоръжения и да координира и контролира дейностите на различните оператори, които се намират на летището или в съответната летищна система;
- 2) „данни“ означава качествена, количествена и друга приложима информация, свързана с ефективността на аеронавигационното обслужване, която е събирана и систематично обработвана от Комисията или от нейно име за целите на прилагането на схемата за ефективност;
- 3) „показатели за ефективност“ означава показателите, които се използват за целите на наблюдението на ефективността, сравнителния анализ и преразглеждането;
- 4) „ключови показатели за ефективност“ означава показателите за ефективност, използвани при определянето на цели за ефективност;
- 5) „движения на търговски въздушен транспорт по правилата за полети по прибори“ означава сумата от излитания и кацания, изпълнявани по правилата за полети по прибори, изчислена като средногодишна стойност за трите календарни години, предхождащи представянето на плановете за ефективност;
- 6) „задължителна цел“ означава цел за ефективност, която е приета от държавите членки като част от план за ефективност и е зависима от схема за стимулиране и/или планове за корективни действия;
- 7) „въздушен превозвач“ означава предприятие за въздушен превоз, което притежава валиден лиценз за работа, издаден от държава членка в съответствие с правото на Европейския съюз;
- 8) „установени разходи“ означава разходите, определени в член 15, параграф 2, букви а) и б) от Регламент (ЕО) № 550/2004;

⁽¹⁾ ОВ L 167, 4.7.2003 г., стр. 23.

⁽²⁾ ОВ L 294, 13.11.2007 г., стр. 3.

⁽³⁾ ОВ L 295, 14.11.2007 г., стр. 7.

- 9) „национален орган“ означава регулаторният и/или надзорният орган на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, чиито разходи са допустими за възстановяване от ползватели на въздушното пространство, когато те са направени във връзка с предоставянето на аеронавигационно обслужване в приложение на член 6, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013;
- 10) „култура на справедливостта“ означава култура, в която операторите или друг персонал, действащ на предната линия, не се наказват за действия, пропуски или взети от тях решения, които съответстват на техния опит и обучение, но не се проявява търпимост към грубата небрежност, съзнателните нарушения и разрушителните действия;
- 11) „координатор на летище“ означава физическо или юридическо лице, определено от държава членка да извършва координационни задачи на координираните летища, посочени в член 4 от Регламент (ЕИО) № 95/93 на Съвета от 18 януари 1993 г. относно общите правила за разпределяне на слотовете на летищата в Общността ⁽¹⁾;
- 12) „наблюдение на ефективността“ означава непрекъснатият процес на събиране и анализиране на данни с оглед измерване на действителния резултат на дадена система спрямо съответните (ключови) цели и планове за ефективност, като се използват (ключовите) показатели за ефективност, посочени в член 9 и приложение I;
- 13) „референтен период“ означава периодът на валидност и прилагане на общи за целия Европейски съюз цели за ефективност и на плановете за ефективност, както е посочено в член 11, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕО) № 549/2004;
- 14) „нализане в писта“ означава всяко събитие на летище, свързано с неправилното присъствие на въздухоплавателно средство, превозно средство или лице върху защитената зона на повърхността, определена за излитане и кацане на въздухоплавателни средства;
- 15) „единица за обслужване на въздушното движение“ (единица за ОВД) означава гражданска или военна единица, отговорна за предоставянето на обслужване на въздушното движение;
- 16) „КНО, МЕТ и АИО обслужване“ означава комуникационно, навигационно и обзорно обслужване, метеорологично обслужване за въздухоплаването и аеронавигационно информационно обслужване;
- 17) „изключително събитие“ означава обстоятелства, при които капацитетът за ОВД е необичайно намален, така че равнището на закъснения в управлението на потоците въздушно движение (УПВД) е необичайно високо, в резултат на: планирано ограничение, причинено от оперативна или техническа промяна, силно неблагоприятни метеорологични обстоятелства, невъзможността да се използват големи части от въздушното пространство по естествени или по политически причини, или стачни действия и задействането на Европейското звено за координация при кризисни ситуации във въздухоплаването (ЕАССС) от управителния орган на мрежата вследствие на една или повече от тези причини;
- 18) „разходи за реструктуриране“ означава значителни еднократни разходи, направени от доставчиците на аеронавигационно обслужване в процес на реструктуриране чрез въвеждането на нови технологии и процедури и свързани

с тях бизнес модели, за да се стимулира предлагането на интегрирано обслужване, когато съответната държава членка желае възстановяване на разходите в хода на един или повече референтни периоди. Те могат да включват разходите, направени за компенсиране на служители, затваряне на центрове за контрол на въздушното движение, прехвърляне на дейности на нови места и отписване на активи и/или придобиване на стратегически дялови участия в други доставчици на аеронавигационно обслужване.

Член 3

Орган за преглед на ефективността

1. Когато Комисията реши да назначи орган за преглед на ефективността, който да я подпомага в прилагането на схемата за ефективност, това назначение е за определен срок, който е в съответствие с референтните периоди. Комисията назначава председателя и членовете на органа за преглед на ефективността.
2. Органът за преглед на ефективността трябва да притежава необходимата квалификация и безпристрастност, за да извършва по независим начин задачите, възложени му от Комисията, по-специално в ключовите области за ефективността, в които това е приложимо.
3. Органът за преглед на ефективността подпомага Комисията при прилагането на схемата за ефективност, по-специално по отношение на:
 - а) събирането, проучването, потвърждаването и разпространяването на данни във връзка с ефективността;
 - б) определянето или адаптацията на ключовите области за ефективността в съответствие с тези, определени в рамката за ефективност на Генералния план за ОВД, както е посочено в член 9, параграф 1, и на съответните ключови показатели за ефективност;
 - в) определянето на подходящи ключови показатели за ефективност, обхващащи във всички ключови области ефективността на мрежовите функции и на аеронавигационното обслужване както по маршрута, така и в терминалите;
 - г) определянето и преразглеждането на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз;
 - д) определянето на алармения(те) праг(ове), посочен(и) в член 10, параграф 4, за задействане на механизмите за предупреждение, предвидени в член 19;
 - е) оценката на съгласуваността на приетите планове за ефективност, включително целите за ефективност, с целите, валидни за целия Европейски съюз;
 - ж) оценката при необходимост на съгласуваността на алармените прагове, приети в приложение на член 19, параграф 3, с валидните за целия Европейски съюз алармени прагове, посочени в член 10, параграф 4;
 - з) оценката при необходимост на преразгледаните цели за ефективност или на корективните мерки, предприети от засегнатите държави членки;
 - и) наблюдението, сравнителния анализ и прегледа на ефективността на аеронавигационно обслужване, включително инвестиционните и капиталови разходи, на местно и на съюзно равнище;
 - й) наблюдението, сравнителния анализ и прегледа на ефективността на мрежовите функции;

⁽¹⁾ ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1.

- к) наблюдението на цялостната ефективност на европейската мрежа за УВД, включително подготовката на годишни доклади до Комитета за единно небе;
- л) оценката на напредъка по целите за ефективност в края на всеки референтен период с оглед на подготовката на следващия период;
- м) оценката на плана за ефективност на управителния орган на мрежата, включително неговата съгласуваност с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз;
- н) поддръжката и помощта при координирането на график за консултации със заинтересованите страни относно плановите за ефективност и задълженията за консултации, посочени в член 9, параграф 1 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013.
4. По искане на Комисията органът за преглед на ефективността предоставя *ad hoc* информация или доклади по въпроси, свързани с ефективността.
5. Органът за преглед на ефективността може да докладва и да препоръчва на Комисията мерки за подобряването на схемата.
6. По отношение на взаимоотношенията с националните надзорни органи:
- а) за целите на наблюдението на цялостната ефективност на европейската мрежа за УВД органът за преглед на ефективността получава от националните надзорни органи необходимата информация във връзка с плановите за ефективност;
- б) органът за преглед на ефективността подпомага националните надзорни органи по тяхно искане, като предоставя независимо становище по въпроси на ефективността — например фактически сравнения между доставчиците на аеронавигационно обслужване, работещи при сходни условия (сравнителен анализ), анализи на промените в ефективността през последните пет години или анализи на прогнозите;
- в) националните надзорни органи могат да поискат от органа за преглед на ефективността помощ за определянето на диапазони от ориентировъчни стойности във връзка със задаването на цели, като се отчитат целите, валидни за целия Европейски съюз. Тези стойности се предоставят на разположение на националните надзорни органи, доставчиците на аеронавигационно обслужване, операторите на летища и ползвателите на въздушното пространство.
7. С оглед да се гарантира съгласуваност с целите и стандартите, които се определят и прилагат в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008, органът за преглед на ефективността си сътрудничи, когато е необходимо, с Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) при изпълнението на задачите, посочени в параграф 3, когато те са свързани с безопасността.
8. За целите на наблюдението на цялостната ефективност на европейската мрежа за УВД органът за преглед на ефективността разработва работни споразумения с доставчиците на аеронавигационно обслужване, операторите на летища, координаторите на летища и въздушните превозвачи.

Член 4

Национални надзорни органи

1. Националните надзорни органи отговарят за изготвянето на плановите за ефективност, надзора върху ефективността и наблюдението на плановите и целите за ефективност. При изпълнението на тези задачи те действат безпристрастно, независимо и прозрачно.

2. Държавите членки гарантират, че националните надзорни органи разполагат с необходимите ресурси и възможности или имат достъп до тях във всички ключови области за ефективността, за да изпълняват задачите, предвидени в настоящия регламент, включително правомощия за извършване на проверки в изпълнение на задачите, посочени в член 20.

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

Член 5

Функционални блокове въздушно пространство

1. Държавите членки изготвят планове за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство.

2. За спазване на задължението си съгласно параграф 1 държавите членки:

а) гарантират, че планът за ефективност е в съответствие с модела, определен в приложение II;

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

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

i) при спазване на разпоредбите на буква д) и приложение I е определена отделна цел за всеки ключов показател за ефективност;

ii) от съображения за прозрачност в плана за ефективност се посочва приносът на всеки доставчик на аеронавигационно обслужване в рамките на функционалния блок въздушно пространство, наблюдаван на най-подходящото равнище, за постигане на целите за ефективност, зададени за функционалния блок въздушно пространство;

iii) мерките, посочени в член 11, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕО) № 549/2004, се определят и прилагат през референтния период, ако не бъдат изпълнени целите. За тази цел се използват годишните стойности в плана за ефективност;

г) носят отговорността за определяне и постигане на целите за ефективност, зададени на местно равнище, а именно на равнище функционален блок въздушно пространство, на национално равнище, на равнище зона за събиране на такси и на равнище летище;

д) когато не е установена обща зона за събиране на такси по маршрута по смисъла на член 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013, и когато в резултат на това целите за ефективността на разходите по маршрута са зададени за повече от една зона за събиране на такси в рамките

на функционалния блок въздушно пространство, консолидира тези цели до само една стойност на агрегирано равнище за аеронавигационното обслужване по маршрута и предоставят за информация една обща стойност, която е показателна за усилията за ефективност на разходите на равнище функционален блок въздушно пространство;

- е) доказват, когато дадена зона за събиране на такси е променена през референтния период, че въпреки тази промяна приетите за периода цели за ефективност могат да бъдат постигнати;
- ж) гарантират, че планът за ефективност отговаря на обхвата на настоящия регламент в съответствие с член 1, параграф 6 от настоящия регламент и член 7 от Регламент (ЕО) № 549/2004.

Член 6

Управителен орган на мрежата

Управителният орган на мрежата, установен съгласно член 6 от Регламент (ЕО) № 551/2004 и член 3 от Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията, извършва следните задачи във връзка със схемата за ефективност:

- а) подпомага Комисията, като предоставя съответна информация за нуждите на изготвянето на цели за ефективността, валидни за целия Европейски съюз, преди референтните периоди и за наблюдение на постигането на целите за ефективността през референтния период. Управителният орган на мрежата поспециално насочва вниманието на Комисията към всеки съществен и устойчив спад на оперативната ефективност;
- б) в съответствие с член 21, параграф 5 предоставя на Комисията достъп до всички данни, посочени в приложение V;
- в) оказва помощ за функционалните блокове въздушно пространство и техните доставчици на аеронавигационно обслужване за постигане на целите им за ефективност през референтните периоди, като осигурява съгласуваност между плановете за ефективност, стратегическия план за мрежата и плана за управление на мрежата;
- г) изготвя план за ефективност на мрежата, в съответствие с член 5, параграф 1 и член 16, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕС) № 677/2011, който се представя на Комисията не по-късно от шест месеца преди началото на всеки референтен период и се приема от Комисията преди началото на всеки референтен период. Този план за ефективност е обществено достъпен и:
 - i) съдържа цели за ефективност за всички ключови области за ефективността и за всички показатели в съответствие с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, за целия референтен период, като се използват годишни стойности с цел наблюдение;
 - ii) съдържа описание на действията, насочени към постигане на целите;
 - iii) съдържа, ако е необходимо или по решение на Комисията, допълнителни ключови показатели за ефективност и цели.

Член 7

Координиране с Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ)

В приложение на член 13а от Регламент (ЕО) № 549/2004 и в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 държавите членки и Комисията се координират при необходимост с ЕААБ, за да се гарантира, че надлежно са взети предвид следните аспекти:

- а) аспектите на безопасността в схемата за ефективност, включително определянето, преразглеждането и изпълнението на ключови показатели за ефективност по отношение на безопасността и целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, както и представянето на предложения за подходящи действия и мерки след задействането на механизъм за предупреждение;
- б) съгласуваността на ключовите показатели и цели за ефективност по отношение на безопасността с изпълнението на Европейската програма за авиационна безопасност.

Член 8

Продължителност на референтните периоди

1. Първият референтен период за схемата за ефективност обхваща календарните години от 2012 до 2014 включително. Вторият референтен период, обхваща календарните години от 2015 до 2019 включително. Следващите референтни периоди ще са с продължителност по пет календарни години, освен ако не е указано друго чрез изменение на настоящия регламент.
2. Същият референтен период се прилага за целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, както и за плановете и целите за ефективност.

Член 9

Ключови области за ефективността и показатели за ефективност

1. При определянето на цели решенията за евентуално допълване и адаптация на други ключови области за ефективността съгласно член 11, параграф 4, буква б) от Регламент (ЕО) № 549/2004 се вземат от Комисията в съответствие с процедурите, посочени в член 5, параграф 3 от същия регламент.
2. При определянето на цели за всяка ключова област за ефективността се задават един или ограничен брой ключови показатели за ефективност. Ефективността на аеронавигационното обслужване се оценява спрямо задължителни цели за всеки ключов показател за ефективност.
3. В раздел 1 от приложение 1 са посочени ключовите показатели за ефективност във връзка с определянето на цели и показателите за ефективност на равнище Европейски съюз, подбрани за всяка ключова област за ефективността.
4. В раздел 2 от приложение I са посочени местните ключови показатели за ефективност във връзка с определяне на местни цели и показателите за ефективност на местно равнище, използвани за установяването на цели за ефективност. Местното равнище, а именно функционален блок въздушно пространство, национално равнище, зона за събиране на такси и летище, е определено в раздел 2 от приложение I.

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

6. В допълнение към ключовите области за ефективността и ключовите показатели за ефективност, посочени в настоящия член и определени в раздел 2 от приложение I, държавите членки могат да решат да установят показатели за ефективност и свързани с тях цели за свое собствено наблюдение на ефективността и/или като част от плана за ефективност. Тези допълнителни показатели и цели следва да спомагат за постигане на целите, валидни за целия Европейски съюз, и произтичащите от тях цели на местно равнище. Те биха могли например да интегрират и очертават гражданско-военното или метеорологичното измерение на плана за ефективност и могат да бъдат съпроводени от подходящи схеми за стимулиране.

7. С оглед да се улесни прилагането и оценяването на ключовите показатели за ефективност по отношение на безопасността, ЕААБ след консултации с органа за преглед на ефективността приема преди началото на втория референтен период подходящи средства за съответствие и насоки в съответствие с процедурата по член 52 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

ГЛАВА II

ПОДГОТОВКА НА ПЛАНОВЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Член 10

Цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз

1. Комисията приема цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, в съответствие с процедурата, посочена в член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004, като взема предвид съответната информация от управителния орган на мрежата и националните надзорни органи, и след консултация със заинтересованите страни, както е посочено в член 10 от посочения регламент, с други свързани организации и с ЕААБ по аспектите на безопасността в схемата за ефективност.

2. При спазване на член 9, параграф 3, валидни за целия Европейски съюз цели се предлагат от Комисията най-късно петнадесет месеца преди започването на референтния период и се приемат най-късно дванадесет месеца преди започването на референтния период.

3. Определянето на валидни за целия Европейски съюз цели за ключовия показател за ефективност, посочен в точка 4.1, буква б) от раздел 1 от приложение I, започва от третата година на втория референтен период и е предмет на решение на Комисията, като се следва процедурата, посочена в параграф 1.

4. Заедно с приемането на цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз Комисията определя алармените прагове, при чието превишаване могат да бъдат задействани механизмите за предупреждение, посочени в член 19.

5. Комисията обосновава всяка цел за ефективност, валидна за целия Европейски съюз, като описва основните предположения и мотиви за определяне на тези цели — например въз основа на информация от управителния орган на мрежата и от национални надзорни органи, както и на други фактически данни, прогнозирано въздушно движение и състав на групите от доставчици на аеронавигационно обслужване или от функционални блокове въздушно пространство, за които са налице сходни експлоатационни и икономически условия.

Член 11

Изготвяне на планове за ефективност

1. Националните надзорни органи изготвят планове за ефективност на равнище функционален блок въздушно пространство, съдържащи цели, които са в съответствие с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, и с критериите за оценка, посочени в приложение IV.

Без да се засяга моделът, посочен в приложение II, планът за ефективност може да включва различни раздели, отнасящи се до местното равнище, а именно функционален блок въздушно пространство, национално равнище, зона за събиране на такси и летище.

2. За подпомагане на подготовката на плановете за ефективност националните надзорни органи гарантират, че:

- доставчиците на аеронавигационно обслужване представят своите бизнеспланове на националните надзорни органи;
- със заинтересованите страни са проведени консултации относно плана и целите за ефективност в съответствие с член 10 от Регламент (ЕО) № 549/2004. На заинтересованите страни се предоставя адекватна информация най-малко три седмици преди консултативната среща.

3. Плановете за ефективност съдържат по-конкретно:

- прогнозата за въздушното движение, изразено в единици обслужване, която се предоставя за всяка година от референтния период на равнище функционален блок въздушно пространство и за всяка зона за събиране на такси във функционалния блок въздушно пространство, като се обосновават използваните стойности;
- установените разходи за аеронавигационно обслужване за всяка година от референтния период и за всяка зона за събиране на такси в съответствие с разпоредбите на член 15, параграф 2, букви а) и б) от Регламент (ЕО) № 550/2004;
- описание на инвестициите, включително тези, които са необходими за постигане на целите за ефективност, с подробности относно значението им във връзка с Европейския генерален план за УВД, стратегическия план за мрежата и съвместните проекти, посочени в член 15а, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004. В това описание се подчертават ползите и постигнатите синергии на равнище функционален блок въздушно пространство;
- цели за ефективност във всяка съответна ключова област за ефективността, които са определени по отношение на всеки ключов показател за ефективност за целия референтен период с годишни стойности, които да бъдат използвани с оглед на наблюдението и стимулирането;
- съображения за взаимните зависимости между ключови области за ефективността, включително оценка на въздействието на плана за ефективност върху безопасността с евендуално смекчаване, необходимо за поддържане на осигуряването на безопасността;
- описание на гражданско-военното измерение на плана и по-специално на ефективността при гъвкаво използване на въздушното пространство (FUA) с цел повишаване на капацитета, отчитайки надлежно ефективността на военните

- мисии и, ако бъде сметено за уместно, съответните показатели и цели за ефективност съгласувано с други показатели и цели на плана за ефективност;
- ж) описание и обосновка на начина, по който целите за ефективност, посочени в буква г), се съгласуват с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, и допринасят за тях, както и за ефективността на Европейската мрежа за УВД;
- з) посочване на всички съответни доставчици на аеронавигационно обслужване и на техния конкретен принос за изпълнението на целите, наблюдавани от съображения за прозрачност на най-подходящото равнище съгласно член 5, параграф 2, буква в), подточка ii);
- и) описание на механизмите за стимулиране на съответните доставчици на аеронавигационни услуги, за да постигнат целите през референтния период;
- й) мерките, предприети от националните надзорни органи, за наблюдение на постигането на целите за ефективност;
- к) описание на резултатите от консултацията със заинтересованите страни, включително въпросите, повдигнати от участниците, както и действията, по които е постигнато съгласие.
4. Плановете за ефективност се основават на модела, посочен в приложение II, и могат да съдържат допълнителни показатели със съответни цели, ако държавите членки вземат решение за това в приложение на член 9, параграф 6.
5. Управителният орган на мрежата изготвя план за ефективност на мрежата, съдържащ цели за ефективност, съответстващи на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, както и, *mutatis mutandis*, критериите за оценка, посочени в приложение IV.
6. За подготовката на плана за ефективност на мрежата управителният орган на мрежата:
- а) осигурява консултация в съответствие с член 14 от Регламент (ЕС) № 677/2011;
- б) използва модела, посочен в приложение III.

Член 12

Схеми за стимулиране

1. Схемите за стимулиране, прилагани от държавите членки като част от техните планове за ефективност, трябва да са в съответствие със следните общи принципи:
- а) да бъдат ефективни и пропорционални, както и да не се променят през референтния период;
- б) да бъдат прилагани по недискриминационен и прозрачен начин, така че да помагат за повишаване на ефективността на предоставянето на обслужване;
- в) да бъдат част от регулаторната среда, предварително известна на всички заинтересовани страни, и да бъдат приложими през целия референтен период;
- г) да подтикват субектите, за които се отнасят целите за ефективност, да постигнат високо равнище на ефективност и изпълнение на съответните цели.

2. Стимулите за постигането на цели, които се отнасят до ефективността на разходите, да са от финансово естество и да се уреждат от съответните разпоредби, формулирани в членове 13 и 14 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013. Те трябва да включват механизъм за споделяне на риска на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство.

3. Стимулите за постигането на цели, които се отнасят до капацитета, да са от финансово естество и да се уреждат от разпоредбите на член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013. Те могат да бъдат допълнени от стимули от друго естество, като например планове за корективни действия с крайни срокове и съответни мерки по решение на националните надзорни органи, като се вземат предвид местните обстоятелства.

4. Стимулите за постигането на цели, които се отнасят до околната среда, да са от финансово естество и да се уреждат от разпоредбите на член 15 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013. Те могат да бъдат допълнени от стимули от друго естество, като например планове за корективни действия с крайни срокове и съответни мерки по решение на националните надзорни органи, като се вземат предвид местните обстоятелства.

5. Освен това държавите членки, на местно равнище, могат да променят такси за аеронавигационно обслужване, както е предвидено в член 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013.

ГЛАВА III

ПРИЕМАНЕ НА ПЛАНОВЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Член 13

Първоначално приемане на планове за ефективност

По предложение на националните надзорни органи държавите членки приемат планове за ефективност, съдържащи задължителни цели за ефективност, и ги представят на Комисията най-късно шест месеца преди началото на референтния период.

Член 14

Оценяване и преразглеждане на планове и цели за ефективност

1. Комисията оценява плановете за ефективност, техните цели и по-специално тяхното съответствие с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, и адекватния им принос към последните, както и с критериите, предвидени в приложение IV, като взема предвид изменението на условията, което може да е настъпило между датата на приемане на целите, валидни за целия Европейски съюз, и датата на оценка на плана за ефективност. Когато са определени цели на местно равнище без позоваване на цел за ефективност, валидна за целия Европейски съюз, оценката се основава на критериите, предвидени в приложение IV.

2. Когато Комисията констатира, че даден план за ефективност или част от него, както и целите му съответстват на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, и адекватно допринасят за последните, а също така отговарят на всички критерии, предвидени в приложение IV, Комисията уведомява съответната(ите) държава(и) членка(и) за това в срок от пет месеца след получаването на плана за ефективност.

3. Когато Комисията констатира, че даден план за ефективност или част от него и някои или всички негови цели не съответстват на целите за ефективност, валидни

за целия Европейски съюз, и не допринасят адекватно за последните и/или не отговарят на един или повече от критериите, посочени в приложение IV, Комисията, в срок от пет месеца след получаването на плана за ефективност и съгласно процедурата, предвидена в член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, издава препоръка към съответната(ите) държава(и) членк(и) да приеме(ат) преработен план за ефективност или част от него и/или цел(и). Тази препоръка се изготвя след консултация със съответната(ите) държава(и) членка(и), като в нея се посочва точно кои части от плана за ефективност и/или цел(и) трябва да бъдат преработени и се обосновава оценката на Комисията.

4. В такъв случай съответната(ите) държава(и) членка(и) приема(т) преработен план за ефективност или част от него и/или цел(и), като взема(т) предвид становището на Комисията, заедно с подходящи мерки за постигане на поставените цели и уведомява(т) Комисията за това в срок от четири месеца след уведомяването за препоръката.

Член 15

Оценяване на преработени планове и цели за ефективност и приемане на корективни мерки

1. Комисията оценява всеки преработен план за ефективност или част от него и неговите цели за ефективност въз основа на критериите, предвидени в приложение IV.

2. Когато Комисията констатира, че даден преработен план за ефективност или част от него, както и целите му съответстват на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, и адекватно допринасят за последните, а също така отговарят на всички критерии, предвидени в приложение IV, Комисията уведомява съответната(ите) държава(и) членка(и) за това в срок от пет месеца след получаването на преработения план за ефективност.

3. Когато Комисията констатира, че даден преработен план за ефективност или част от него и някои или всички негови цели за ефективност все още не съответстват на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, и не допринасят адекватно за последните и/или все още не отговарят на един или повече от критериите, предвидени в приложение IV, Комисията, в срок от пет месеца след получаването на плана за ефективност и съгласно процедурата, посочена в член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004, взема решение, че съответната(ите) държава(и) членка(и) трябва да предприеме(ат) корективни мерки.

4. В това решение точно се посочва по критериите, предвидени в приложение IV, коя част от плана и цел(и) трябва да бъдат преработени, както и обосновката за оценката на Комисията. То може да постановява очакваното равнище на ефективност за посочените цели, за да се даде възможност на съответната(ите) държава(и) членка(и) да предприеме(ат) подходящи корективни мерки, и/или да съдържа предложения за такива корективни мерки.

5. В срок от два месеца след решението на Комисията корективните мерки, приети от съответната(ите) държава(и) членка(и) се съобщават на Комисията заедно с елементите, които показват, че те са в съответствие с решението на Комисията.

Член 16

Планове за ефективност или корективни мерки, приети след започването на референтния период

Планове за ефективност или корективни мерки, приети след започването на референтния период вследствие на прилагането на процедурите, посочени в членове 14 и 15, се прилагат с обратна сила, считано от първия ден на референтния период.

Член 17

Преразглеждане на целите

1. В съответствие с процедурата, посочена в член 5, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 549/2004, Комисията може да реши да преразгледа целите, валидни за целия Европейски съюз, и/или може, по искане на държава членка, да разреши преразглеждането на една или няколко местни цели:

- а) когато на основание на своя доклад, посочен в член 18, параграф 4, тя разполага със значителни доказателства, че първоначалните данни, предположения и обосновки, които са в основата на определянето на първоначалните цели, вече не са валидни; или
- б) в резултат на прилагането на механизъм за предупреждение, както е посочено в член 19; или
- в) вследствие на решение на Комисията съгласно член 10, параграф 3, по отношение на ключов показател за ефективност, посочен в раздел 1, точка 4.1, буква б) от приложение I.

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

ГЛАВА IV

НАБЛЮДЕНИЕ НА ПОСТИГАНЕТО НА ЕФЕКТИВНОСТ

Член 18

Текущо наблюдение и докладване

1. Националните надзорни органи и Комисията следва да наблюдават изпълнението на плановете за ефективност. За тази цел се използват годишните стойности, заложи в плана за ефективност. Ако през референтния период не бъдат изпълнени целите, съответната(ите) държава(и) членка(и) определя(т) и прилага(т) подходящи корективни мерки за преодоляването на това положение и ги съобщава(т) на Комисията. Когато Комисията констатира, че тези корективни мерки не са достатъчни за преодоляването на това положение, тя, в срок от пет месеца след получаването на мерките и в съответствие с процедурата, предвидена в член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, уведомява съответната(ите) държава(и) членка(и) за това заедно с предложения за други корективни мерки.

2. Когато Комисията наблюдава значителен и постоянен спад на ефективността на местно равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, който засяга други държави, които са страни по Единното европейско небе, и/или цялото европейско въздушно пространство, тя може да поиска от съответните държави членки да определят, приложат и съобщят на Комисията подходящи корективни мерки за постигане на целите, заложи в техния план за ефективност. Когато

Комисията констатира, че тези корективни мерки не са достатъчни за преодоляването на това положение, тя, в срок от пет месеца след получаването на мерките и в съответствие с процедурата, предвидена в член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, уведомява съответната(ите) държава(и) членка(и) за това заедно с предложения за други корективни мерки.

3. Комисията наблюдава изпълнението на плана за ефективност на мрежата, изготвен от управителния орган на мрежата. За тази цел се използват годишните стойности, заложи в плана за ефективност. Ако през референтния период не бъдат изпълнени целите, Комисията изисква от управителния орган на мрежата да определи, приложи и съобщи на Комисията подходящи корективни мерки за постигане на целите, заложи в плана за ефективност на мрежата. Комисията информира националните надзорни органи или организации в съответствие с член 5, параграф 2, буква б) за такива корективни мерки.

4. Не по-късно от 1 юни всяка година и винаги, когато съществува риск да не бъдат постигнати целите за ефективност, националните надзорни органи или организации съгласно определението в член 5, параграф 2, буква б), докладват на Комисията за наблюдението на плановете и целите за ефективност. Докладите се основават на препоръки, които ще бъдат изготвени от Комисията преди началото на референтния период. Комисията докладва на Комитета за единно небе за постигането на целите за ефективност поне веднъж годишно.

Член 19

Механизми за предупреждение

1. Когато поради обстоятелства, които не могат да бъдат предвидени в момента на приемането на плановете за ефективност и са както непреодолими, така и извън контрола на държавите членки, доставчиците на аеронавигационно обслужване и управителния орган на мрежата, аларменият(те) праг(ове) съгласно член 10, параграф 4 е/са достигнати на равнището на Европейския съюз за календарна година, Комисията прави преглед на положението, като се консултира с държавите членки чрез Комитета за единно небе, и в срок от четири месеца представя предложения за подходящи действия. Те могат да включват преразглеждането на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, и преразглеждане вследствие на това на местни цели за ефективност.

2. Когато поради обстоятелства, които не могат да бъдат предвидени в момента на приемането на плановете за ефективност и са както непреодолими, така и извън контрола на държавите членки, доставчиците на аеронавигационно обслужване и управителния орган на мрежата, аларменият(те) праг(ове) съгласно член 10, параграф 4 е/са достигнати на местно равнище за календарна година, съответните национални надзорни органи правят преглед на положението, като поддържат връзка с Комисията, и в срок от четири месеца представят предложения за подходящи действия. Те могат да включват преразглеждането на местните цели за ефективност.

3. Държавите членки могат да решат да приемат алармени прагове, които да се различават от тези по член 10, параграф 4 с цел да бъдат взети предвид местните обстоятелства и особености. В такъв случай тези прагове се задават в плановете за ефективност като съвместими с праговете, приети съгласно член 10, параграф 4. За отклоненията се дава подробна обосновка. Когато тези прагове се задействат, се прилага процесът, определен в параграф 1.

4. Когато прилагането на даден механизъм за предупреждение налага преразглеждане на плановете и цели за ефективност, Комисията улеснява това преразглеждане чрез подходящо коригиране на приложимия график в съответствие с процедурата, посочена в глави II и III.

Член 20

Улесняване на наблюдението за съответствие

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване и управителният орган на мрежата следва да улесняват инспекциите и проучванията, включително посещения на място, извършвани от Комисията и съответния национален надзорен орган или от квалифициран орган, действащ от името на националния надзорен орган, или от ЕААБ, ако е целесъобразно. Без да се засягат правомощията за надзор, поверени на националните надзорни органи и ЕААБ, упълномощените лица имат право:

- а) да проучват по отношение на всички ключови области за ефективността съответните документи и всякакви други материали, използвани при изготвянето на плановете и определянето на цели за ефективност;
- б) да правят копия на такива документи или извлечения от тях;
- в) да изискват устни обяснения на място.

2. Инспекциите и проучванията съгласно параграф 1 се извършват в съответствие с процедурите в сила в държавата членка, в която се предприемат.

3. Националните надзорни органи наблюдават прилагането на настоящия регламент по отношение на ефективността в областта на безопасността в съответствие с процедурите за надзор на безопасността, установени с Регламент (ЕС) № 1034/2011 на Комисията ⁽¹⁾.

4. В контекста на стандартизационни инспекции ЕААБ наблюдава прилагането на настоящия регламент от държавите членки в ключовата за ефективността област на безопасността в съответствие с работните методи, предвидени в член 24, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 216/2008.

ГЛАВА V

СЪБИРАНЕ, ПОТВЪРЖДАВАНЕ, ПРОУЧВАНЕ, ОЦЕНЯВАНЕ И РАЗПРОСТРАНЯВАНЕ НА ИНФОРМАЦИЯ, СВЪРЗАНА С ЕФЕКТИВНОСТТА НА АЕРОНАВИГАЦИОННОТО ОБСЛУЖВАНЕ ЗА ЕДИННОТО ЕВРОПЕЙСКО НЕБЕ

Член 21

Събиране и потвърждаване на данните за преглед на ефективността

1. В допълнение към вече събраните данни от Комисията чрез други инструменти на Съюза, които могат да бъдат използвани за преглед на ефективността, националните органи, доставчиците на аеронавигационно обслужване, операторите на летища, координаторите на летища и въздушните превозвачи гарантират, че на Комисията се предоставят данните, посочени в приложение V, в съответствие с изискванията, изложени в посоченото приложение.

⁽¹⁾ ОВ L 271, 18.10.2011 г., стр. 15.

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

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

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

5. За целите на настоящия регламент посочените в параграф 1 данни, които вече са предоставени на Евроконтрол, се считат за предоставени на Комисията. Комисията и Евроконтрол вземат необходимите мерки, за да гарантират, че данните, които досега не са предоставени на Евроконтрол, са на разположение на Комисията в съответствие с изискванията, посочени в параграф 3.

6. В случаите, когато бъдат определени значими нови изисквания относно данните или когато може да се очаква недостатъчно качество на данните, Комисията може да предвиди пилотни проучвания, които да се извършат на доброволен принцип от държавите членки или заинтересовани страни, преди въвеждането на нови изисквания относно данните чрез изменение на настоящия регламент. Тези пилотни проучвания се извършват с цел да се оцени осъществимостта на събирането на съответните данни, като се търси равновесие между ползите от наличието на данни спрямо разходите за събирането им и тежестта върху респондентите.

Член 22

Разпространение на информация

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

2. Информацията по член 3, параграф 3, буква а) се предоставя на разположение на обществеността, по-специално чрез електронни средства. За тази цел Комисията взема решение относно политиката за обработка, защита, поверителност и

разпространяване на данните за ефективността, събрани за целите на прилагането на член 21, и свързаните с тях права върху интелектуалната собственост.

3. Докладите на Комисията, посочени в член 18, параграф 4 се предоставят на разположение на обществеността и се оповестяват в *Официален вестник на Европейския съюз*. Комисията може да реши редовно да предоставя на заинтересованите страни друга обща информация, по-специално чрез електронни средства.

4. Целите, валидни за целия Европейски съюз, посочени в член 10, и препратка към приетите планове за ефективност, посочени в глава III, се предоставят на разположение на обществеността и се публикуват в *Официален вестник на Европейския съюз*.

5. На доставчика на данните, който е пряко свързан със съответната информация и дейности, се предоставя индивидуален достъп до конкретна информация като потвърдени данни и статистически данни.

ГЛАВА VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 23

Освобождания

Когато в съответствие с процедурите, предвидени в член 3 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013, е установено, че терминалното аеронавигационно обслужване и/или КНО, МЕТ и АИО обслужването в дадена държава членка отчасти или изцяло се осъществяват при пазарни условия и държавата членка е взела решение съгласно настоящия регламент да не изчислява установените разходи за тези услуги, да не изчислява и определя таксите за използване на летищата и да не прилага финансови стимули за въпросните услуги, за тези услуги не се прилагат цели относно ефективността на разходите.

Член 24

Обжалване

Държавите членки гарантират, че решенията, взети съгласно настоящия регламент, са надлежно обосновани и подлежат на ефективно преразглеждане и/или процедура на обжалване.

Член 25

Преглед на схемата

До края на всеки референтен период Комисията прави преглед на схемата за ефективност, и по-специално анализира нейното въздействие, ефективност и обхват, като вземат предвид извършената от ИКАО работа в тази област.

Член 26

Изменения в Регламент (ЕС) № 677/2011

Регламент (ЕС) № 677/2011 се изменя, както следва:

⁽¹⁾ ОВ L 145, 31.5.2001 г., стр. 43.

1) Съображение 28 се заличава.

2) В член 5 текстът на параграф 1 се заменя със следния текст:

„1. Като насока за своята дългосрочна перспектива управителният орган на мрежата разработва, поддържа и прилага стратегически план за мрежата, който се съгласува с референтния период, предвиден в член 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 на Комисията (*).

(*) ОВ L 128, 9.5.2013 г., стр. 1.“

3) В член 5 текстът на параграф 4 се заменя със следния текст:

„4. Стратегическият план за мрежата се актуализира редовно, най-малко 12 месеца преди началото на всеки референтен период.“

„ПРИЛОЖЕНИЕ IV

МОДЕЛ ЗА СТРАТЕГИЧЕСКИ ПЛАН ЗА МРЕЖАТА

Стратегическият план за мрежата се основава на следната структура:

1. ВЪВЕДЕНИЕ

1.1. Обхват (географски и по време) на стратегическия план за мрежата

1.2. Изготвяне на плана и процес на потвърждаване

2. ОБЩ КОНТЕКСТ И ИЗИСКВАНИЯ

2.1. Описание на сегашното и планираното състояние на мрежата, включително европейската трасова мрежа (ERNND), УПВД, летищата и оскъдните ресурси

2.2. Предизвикателства и възможности във връзка със срока на плана (включително прогноза за търсенето при въздушното движение и развитието в световен мащаб)

2.3. Цели за ефективност и стопански изисквания, изразени от различните заинтересовани страни, и цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз

3. СТРАТЕГИЧЕСКА ВИЗИЯ

3.1. Описание на стратегическия начин, по който мрежата ще се развива и напредва, така че успешно да се постигнат целите за ефективност и се отговори на стопанските изисквания

3.2. Съответствие със схемата за ефективност

3.3. Съответствие с Европейския генерален план за УВД

4. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

4.1. Описание на стратегическите цели на мрежата:

а) включване на аспектите на сътрудничество на участващите оперативни заинтересовани страни от гледна точка на роли и отговорности;

б) посочване как стратегическите цели ще отговорят на изискванията;

в) установяване как ще се измерва напредъкът към тези цели;

г) посочване как стратегическите цели ще окажат въздействие върху сектора и други засегнати области.

5. СТРАТЕГИЧЕСКО ПЛАНИРАНЕ

5.1. Описание на краткосрочното/средносрочното планиране:

а) приоритетите за всяка стратегическа цел;

4) В член 20 текстът на параграф 3 се заменя със следния текст:

„3. Управителният орган на мрежата ежегодно представя доклад на Комисията и Агенцията относно предприетите мерки за изпълнение на своите задачи. В доклада се разглеждат отделните мрежови функции, както и общото състояние на мрежата, като той е тясно обвързан със съдържанието на стратегическия план за мрежата, плана за управление на мрежата и плана за ефективност на мрежата, посочен в член 6, буква г) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 на Комисията.“

5) Текстът на приложение IV се заменя със следния текст:

- б) изпълнението на всяка стратегическа цел от гледна точка на внедряването на необходимата технология, въздействието върху структурата, човешките аспекти, съответните разходи и ползи, както и необходимото ръководство, ресурси и регулиране;
- в) необходимото участие на оперативните заинтересовани страни във всеки елемент от плана, включително техните роли и отговорности;
- г) договореното равнище на участие на управителния орган на мрежата за подпомагане на изпълнението на всеки елемент от плана за всяка отделна функция.

5.2. Описание на дългосрочното планиране:

- а) стремежът да се постигнат всички стратегически цели от гледна точка на необходимата технология и съответните аспекти на научноизследователската и развойна дейност, въздействието върху структурата, човешките аспекти, икономическото досие, необходимото ръководство и регулиране, както и съответната обосновка, икономическа и по отношение на безопасността, за тези инвестиции;
- б) необходимото участие на оперативните заинтересовани страни във всеки елемент от плана, включително техните роли и отговорности.

6. ОЦЕНКА НА РИСКА

- 6.1. Описание на рисковете, свързани с изпълнението на плана
- 6.2. Описание на процеса на наблюдение (включително евентуално отклонение от първоначалните цели)

7. ПРЕПОРЪКИ

- 7.1. Установяване на действията, които следва да се предприемат от Съюза и държавите членки за подпомагане на изпълнението на плана.“

Член 27

Влизане в сила

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

2. Настоящият регламент се прилага от втория референтен период, както е посочено в член 8, и по време на този период. По отношение на прилагането на схемата за ефективността, с цел да се позволи приемането на цели, валидни за целия Европейски съюз, в приложение на член 10, параграф 2 преди началото на втория референтен период и подготовката и приемането на планове за ефективност в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент, член 1, параграфи 3 и

4, член 3, параграф 3, букви и) и н), членове 5 и 6, член 9, параграфи 3 и 4, член 26, глави II и III и приложения I, II, III, IV и V, се прилагат от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

Член 28

Отмяна

Регламент (ЕС) № 691/2010 на Комисията, член 26 от Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията и Регламент за изпълнение (ЕС) № 1216/2011 на Комисията се отменят, считано от 1 януари 2015 г., без да се засяга задължението на държавите членки да прилагат схемата за ефективността през първия референтен период, както е определено в член 8.

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

Съставено в Брюксел на 3 май 2013 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ I

КЛЮЧОВИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ (КПЕ) И ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ (ПЕ)

РАЗДЕЛ 1

За определяне на цели, валидни за целия Европейски съюз, и мониторинг на ефективността на равнището на Съюза

1. БЕЗОПАСНОСТ

1.1. Ключови показатели за ефективност

- a) Минималното равнище на ефективност на управлението на безопасността, определено в раздел 2, точка 1.1, буква а).
- б) Процентът на прилагането на класификацията на степента на сериозност, предоставена от методиката за инструмент за анализ на риска (RAT), за отчитането на минимум три категории събития — нарушения на минималното разделяне, нахлупвания на писта и специфични за УВД събития, при всички органи за обслужване на въздушното движение, както е определено в раздел 2, точка 1.1, буква б).

2. ОКОЛНА СРЕДА

2.1. Ключови показатели за ефективност

- a) Средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория, определена, както следва:
 - i) показателят представлява съотношението между дължината на частта от маршрута по действителната траектория, установена въз основа на наблюдателни данни, и съответната част от ортодромическото разстояние, сумирано за всички полети по правила за полети по прибори (ППП) в или пресичащи европейското въздушно пространство;
 - ii) „по маршрута“ се отнася за разстоянието, прелетяно извън кръг от 40 морски мили (nm) около летищата;
 - iii) когато полет започва от или пристига на място извън европейското въздушно пространство, се взема предвид само частта, която е в рамките на европейското въздушно пространство.
- б) Средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за траекторията по последния попълнен план на полета, определена, както следва:
 - i) разликата между дължината на частта по маршрута за траекторията по последния попълнен план на полета и съответната част от ортодромическото разстояние, сумирана за всички полети по ППП в или пресичащи европейското въздушно пространство;
 - ii) „по маршрута“ се отнася за разстоянието, прелетяно извън кръг от 40 nm около летищата;
 - iii) когато полет започва от или пристига на място извън европейското въздушно пространство, се взема предвид само частта, която е в рамките на европейското въздушно пространство.

2.2. Показатели за ефективност

- a) Ефективността на процедурите за резервиране с оглед на гъвкаво използване на въздушното пространство (FUA), определена, както следва:
 - i) показателят представлява съотношението между времето, през което въздушното пространство е било разпределено за резервиране или отделяне от общото въздушно движение, и времето, през което въздушното пространство е било използвано за дейността, изискваща такова разделяне или резервация;
 - ii) показателят се изчислява поотделно за разпределенията на въздушно пространство на предтактическа и тактическа основа, включително всички разпределения, съобщени на управителния орган на мрежата.
- б) Процентът на планиране на условни маршрути/трасета (УМТ), определен като съотношение между броя на въздухоплавателните средства, попълващи планове за полет по УМТ, и броя на въздухоплавателните средства, които биха могли да ги планират.
- в) Процентът на действително използване на УМТ, определен като съотношение между броя на въздухоплавателните средства, използващи УМТ, и броя на въздухоплавателните средства, които биха могли да ги планират.

3. КАПАЦИТЕТ

3.1. Ключови показатели за ефективност

Средното закъснение в минути в УПВД (управлението на потоците въздушно движение) по маршрута за полет, което може да се дължи на аеронавигационното обслужване, определено, както следва:

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

(1) ОВ L 80, 26.3.2010 г., стр. 10.

ii) показателят обхваща всички полети по ППП в рамките на европейското въздушно пространство и всички причини за закъснения в УПВД с изключение на извънредни събития;

iii) показателят се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

3.2. Показател за ефективност

Средното закъснение в минути в УПВД за полет при пристигане, което може да се дължи на терминалното и летищното аеронавигационно обслужване и е причинено от ограничения за кацане на летището на местоназначение, определено, както следва:

i) показателят представлява средното породено от УПВД закъснение в пристигането на полет по ППП;

ii) показателят включва всички пристигащи полети по ППП на летището на местоназначение и обхваща всички причини за закъснения в УПВД с изключение на извънредни събития;

iii) показателят се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

4. ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ

4.1. Ключови показатели за ефективност

a) Средната стойност за целия Европейския съюз на установените единични разходи за аеронавигационно обслужване по маршрута, определени както следва:

i) показателят представлява съотношението между установените разходи по маршрута и прогнозираното въздушно движение по маршрута, изразено в брой единици обслужване по маршрута, което се очаква за периода на равнище Европейски съюз съгласно предположенията на Комисията за определяне на цели за целия Европейски съюз в приложение на член 10, параграф 5;

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

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

b) Средната стойност за целия Европейския съюз на установените единични разходи за терминално аеронавигационно обслужване, определени както следва:

i) показателят представлява съотношението между установените разходи и прогнозираното въздушно движение, изразено в единици обслужване в терминалите съгласно предположенията на Комисията за определяне на цели за целия Европейски съюз в приложение на член 10, параграф 5;

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

iii) показателят се предоставя за всяка година от референтния период;

iv) показателят се прилага от началото на третата година от втория референтен период, и е предмет на решението, посочено в член 10, параграф 3.

4.2. Показател за ефективност

Разходите на Евроконтрол и по-специално тяхното развитие в сравнение с развитието на КПЕ, посочени в точка 4.1, буква а). За тази цел държавите членки гарантират, че Евроконтрол съобщава на Комисията своя приет бюджет и действителните стойности на бюджета и разходната база през референтния период, както и развитието на единичните разходи спрямо съотношението между приетата разходна база и предвиденото развитие на въздушното движение, с разбивка, която показва развитието на различните му компоненти, като се посочват поотделно различните дейности за предоставяне на услуги.

РАЗДЕЛ 2

За определяне на местни цели и за наблюдение на ефективността на местно равнище

1. БЕЗОПАСНОСТ

1.1. Ключови показатели за ефективност

a) Ефективността на управлението на безопасността, по отношение на държавите членки и техните национални надзорни органи и доставчици на аеронавигационно обслужване, сертифицирани да предоставят обслужване на въздушното движение или комуникационно, навигационно и обзорно обслужване. Този КПЕ се измерва чрез равнището на изпълнение на следните цели за управлението:

i) политика и цели за безопасност;

ii) управление на риска за безопасността;

iii) осигуряване на безопасност;

iv) насърчаване на безопасността;

- v) култура на безопасност.
- б) Прилагането на класификацията на степента на сериозност, предоставена от методиката за инструмент за анализ на риска (RAT), за отчитането при всички органи за обслужване на въздушното движение поне на нарушения на минималното разделяне, нахлупвания на писта и специфични за УВД събития. При докладване на горепосочените събития държавите членки и доставчиците на аеронавигационно обслужване използват следните степени на сериозност:
- сериозен инцидент;
 - голям инцидент;
 - значителен инцидент;
 - без последици за безопасността;
 - не е определена; например наличната недостатъчна информация или неокончателни или противоречиви данни не позволяват определянето.

Докладването относно прилагането на метода се извършва за отделните събития.

- в) Докладването от страна на държавите членки и техните доставчици на аеронавигационно обслужване относно това доколко е налична или съответно липсва култура на справедливостта.

За целите на тези показатели „местен“ означава на равнище функционален блок въздушно пространство, като за целите на наблюдението се посочва приносът на национално равнище.

1.2. Показатели за ефективност

- а) Прилагането от страна на доставчиците на аеронавигационно обслужване на автоматизирани системи за записване на данни във връзка с безопасността, ако има такива, които включват като минимум наблюдение на нарушения на минималното разделяне и нахлупвания на писта.
- б) Докладването от страна на държавите членки и доставчиците на аеронавигационно обслужване за равнището на докладване на събития, което се извършва на годишна основа, с цел да се измери равнището на докладване и да се реши проблемът за подобряване на културата на отчетност.
- в) Броят поне на нарушенията на минималното разделяне, нахлупванията на писта и специфичните за УВД събития при всички органи за обслужване на въздушното движение.

За целите на тези показатели „местен“ означава на равнище функционален блок въздушно пространство, като за целите на наблюдението се посочва приносът на национално равнище.

2. ОКОЛНА СРЕДА

2.1. Ключови показатели за ефективност

Средната ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория, определена, както следва:

- показателят представлява съотношението между дължината на частта от маршрута по действителната траектория, установена въз основа на наблюдателни данни, и изминатото разстояние, сумирано за всички полети по ППП в или пресичащи европейското въздушно пространство;
- „по маршрута“ се отнася за разстоянието, прелетяно извън кръг от 40 nm около летищата;
- когато полет започва от или пристига на място извън местното въздушно пространство, се взема предвид само частта, която е в рамките на местното въздушно пространство.
- „изминатото разстояние“ е функция на местоположението на точките, в които полетът навлиза в местното въздушно пространство и го напуска. Изминатото разстояние представлява приносът на тези точки за разстоянието, използвано в показателя, валиден за целия Европейски съюз. Сумата от тези разстояния за всички пресичани местни въздушни пространства е равна на разстоянието, използвано в показателя, валиден за целия Европейски съюз.

За целите на този показател „местен“ означава на равнище функционален блок въздушно пространство.

2.2. Показатели за ефективност

- а) Допълнителното време във фазата на рулирането за излитане, определено, както следва:
- показателят представлява разликата между действителното време за рулиране преди излитане и времето за рулиране преди излитане в периоди на слабо движение;
 - показателят се посочва за цялата календарна година в минути за едно заминаване.
- б) Допълнителното време във въздушното пространство над терминалите, определено, както следва:
- показателят представлява разликата между времето за преминаване през зоната за определяне на последователността на пристиганията и за регулирането им (ASMA) и времето за преминаване през ASMA в периоди на слабо движение;
 - показателят се посочва за цялата календарна година в минути за едно пристигане;
 - ASMA се определя като виртуален цилиндър с радиус 40 nm около летището на пристигане.

в) Показателите, определени в раздел 1, точка 2.2.

За целите на показателите а) и б) „местен“ означава на национално равнище с разбивка на равнище летище. За целите на показател в) „местен“ означава на национално равнище.

3. КАПАЦИТЕТ

3.1. Ключови показатели за ефективност

а) Средното закъснение в минути в УПВД за полет по маршрута, определено, както следва:

- i) закъснението в УПВД по маршрута е закъснението, изчислено от централния орган на УПВД, посочен в Регламент (ЕС) № 255/2010, и изразено като разликата между времето на излитане, поискано от оператора на въздухоплавателното средство в последния представен план на полета, и изчисленото време на излитане, определено от централния орган на УПВД;
- ii) показателят обхваща всички полети по ППП, пресичащи местното въздушно пространство, и всички причини за закъснения в УПВД с изключение на извънредни събития;
- iii) показателят се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

За целите на този показател „местен“ означава на равнище функционален блок въздушно пространство с наблюдавана от съображения за прозрачност разбивка на най-подходящото равнище.

б) Средното закъснение в минути в УПВД за полет при пристигане, което може да се дължи на терминалното и летищното аеронавигационно обслужване и е причинено от ограничения за кацане на летището на местоназначение, определено по следния начин:

- i) показателят представлява средното породено от УПВД закъснение в пристигането на полет по ППП;
- ii) показателят обхваща всички пристигащи полети по ППП на летището на местоназначение и всички причини за закъснения в УПВД с изключение на извънредни събития;
- iii) показателят се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

За целите на този показател „местен“ означава на национално равнище с разбивка на равнище летище за целите на наблюдението.

3.2. Показатели за ефективност

а) Спазването на слотове на УПВД, както се изисква от член 11 от Регламент (ЕС) № 255/2010.

б) Средното закъснение в минути в контрола на въздушното движение за полет преди заминаване, причинено от ограничения за излитането на летището на заминаване, определено, както следва:

- i) показателят представлява средното закъснение в контрола на въздушното движение за изходящ полет по ППП преди заминаване;
- ii) показателят включва всички полети по ППП, излитащи от летището на заминаване, и обхваща закъснения в потеглянето поради ограничения за контрол на въздушното движение, когато въздухоплавателното средство е готово да напусне стоянката за заминаване;
- iii) показателят се изчислява за цялата календарна година и за всяка година от референтния период.

За целите на тези показатели „местен“ означава на национално равнище с разбивка на равнище летище за целите на наблюдението.

4. ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ

4.1. Ключови показатели за ефективност

а) Установените единични разходи за аеронавигационно обслужване по маршрута, определени както следва:

- i) показателят представлява съотношението между установените разходи по маршрута и прогнозираното въздушно движение в зоната за събиране на такси, изразено в единици обслужване по маршрута, което се очаква за периода на местно равнище и е посочено в плановете за ефективност в съответствие с член 11, параграф 3, букви а) и б);
- ii) показателят се посочва в абсолютна стойност в национална валута;
- iii) показателят се предоставя за всяка година от референтния период.

б) Установените единични разходи за терминално аеронавигационно обслужване, определени както следва:

- i) показателят представлява съотношението между установените разходи и прогнозираното въздушно движение, изразено в единици обслужване в терминалите и посочено в плановете за ефективност в съответствие с член 11, параграф 3, букви а) и б);

ii) показателят се посочва в абсолютна стойност в национална валута;

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

За целите на тези два показателя „местен“ означава на равнище зона за събиране на такси.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

МОДЕЛ ЗА ПЛАНОВЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Планът за ефективност се основава на следната структура:

1. ВЪВЕДЕНИЕ

- 1.1. Описание на ситуацията (обхват на плана, списък на обхванатите доставчици на аеронавигационно обслужване и др.).
- 1.2. Описание на макроикономическия сценарий за референтния период, включително общите предположения (прогнозирано въздушно движение и др.)
- 1.3. Описание на резултатите от консултацията със заинтересованите страни във връзка с изготвянето на плана за ефективност и договорените компромиси, както и посочване на въпросите, по които съществуват несъгласия и причините за несъгласието.
- 1.4. Описание на действията, предприети от доставчици на аеронавигационно обслужване с цел изпълнение на стратегическия план за мрежата на равнище функционален блок въздушно пространство, и на други ръководни принципи за експлоатацията на функционалния блок въздушно пространство в дългосрочна перспектива.
- 1.5. Списък на летища, подложени на схемата за ефективност в приложение на член 1 от Регламента, с техния среден брой движения на търговски въздушен транспорт по ППП.
- 1.6. Списък на освободените летища съгласно член 1, параграф 5 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 заедно с техния среден брой движения на търговски въздушен транспорт по ППП.

2. ИНВЕСТИЦИИ

- 2.1. Описание и обосновка на разходите, естество и принос за постигане на целите за ефективност на инвестициите в нови системи за УВД и основно обновяване на съществуващи системи за УВД, включително тяхното значение и съгласуваност с Европейския генерален план за УВД, съвместните проекти, посочени в член 15а от Регламент (ЕО) № 550/2004 и, ако е целесъобразно, със стратегическия план за мрежата.
- 2.2. В описанието и обосновката, посочени в точка 2.1, по-специално:
 - i) размерът на инвестициите, за които се дава описание и обосновка съгласно точка 2.1, се съпоставя с общия размер на инвестициите;
 - ii) инвестициите в нови системи се разграничават от тези за основно обновяване на съществуващи системи и за подмяна;
 - iii) за всяка инвестиция в нови системи за УВД и основно обновяване на съществуващи системи за УВД се посочва връзката с Европейския генерален план за УВД, съвместните проекти, посочени в член 15а от Регламент (ЕО) № 550/2004 и, ако е целесъобразно, със стратегическия план за мрежата;
 - iv) подробно се описват постигнатите синергии на равнище функционален блок въздушно пространство, или, ако е целесъобразно, с други държави членки или функционални блокове въздушно пространство, по-специално по отношение на обща инфраструктура и общи обществени поръчки;
 - v) дават се подробности за очакваните предимства от тези инвестиции по отношение на ефективността в четирите ключови области за нея, като те се разпределят между фазите на полета — по маршрута и над терминал/летище, и датата, от която се очакват ползите;
 - vi) предоставя се информация относно процеса на вземане на решения във връзка с инвестициите, като например за наличието на документиран анализ на разходите и ползите, провеждането на консултации с ползвателите, резултатите от тях и всички изразени различаващи се становища.

3. ЦЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА МЕСТНО РАВНИЩЕ

- 3.1. Цели за ефективност във всяка ключова област за ефективността, които са определени по отношение на всеки ключов показател за ефективност, както е посочено в приложение I, раздел 2, за целия референтен период, с годишни стойности, които да бъдат използвани за целите на наблюдението и стимулирането:
 - a) Безопасност
 - i) равнище на ефективност на управлението на безопасността: местни цели за всяка година от референтния период;
 - ii) прилагане на класификацията на степента на сериозност въз основа на методиката за инструмент за анализ на риска (RAT): местни цели за всяка година от референтния период (проценти);
 - iii) култура на справедливостта: местни цели за последната година от референтния период.

- б) Околна среда
- i) описание на процеса за подобряване на проектирането на трасета;
 - ii) средна ефективност на хоризонтален полет по маршрут за действителната траектория.
- в) Капацитет
- i) средно закъснение в минути в УПВД за полет по маршрута;
 - ii) средното закъснение в минути в УПВД за полет при пристигане на терминал;
 - iii) съставеният от доставчика(ците) на аеронавигационно обслужване план за капацитета.
- г) Ефективност на разходите
- i) установени разходи за аеронавигационно обслужване по маршрута и за терминално аеронавигационно обслужване, определени в съответствие с разпоредбите на член 15, параграф 2, букви а) и б) от Регламент (ЕО) № 550/2004 и в приложение на разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 за всяка година от референтния период;
 - ii) прогнозата за единици обслужване по маршрута и в терминалите за всяка година от референтния период;
 - iii) въз основа на горепосоченото — установените единични разходи за референтния период;
 - iv) описание и обосновка на възвръщаемостта на собствения капитал на съответните доставчици на аеронавигационно обслужване, както и на ливъриджа и на равнището/състава на базата на активите, използвани за изчисляване на капиталовите разходи, включени в установените разходи;
 - v) описание и обяснение относно преносите от годините преди референтния период;
 - vi) описание на икономическите предположения, включително:
 - предположенията за инфлацията, използвани в плана, в сравнение с международен източник, като например индекса на потребителските цени (CPI) на МВФ (Международния валутен фонд) — за прогнозите, и хармонизирания индекс на Евростат за потребителските цени — за действителните стойности; обосновка за всяко отклонение от тези източници,
 - предположенията, които са в основата на изчисляването на разходите за пенсии, включени в установените разходи, включително описание на съответните действащи национални разпоредби и счетоводна нормативна уредба в пенсионната област, на които се основават предположенията, както и информация дали се очакват изменения на тези разпоредби и уредба,
 - предположения за лихвените проценти за заеми за финансиране на предоставянето на аеронавигационно обслужване, включително съответна информация за заемите (размер, срок и т.н.) и обяснение за (прегледената) средна лихва по дълга, използвана за изчисляване на капиталовите разходи преди данъчното облагане и на капиталовите разходи, включени в установените разходи,
 - корекции извън разпоредбите на международните счетоводни стандарти;
 - vii) ако е приложимо, описание по отношение на предходния референтен период на съответните събития и обстоятелства, посочени в член 14, параграф 2, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013, при използване на критериите, определени в член 14, параграф 2, буква б) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013, включително оценка на равнището, състав и обосновка на разходите, освободени от прилагането на член 14, параграф 1, буква а) и член 14, параграф 1, буква б) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013;
 - viii) ако е приложимо, описание на всяко значително реструктуриране, планирано през референтния период, включително размера на разходите за реструктуриране и обосновка за тези разходи спрямо нетните ползи за ползвателите на въздушното пространство в течение на времето;
 - ix) ако е приложимо, разходи за реструктуриране, одобрени за предишни референтни периоди, които трябва да бъдат възстановени.
- 3.2. Описание и обяснение на съгласуваността на целите за ефективност с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност. Когато няма валидна за целия Европейски съюз цел за ефективност, описание и обяснение на елементите в рамките на плана и как те допринасят за подобряване на функционирането на европейската мрежа за УВД.
- 3.3. Описание и обяснение на взаимозависимостите и компромисите между ключовите области за ефективността, включително предположенията, използвани за оценка на компромисите.
- 3.4. Принос на всеки съответен доставчик на аеронавигационно обслужване за постигането на целите за ефективност, определени за функционалния блок въздушно пространство в съответствие с член 5, параграф 2, буква в), подточка ii).

4. СХЕМИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ

- 4.1. Описание и обяснение на схемите за стимулиране, които ще бъдат прилагани към доставчиците на аеронавигационно обслужване.

5. ВОЕННО ИЗМЕРЕНИЕ НА ПЛАНА

Описание на гражданско-военното измерение на плана, при което се описва ефективността на гъвкавото използване на въздушното пространство с оглед увеличаване на капацитета с надлежно отчитане на ефективността на военните мисии и, ако бъде счетоно за подходящо, съответните показатели и цели за ефективност, съгласувани с показателите и целите на плана за ефективност.

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

- 6.1. Чувствителност към външни предположения.

- 6.2. Сравнение с предишния план за ефективност.

7. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

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

- i) механизми за наблюдение с оглед гарантиране изпълнението на програми за безопасност и бизнеспланове на аеронавигационното обслужване;
 - ii) мерки за наблюдение и докладване относно изпълнението на плановете за ефективност, включително начини за намиране на решения, ако целите не бъдат постигнати през референтния период.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ III

МОДЕЛ ЗА ПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА МРЕЖАТА

Планът за ефективност за управителния орган на мрежата се основава на следната структура:

1. ВЪВЕДЕНИЕ

- 1.1. Описание на ситуацията (обхват на плана, обхванати функции и др.)
- 1.2. Описание на макроикономическия сценарий за референтния период, включително общите предположения (прогнозирано въздушно движение и др.)
- 1.3. Описание на съгласуваността със стратегическия план за мрежата
- 1.4. Описание на резултатите от консултацията със заинтересованите страни във връзка с изготвянето на плана за ефективност (основни въпроси, повдигнати от участниците, и по възможност постигнати компромиси)

2. ЦЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

- 2.1. Описание на ключовите показатели за ефективност във всяка ключова област за ефективността
- 2.2. Цели за ефективност във всяка ключова област за ефективността, определени по отношение на всеки съответен ключов показател за ефективност за целия референтен период, с годишни стойности, които да се използват за наблюдение и стимулиране
- 2.3. Описание и обяснение на приноса и въздействието на целите за ефективност върху валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност
- 2.4. Описание на приноса на целите за ефективност и на въздействието им върху функционалните блокове въздушно пространство

3. ПРИНОС НА ВСЯКА ФУНКЦИЯ

- 3.1. Индивидуални цели за ефективност за всяка функция (УПВД, европейската трасова мрежа, кодове на транспондери на вторични обзорни радарни (SSR), честоти)

4. ВОЕННО ИЗМЕРЕНИЕ

- 4.1. Описание на гражданско-военното измерение на плана, при което се описва ефективността на гъвкавото използване на въздушното пространство с оглед увеличаване на капацитета с надлежно отчитане на ефективността на военните мисии и, ако бъде сметено за подходящо, съответните показатели и цели за ефективност, съгласувани с показателите и целите на плана за ефективност

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

- 5.1. Чувствителност към външни предположения
- 5.2. Сравнение с предишния план за ефективност.

6. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

- 6.1. Описание на мерките, въведени за постигане на целите за ефективност, като например:

- механизми за наблюдение, така че да се гарантира изпълнението на дейностите за безопасност и бизнес плановете,
- мерки за наблюдение и докладване относно изпълнението на плановете за ефективност, включително начини за намиране на решения, ако целите не бъдат изпълнени през референтния период.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ПРИНЦИПИ ЗА ОЦЕНКА НА ПЛАНОВЕ И ЦЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Комисията използва следните критерии за оценяване:

1. ОБЩИ КРИТЕРИИ

- а) Съответствие с изискванията относно подготовката и приемането на плана за ефективност, и по-специално оценка на обосновките, предоставени в плана за ефективност;
- б) фактологичен анализ, като се взема предвид цялостната ситуация във всяка отделна държава, включително икономическото развитие напоследък и прогноза за въздушното движение;
- в) равнището на ефективност в началото на референтния период и произтичащите възможности за по-нататъшно подобряване;
- г) равнището на ефективност, постигнато през предходния референтен период;
- д) значението на инвестициите и капиталовите разходи по отношение на Европейския генерален план за УВД, съвместните проекти, посочени в член 15а от Регламент (ЕО) № 550/2004, и, по целесъобразност, стратегическия план за мрежата, както и синергиите, постигнати на равнище функционален блок въздушно пространство или регионално равнище;
- е) резултатите от консултацията със заинтересованите страни относно предложените цели.

2. БЕЗОПАСНОСТ

- а) Сравнение на равнището на ефективност на управлението на безопасността на местно равнище с целта, валидна за целия Европейски съюз;
- б) сравнение на резултатите от прилагането на класификацията на степента на сериозност въз основа на методиката за инструмент за анализ на риска (RAT) на местно равнище с целта, валидна за целия Европейски съюз;
- в) равнището на наличие на култура на справедливостта на местно равнище.

3. ОКОЛНА СРЕДА

Средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория:

- а) сравнение с досегашните резултати, постигнати през предходните години;
- б) сравнение с референтна стойност на базата на информация, предоставена от управителния орган на мрежата;
- в) съгласуваност с плана за подобряване на европейската трасова мрежа, разработен от управителния орган на мрежата.

4. КАПАЦИТЕТ

Равнище на закъсненията по маршрута. Сравнение на очакваното равнище на закъснения в УПВД по маршрута, използвано в плановете за ефективност, със:

- а) референтна стойност въз основа на информация от плана за управление на мрежата, изготвен от управителния орган на мрежата;
- б) плана за капацитета, изготвен от доставчика(ците) на аеронавигационно обслужване по маршрута, както е отразено в плана за управление на мрежата от управителния орган на мрежата.

Средно закъснение в УПВД за пристигащ полет на национално равнище. Оценка на предоставената обосновка в плановете за ефективност, и по-специално:

- а) сравнение с досегашните резултати, постигнати през последните пет години;
- б) принос на отделните летища за местната цел и сравнение на ефективността с други подобни летища;
- в) оперативни ползи, очаквани от планираните инициативи.

5. ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ

- а) Тенденция в развитието на установените единични разходи: оценка дали се очаква представените установени единични разходи да се развиват в съответствие с валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност на разходите и дали те допринасят по адекватен начин за постигането на тази цел през целия референтен период, както и за всяка година поотделно, като се вземат предвид разходите за реструктуриране, според случая;

- б) тенденция в развитието на единичните разходи за обслужване в терминалите: оценка дали се очаква представените установени единични разходи да се развиват в съответствие с валидната за целия Европейски съюз цел за ефективност на разходите и дали те допринасят по адекватен начин за постигането на тази цел през целия референтен период, както и за всяка година поотделно. Освен това се използват следните критерии за оценка:
- i) съгласуваността с развитието на установените единични разходи по маршрута, като вземат предвид всички сходства между тези разходи;
 - ii) съгласуваността с предположенията, използвани за определяне на целта за ефективност на разходите по маршрута (като например инфлация, икономически хипотези, тенденции във въздушното движение);
 - iii) сравнение на планираните усилия с досегашните тенденции в разходите за терминалното аеронавигационно обслужване;
 - iv) тенденциите в общите установени разходи за аеронавигационно обслужване „от врата до врата“;
 - v) описание и обосновка за всяка промяна в разпределението на разходите за аеронавигационно обслужване между тези по маршрута и в терминалите в сравнение с предходния референтен период и през текущия референтен период; както и
 - vi) всички специфични местни обстоятелства;
- в) равнище на установените единични разходи: сравнение на представените местни единични разходи със средните единични разходи на държавите членки или функционалните блокове въздушно пространство, за които са налице сходни експлоатационни и икономически условия, определени от Комисията в приложение на член 10, параграф 5;
- г) капиталови разходи:
- i) равнището/съставът на базата на активите, използвани за изчисляване на капиталовите разходи;
 - ii) капиталовите разходи преди данъчно облагане, включващи лихвения процент по дълга и възвръщаемостта на собствения капитал; както и
 - iii) възвръщаемостта на собствения капитал на доставчиците на аеронавигационно обслужване;
- д) равнище/състав на разходите, направени съгласно член 6, параграф 2, букви а) и б) на Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 и включени в установените разходи;
- е) предположения във връзка с прогнозата за въздушното движение: сравнение на прогнозите на местните органи за обслужване, използвани в плана за ефективност, с прогнозите на Службата за статистически данни и прогнозиране (STATFOR) на Евроконтрол за въздушното движение, които са на разположение три месеца преди подаване на плана за ефективност;
- ж) икономически предположения:
- i) проверка дали предположенията по отношение на инфлацията, използвани в плана за ефективност, са в съответствие с референтната прогноза на МВФ (Международния валутен фонд) за индекса на потребителските цени и проверка на дадените обосновки за всякакви отклонения;
 - ii) проверка на описанието и обосновка на предположенията, върху които се основава изчисляването на пенсионните разходи, включени в установените разходи;
 - iii) проверка на описанието на съответните действащи национални разпоредби и счетоводна нормативна уредба в пенсионната област, на които се основават предположенията за пенсионните разходи;
 - iv) проверка на описанието и обосновка на предположенията за лихвения процент по заеми за финансиране на предоставянето на аеронавигационно обслужване, включително съответна информация за заемите (размер, срок и т.н.) и равняването с (претеглената) средна лихва по дълга, използвана за изчисляване на капиталовите разходи преди данъчното облагане и на капиталовите разходи, включени в установените разходи;
 - v) проверка на описанието и обосновка на евентуалните корекции извън разпоредбите на международните счетоводни стандарти;
- з) равнище, състав и обосновка на разходите, освободени от прилагането на член 14, параграф 1, букви а) и б) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013;
- и) ако е приложимо, след завършване на реструктурирането — предоставянето на нетни ползи за ползвателите на въздушното пространство с течение на времето в сравнение с възстановените разходи за реструктуриране.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

СПИСЪК НА ДАННИТЕ, КОИТО ТРЯБВА ДА СЕ ПРЕДОСТАВЯТ ЗА ЦЕЛИТЕ НА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ

За целите на прегледа на ефективността трябва да се предоставят или да са на разположение следните данни:

1. ОТ НАЦИОНАЛНИТЕ НАДЗОРНИ ОРГАНИ**1.1. Спецификация на набора от данни**

Националните надзорни органи предоставят следните данни:

- а) информация, която е необходима за спазване на ключовите показатели за ефективност по отношение на безопасността, посочени в приложение I;

Освен това националните надзорни органи гарантират, че са на разположение следните данни:

- б) данни, използвани и изчислени от централния орган на УПВД, посочен в Регламент (ЕС) № 255/2010 за определяне на общи правила за управление на потоците въздушно движение, като например полетни планове за общото въздушно движение по правилата за полети по прибори, действителен маршрут, данни от наблюдения с отчитане през интервал от 30 секунди, закъснения в УПВД по маршрута и на летищата, освобождавания от мерките за УПВД, спазване на слотове на УПВД и честота на използване на условни маршрути;

- в) събития, свързани с безопасността при УВД;

- г) информация за препоръки по безопасността и корективни действия, предприети въз основа на анализ/разследване на свързан с УВД инцидент в съответствие с Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване⁽¹⁾ и Директива 2003/42/ЕО за докладване на събития в гражданското въздухоплаване;

- д) информация за въведените елементи за насърчаване на прилагането на културата на справедливостта;

- е) данни за подпомагане на изпълнението на задачите, посочени в член 4, параграф 1, букви м) и н) от Регламент (ЕО) № 2150/2005 на Комисията за установяване на общи правила за гъвкаво използване на въздушното пространство (FUA)⁽²⁾;

- ж) данни за подпомагане на изпълнението на задачите, посочени в параграф 8 от приложение V към Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД).

Националните надзорни органи гарантират задължителното използване при анализа на събитията на общ списък на фактори, които са техни причинители или допринасят за тях.

Националните надзорни органи събират и предоставят на разположение:

- з) информация, събирана от доставчици на аеронавигационно обслужване посредством автоматизирани системи за записване на данни във връзка с безопасността, ако има такива;

- и) информация за тенденции поне в нарушенията на минималното разделяне, нахлупванията на писта и специфичните за УВД събития във всички органи за обслужване на въздушното движение;

- й) информация за начина, по който концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство се прилага от органите на национално равнище и на равнище функционален блок въздушно пространство за осигуряване на оптимални ползи както за гражданските, така и за военните ползватели на въздушното пространство.

1.2. Периодичност и крайни срокове за предоставяне на данни

Данните, посочени в точка 1.1, букви а), в), г), д), е), з) и и), се предоставят ежегодно. Всяка година преди 1 февруари националните надзорни органи докладват на ЕААБ измерената посредством въпросници ефективност на управлението на безопасността (точка 1.1, буква а) и култура на справедливост (точка 1.1, буква д) за предходната година. Ако има някакви промени в годишното измерване на КПЕ, националните надзорни органи представят тези промени преди датата за представяне на следващия годишен доклад.

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

Всяка година преди 1 февруари националните надзорни органи представят своето годишно проучване относно прилагането през предходната година на концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство, както е посочено в точка 1.1, буква й).

⁽¹⁾ ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 14.

⁽²⁾ ОВ L 342, 24.12.2005 г., стр. 20.

2. ОТ ДОСТАВЧИЦИТЕ НА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ

Настоящият раздел се прилага към доставчици на аеронавигационно обслужване, които предоставят обслужване, посочено в член 1, параграф 2. В отделни случаи националните органи могат да включат доставчици на аеронавигационно обслужване извън ограничението, посочено в член 1, параграф 3. Те информират Комисията за това.

2.1. Спецификация на набора от данни

Доставчиците на аеронавигационно обслужване предоставят на разположение:

- а) данните, посочени в спецификацията на Евроконтрол, озаглавена *EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure* („Спецификация на Евроконтрол за разкриване на икономическа информация“), издание 2.6 от 31 декември 2008 г. с референтен номер EUROCONTROL-SPEC-0117 за предоставяне на данни до 2013 г. включително и издание 3.0 от 4 декември 2012 г. — от 2014 г. нататък;
- б) годишните доклади и отнасящата се до ефективността част от бизнесплановите и годишния план, изготвени от доставчика на аеронавигационно обслужване в съответствие с раздели 2.2 и 9 от приложение I към Регламент (ЕС) № 1035/2011;
- в) инвестиционния си план за референтния период;
- г) информация, която е необходима за спазване на ключовите показатели за ефективност по отношение на безопасността, посочени в приложение I, раздел 2, точка 1.1, буква а);
- д) информация за въведените елементи за насърчаване на прилагането на културата на справедливостта;

доставчиците на аеронавигационно обслужване събират и предоставят следните данни:

- е) информацията, събрана посредством автоматизирани системи за записване на данни във връзка с безопасността, ако има такива;
- ж) информация за тенденции поне в нарушенията на минималното разделяне, нахлупванията на писта и специфичните за УВД събития при всички органи за обслужване на въздушното движение.

2.2. Периодичност и крайни срокове за предоставяне на данни

Данните за година N, посочени в точка 2.1, буква а), се предоставят ежегодно преди 15 юли следващата година (N + 1), с изключение на прогнозните данни, които се предоставят до 1 ноември на година N + 1.

Данните, посочени в точка 2.1, букви б), в), г), д) и е), се предоставят ежегодно.

Всяка година преди 1 февруари доставчиците на аеронавигационно обслужване докладват на ЕААБ измерената посредством въпросници ефективност на управлението на безопасността (точка 1.1, буква г) и култура на справедливост (точка 1.1, буква д) за предходната година. Ако настъпят някакви промени в годишното измерване на КПЕ, националните надзорни органи представят тези промени преди датата за представяне на следващия годишен доклад.

Данните, посочени в точка 2.1, буква ж), се предоставят ежегодно.

3. ОТ ОПЕРАТОРИ НА ЛЕТИЩА

Настоящият раздел се прилага към оператори на летища, попадащи в обхвата на член 1 от настоящия регламент.

3.1. Определения

За целите на настоящото приложение се използват следните определения:

- а) „идентификация на летище“ (airport identification) означава описанието на летището, като се използва стандартният четирибуквен код на ИКАО, както е определено в документа ИКАО 7910;
- б) „параметри на координиране“ (coordination parameters) означава параметрите на координиране, определени в Регламент (ЕИО) № 95/93;
- в) „обявен капацитет на летище“ (airport declared capacity) означава параметрите на координиране, изразени като максималния брой слотове за единица време (блоков период), които могат да бъдат разпределени от координатора;
- г) „регистрационен знак на въздухоплавателно средство“ (aircraft registration) означава комбинация от буквено-цифрови символи, съответстваща на действителната регистрация на въздухоплавателното средство;
- д) „тип въздухоплавателно средство“ (aircraft type) означава обозначение на типа въздухоплавателно средство (до четири символа), както е посочен в документ 8643 на ИКАО;
- е) „идентификатор на полет“ (flight identifier) означава група от буквено-цифрови символи, използвани за идентифициране на даден полет. Поле 7 от полетния план по ИКАО;

- ж) „кодирано летище на заминаване“ (encoded aerodrome of departure) и „кодирано летище на местоназначение“ (encoded aerodrome of destination) означава кодът на съответното летище, като се използва четирибуквеното обозначение на летището съгласно ИКАО или трибуквеното обозначение на летището съгласно Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA);
- з) „маркери за времето на настъпване на събитията оттегляне от изхода — отделяне от пистата — съприкосновение с пистата — подхождане към входа“ (out-off-on-in time stamps) означава следните данни:
- i) действителното време на начало на движението;
 - ii) действителното време на излитане;
 - iii) действителното време на кацане;
 - iv) действителното време на блокиране на движението;
- и) „време на заминаване по разписание (начало на движението)“ (scheduled time of departure (off-block) означава датата и времето, когато даден полет е планиран да напусне стоянката за заминаване;
- й) „действително време на начало на движението“ (actual off-block time) означава датата и времето, когато въздухоплавателното средство е освободило мястото за паркиране (чрез изтласкване или на собствен ход);
- к) „действително време на излитане“ (actual take off time) означава датата и времето, когато дадено въздухоплавателно средство се е отделило от пистата (прибиране на колесника);
- л) „действително време на кацане“ (actual landing time) означава датата и времето, когато въздухоплавателното средство е кацнало (съприкосновение с пистата);
- м) „време на пристигане по разписание (блокиране на движението)“ (scheduled time of arrival (on-block) означава датата и времето, когато даден полет е планиран да пристигне на стоянката за пристигане;
- н) „действително време на блокиране на движението“ (actual on-block time) означава датата и времето, когато паркиращите спирачки зацепват върху стоянката за пристигане;
- о) „правила на полета“ (flight rules) означава правилата, използвани при ръководене на полета. Това са „ППП“ за въздухоплавателно средство, което лети в съответствие с правилата за полети по прибори, както са определени в приложение 2 към Чикагската конвенция, или „ПВП“ за въздухоплавателно средство, което лети в съответствие с правилата за визуални полети, както са определени в същото приложение; „оперативно въздушно движение (ОВД)“ се отнася за държавно въздухоплавателно средство, което не следва правилата, определени в приложение 2 към Чикагската конвенция поле 8 от полетния план по ИКАО;
- п) „тип полет“ (flight type) означава типа полет, определен в допълнение 2 към документ 4444 на ИКАО (15-о издание — юни 2007 г.);
- р) „слот за пристигане на летище“ (airport arrival slot) и „слот за заминаване от летище“ (airport departure slot) означава слот на летище, определен или за пристигащ, или за заминаващ полет, както е определено в Регламент (ЕИО) № 95/93;
- с) „обозначение на писта за пристигане“ (arrival runway designator) и „обозначение на писта за заминаване“ (departure runway designator) означава обозначението по ИКАО на пистата, използвана за кацане и за излитане (напр. 10L);
- т) „стоянка за пристигане“ (arrival stand) означава обозначението на първото място за паркиране, на което въздухоплавателното средство е било паркирано при пристигане;
- у) „стоянка за заминаване“ (departure stand) означава обозначението на последното място за паркиране, на което въздухоплавателното средство е било паркирано преди заминаване от летището;
- ф) „причини за закъснението“ (delay causes) означава стандартните кодове на Международната асоциация за въздушен транспорт за закъснения, както са определени в раздел F от годишника „CODA Digest Annual 2011 Delays to Air Transport in Europe“⁽¹⁾ за закъсненията във въздушния транспорт на Европа, с посочена продължителност на закъснението. Когато закъсненията на полети могат да се дължат на няколко причини, се предоставя списък на тези причини;
- х) „информация относно отстраняване или предотвратяване на обледяването“ (de-icing or anti-icing information) означава сведения дали са извършени действия за отстраняване или предотвратяване на обледяването и, ако са извършени, къде (преди да бъде напусната стоянката за заминаване или на друго място след напускане на стоянката, т.е. след началото на движението);
- ц) „оперативно анулиране“ (operational cancellation) означава пристигащ или заминаващ редовен полет, отговарящ на следните условия:
- i) полетът е получил летищен слот; и

⁽¹⁾ <http://www.eurocontrol.int/documents/coda-digest-annual-2011>

- ii) полетът е бил потвърден от въздушния превозвач в деня преди извършването му и/или е бил включен в ежедневния списък с графика на полетите, изготвен от оператора на летището в деня преди извършването му; но
- iii) действителното кацане или излитане никога не се е случило;
- ч) „действително време на анулиране“ (actual time of cancellation) означава действителните дата и време на анулиране на пристигащ или заминаващ редовен полет.

3.2. Спецификация на набора от данни

3.2.1. Операторите на летища предоставят следните данни:

- а) идентификация на летището;
- б) обявен капацитет на летището;
- в) всички параметри на координиране, които са от значение за аеронавигационното обслужване;
- г) планирано равнище на качеството на обслужване (закъснение, точност и т.н.), свързано с обявения капацитет на летището, ако има такова;
- д) подробно описание на показателите, които се използват за установяване на планираното равнище на качеството на обслужване, ако има такива.

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

- а) регистрация на въздухоплавателното средство;
- б) тип на въздухоплавателното средство;
- в) идентификатор на полета;
- г) кодирано летище на заминаване и на местоназначение;
- д) време на заминаване по разписание (начало на движението);
- е) време на пристигане по разписание (блокиране на движението);
- ж) маркери за времето на настъпване на събитията оттегляне от изхода — отделяне от пистата — съприкосновение с пистата — подхождане към входа;
- з) правила на полета и вид на полета;
- и) летищен слот за пристигане и заминаване, ако има такъв;
- й) обозначение на пистите за пристигане и заминаване;
- к) стойка за пристигане и заминаване;
- л) причини за закъснението, ако има такова (само за заминаващи полети);
- м) информация относно отстраняване или предотвратяване на обледяването, ако има такова.

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

- а) идентификатор на полета;
- б) тип на въздухоплавателното средство;
- в) време на заминаване по разписание (начало на движението);
- г) време на пристигане по разписание (блокиране на движението);
- д) планирано летище на заминаване и на местоназначение;
- е) летищни слотове за заминаване и пристигане, ако има такива;
- ж) причина за анулирането;
- з) действително време на анулиране.

3.2.4. Операторите на летища могат да предоставят:

- а) доброволни доклади за влошаване или прекъсване на аеронавигационното обслужване на дадено летище;
- б) доброволни доклади за събития, свързани с безопасността, при аеронавигационното обслужване;
- в) доброволни доклади за случаи на недостиг на капацитет на терминалите;

- г) доброволни доклади от заседания за консултации с доставчици на аеронавигационно обслужване и държави.
- 3.2.5. Операторите на летища събират, включително посредством автоматизирани системи за записване на данни във връзка с безопасността, ако има такива, и предоставят информация поне за нахлуванията на пистата.
- 3.3. **Периодичност и крайни срокове за предоставяне на данни**
- Данните, посочени в точка 3.2.1, се предоставят два пъти годишно в съответствие с графика, посочен в член 6 от Регламент (ЕИО) № 95/93.
- Когато се предоставят данните, посочени в точки 3.2.2 и 3.2.3, те се предоставят ежемесечно в срок от един месец след края на месеца, в който е извършен полетът.
- Когато се предоставят данните, посочени в точка 3.2.4, те се представят ежегодно.
- Докладите, посочени в точка 3.2.4, могат да бъдат предоставени по всяко време.
4. **ОТ КООРДИНАТОРИТЕ НА ЛЕТИЩА**
- 4.1. **Спецификация на набора от данни**
- Координаторите на летища предоставят данните, посочени в член 4, параграф 8 от Регламент (ЕИО) № 95/93.
- 4.2. **Периодичност и крайни срокове за предоставяне на данни**
- Данните се предоставят два пъти в годината в съответствие с графика, посочен в член 6 от Регламент (ЕИО) № 95/93.
5. **ОТ ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ**
- Този раздел се прилага към въздушни превозвачи, които извършват повече от 35 000 полета годишно в рамките на европейското въздушно пространство, изчислени като средна стойност за последните три години.
- 5.1. **Определения**
- 5.1.1. За целите на настоящото приложение се прилагат същите определения, както в точка 3.1, и в допълнение към тях:
- а) „разход на гориво“ (fuel burn) означава действителното количество гориво, което е изгорено по време на полета („от врата до врата“);
- б) „действително тегло при престоя на стоянка“ (actual ramp weight) означава действителното тегло в тонове на въздухоплавателното средство преди стартирането на двигателя.
- 5.2. **Спецификация на набора от данни**
- 5.2.1. Въздушните превозвачи предоставят следните данни за всеки полет, който извършват в рамките на географския обхват на настоящия регламент:
- а) регистрация на въздухоплавателното средство;
- б) тип на въздухоплавателното средство;
- в) идентификатор на полета;
- г) правила на полета и вид на полета;
- д) кодирано летище на заминаване и на местоназначение;
- е) обозначения на пистите за пристигане и заминаване, ако има такива;
- ж) стоянки за пристигане и заминаване, ако има такива;
- з) време на заминаване по разписание (начало на движението);
- и) време на пристигане по разписание (блокиране на движението);
- й) маркери за планираното и за действителното време на настъпване на събитията отегляне от изхода — отделяне от пистата — съприкосновение с пистата — подхождане към входа;
- к) причини за закъснението;
- л) информация относно отстраняване или предотвратяване на обледяването, ако има такова.
- 5.2.2. Въздушните превозвачи предоставят данните, посочени в точка 3.2.3, за всяко оперативно анулиране в рамките на географския обхват на настоящия регламент.

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

- а) разход на гориво;
- б) действително тепло при престоя на стоянка.

5.2.4. Въздушните превозвачи могат да предоставят:

- а) доброволни доклади относно достъпа до въздушното пространство;
- б) доброволен доклад за влошаване или прекъсване на аеронавигационното обслужване на дадено летище;
- в) доброволни доклади за събития, свързани с безопасността, при аеронавигационното обслужване;
- г) доброволни доклади за случаи на недостиг на маршрутен капацитет, ограничаване на височината, на която се изпълнява полетът, или пренасочване по нов маршрут;
- д) доброволни доклади от заседания за консултации с доставчици на аеронавигационно обслужване и държави.

5.2.5. Въздушните превозвачи предоставят информация, събрана посредством автоматизирани системи за записване на данни във връзка с безопасността, ако има такива, поне за нарушенията на минималното разделяне и нахлупванията на писта.

5.3. Периодичност на предоставянето на данни

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

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

Данните, посочени в точка 5.2.5, се предоставят ежегодно.

⁽¹⁾ ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32.

РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) № 391/2013 НА КОМИСИЯТА

от 3 май 2013 година

за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕО) № 550/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за осигуряването на аеронавигационно обслужване в единното европейско небе ⁽¹⁾, изменен с Регламент (ЕО) № 1070/2009 (Регламент за осигуряване на обслужване) ⁽²⁾, и по-специално член 15, параграф 4 от него,

като има предвид, че:

- (1) Съгласно Регламент (ЕО) № 550/2004 от Комисията се изисква да създаде обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване, която ще направи възможно неговото еднакво прилагане в рамките на единното европейско небе.
- (2) Разработването на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване, предоставяно във всички фази на полета, е от изключително значение за осъществяването на инициативата за единно европейско небе. Тази система следва да спомогне за увеличаване на прозрачността по отношение на определянето, налагането и принудителното прилагане на такси за ползвателите на въздушното пространство. Системата следва да допринесе също за безопасното, разходоефективно и ефективно предоставяне на аеронавигационно обслужване на ползвателите, чрез което се финансира системата и се насърчава предлагането на интегрирано обслужване.
- (3) Общата схема за таксуване следва да бъде неразделна част от усилията за постигане на целите на схемата за ефективността, създадена съгласно член 11 от Регламент (ЕО) № 549/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 10 март 2004 г. за определяне на рамката за създаването на Единно европейско небе ⁽³⁾, изменен с Регламент (ЕО) № 1070/2009 (Рамковият регламент) и Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 от 3 май 2013 г. за определяне на схема за ефективност на аеронавигационното обслужване и мрежовите функции ⁽⁴⁾.
- (4) В съответствие с общата цел за подобряване на ефективността на аеронавигационното обслужване, чрез схемата за таксуване следва да се насърчава разходната и оперативната ефективност и да се осигури създаването на схеми за насърчаване на доставчиците на аеронавигационно обслужване, които подпомагат подобряването на аеронавигационното обслужване, включително поделянето на риска, свързан с въздушното движение.
- (5) Общата схема за таксуване следва да е в съответствие със системата за пътни такси на Евроконтрол и член 15 от Чикагската конвенция за международното гражданско въздухоплаване от 1944 г. („Чикагската конвенция“) на ИКАО.
- (6) Общата схема за таксуване следва да позволява оптимално използване на въздушното пространство, като се отчитат потоците въздушно движение, по-специално в рамките на функционалните блокове въздушно пространство, както е определено в съответствие с член 9а от Регламент (ЕО) № 550/2004.
- (7) Основен принцип на общата схема за таксуване е наличието на пълна и прозрачна информация за разходната база, която се предоставя своевременно на представителите на ползвателите на въздушното пространство и на компетентните органи.
- (8) Когато е установено, че терминалното аеронавигационно обслужване и/или обслужването в областите КНО, МЕТ и АИО се предоставя при пазарни условия, държавите членки следва да имат право да не изчисляват установени разходи и терминални такси, да не задават таксови единици за терминално обслужване и/или да не въвеждат финансови стимули за тези услуги.
- (9) Поради променящата се същност на експлоатацията на летищата, може да се наложи зоните за събиране на терминални такси да бъдат променени в рамките на даден референтен период.
- (10) Въвеждането на нови технологии и процедури и на свързаните с тях бизнесмодели с цел да се стимулира интегрираното обслужване, следва да доведе до значително намаляване на разходите в полза на ползвателите. За да станат възможни тези бъдещи намаления на разходите, доставчиците на аеронавигационно обслужване ще трябва да направят инвестиции за реструктуриране, с цел да подобрят своята стопанска дейност, които те ще могат да си възстановят, ако докажат наличието на нетни ползи за ползвателите.
- (11) Механизмите за насърчаване на по-добри резултати следва да са съобразени с необходимостта от възнаграждаване или санкциониране на действителните резултати, съотнесени към равнищата на ефективност, очакваните при приемането на плана за ефективност.
- (12) За да се ускори прилагането на технологиите SESAR, инвестициите в нови системи за УВД, както и средствата, инвестирани за основно модернизиране на съществуващи системи за УВД, които влияят върху нивото на ефективност на европейската мрежа за УВД, следва да могат да се възстановяват от такси за ползвателите на инфраструктурата, ако те са в съответствие с изпълнението на Европейския генерален план за УВД, по-конкретно чрез съвместни проекти, както е посочено в член 15а, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004. Освен това държавите членки следва да могат да модулират таксите за аеронавигационно обслужване, с цел да насърчат оборудването на въздухоплавателните средства със системи, включени в съвместни проекти.

⁽¹⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10.

⁽²⁾ ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 34.

⁽³⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ Вж. стр. 1 от настоящия брой на Официален вестник.

- (13) За да повишат ефикасността на аеронавигационното обслужване и да насърчат неговото по-добро използване, държавите членки следва да могат да модулират такси, отчитайки степента на натоварване на мрежата в дадена зона или по даден маршрут в даден момент.
- (14) Нивото на таксите, наложени по-специално на леки въздухоплавателни средства, следва да не възпрепятства използването на съоръженията и обслужването, необходими за безопасността, или въвеждането на нови техники и процедури.
- (15) Държавите членки следва да могат да определят своите таксови единици колективно, по-специално когато зоните за събиране на такси се простират във въздушното пространство на повече от една държава членка или когато те участват в система за съвместно събиране на маршрутни такси.
- (16) С цел да се подобри ефикасността на общата схема за таксуване и да се намали административното и счетоводното натоварване, в рамките на съвместна система за събиране на пътни такси държавите членки следва да могат да събират маршрутните такси колективно под формата на единна такса за полет.
- (17) Следва да се укрепят правните средства, за да се гарантира своевременното и пълно заплащане на аеронавигационните такси от ползвателите на аеронавигационното обслужване.
- (18) Таксите, налагани на ползвателите на въздушното пространство, следва да се определят и прилагат по справедлив и прозрачен начин, след консултации с представители на ползвателите. Тези такси следва да се преразглеждат редовно.
- (19) Регламент (ЕО) № 1794/2006 на Комисията от 6 декември 2006 г. за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване⁽¹⁾, изменен с Регламент (ЕО) № 1191/2010 на Комисията от 16 декември 2010 г.⁽²⁾ следва да бъде отменен, считано от 1 януари 2015 г.
- (20) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на Комитета за единно небе,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет и обхват

1. С настоящия регламент се определят мерките за разработване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване.
2. Настоящият регламент се прилага за аеронавигационно обслужване, предоставяно от доставчици на аеронавигационно обслужване, определени в съответствие с член 8 от Регламент (ЕО) № 550/2004, и от доставчици на метеорологично обслужване, ако са определени в съответствие с член 9, параграф 1 от посочения регламент, за общ въздушен трафик в

рамките на регионите на ИКАО Европа и Африка, където държавите членки отговарят за предоставянето на аеронавигационно обслужване. Той се прилага също така за управителния орган на мрежата, установен в съответствие с член 3 от Регламент (ЕО) № 677/2011⁽³⁾.

3. Държавите членки могат да прилагат настоящия регламент за аеронавигационно обслужване, предоставяно във въздушно пространство в други региони на ИКАО, за което те отговарят, при условие че информират за това Комисията и другите държави членки.

4. Държавите членки могат да прилагат настоящия регламент за доставчици на аеронавигационно обслужване, които са получили разрешение да предоставят аеронавигационно обслужване без сертифициране, в съответствие с член 7, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 550/2004.

(5) Като спазват разпоредбите на член 1, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕО) № 390/2013, държавите членки могат да решат да не прилагат настоящия регламент за аеронавигационно обслужване на летища с по-малко от 70 000 въздушни транспортни движения годишно, извършвани по правилата за полети по прибори (ППП).

Държавите членки информират Комисията за това решение.

Член 2

Определения

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

В допълнение се прилагат следните определения:

- 1) „ползвател на аеронавигационно обслужване“ е операторът на въздухоплавателното средство по времето, когато полетът е бил изпълняван, или, ако самоличността на оператора не е известна, собственикът на въздухоплавателното средство, освен може да се докаже, че оператор по това време е било друго лице;
- 2) „представител на ползвателите на въздушното пространство“ означава всяко юридическо лице или организация, което/която представлява интересите на една или няколко категории ползватели на аеронавигационно обслужване;
- 3) „ППП“ означава правила за полети по прибори, както са определени в приложение 2 към Чикагската конвенция (десето издание — юли 2005 г.);
- 4) „ПВП“ означава правила за визуални полети, както са определени в приложение 2 към Чикагската конвенция (десето издание — юли 2005 г.);
- 5) „зона за събиране на такси по маршрута“ е обем от въздушно пространство, за който са установени единна ценова база и единна таксова единица;
- 6) „зона за събиране на терминални такси“ е летище или група летища, за които са установени единна ценова база и единна таксова единица;
- 7) „установени разходи“ са разходите, предварително определени от държавите членки, както е посочено в член 15, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 550/2004;

⁽¹⁾ ОВ L 341, 7.12.2006 г., стр. 3.

⁽²⁾ ОВ L 333, 17.12.2010 г., стр. 6.

⁽³⁾ ОВ L 185, 15.7.2011 г., стр. 1.

- 8) „референтен период“ е референтният период за схемата за ефективност, предвиден в член 11, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕО) № 549/2004, както и в член 8 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013;
- 9) „въздушни транспортни движения по ППП“ означава сборът от излитания и кацания, изпълнявани по правилата за полети по прибори, изчислени като годишна средна стойност за трите години, предшествали представянето на плана за ефективност;
- 10) „други приходи“ означава приходи, получавани от публичните органи, включително финансова подкрепа по програми на Съюза за подпомагане като Трансевропейската транспортна мрежа (ТЕМ-Т), механизма за свързване на Европа (МСЕ) и Кохезионния фонд, приходи, получени от търговски дейности и/или, в случай на таксови единици за терминално обслужване, приходи, получавани от договори или споразумения между доставчиците на аеронавигационно обслужване и операторите на летища;
- 11) „план за ефективност“ означава конкретен план за ефективност, подготвен и приет в съответствие с разпоредбите на членове 11—16 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013;
- 12) „действителни разходи“ означава действително направените в рамките на една година разходи за предоставяне на аеронавигационно обслужване, подлежащи на окончателно потвърждаване чрез одит;
- 13) „КНО, МЕТ и АИО обслужване“ означава комуникационно, навигационно и обзорно обслужване, метеорологично обслужване за аеронавигационни цели и авиационно информационно обслужване;
- 14) „разходи за реструктуриране“ означава значителни еднократни разходи, направени от доставчиците на аеронавигационно обслужване в процеса на реструктуриране чрез въвеждане на нови технологии и процедури и свързаните с тях бизнесмодели, с цел да се насърчи интегрираното обслужване, когато държавата членка желае да си възстанови разходите, в рамките на един или повече референтни периоди. Те могат да включват разходите, направени за компенсиране на служителите, за затваряне на центрове за контрол на въздушното движение, за пренасочване на дейности към нови географски местоположения, както и амортизации на активи и/или придобиване на стратегическо дялово участие в други доставчици на аеронавигационно обслужване.

Член 3

Терминално аеронавигационно обслужване и КНО, МЕТ и АИО обслужване, предоставяно при пазарни условия

1. Без да се засяга прилагането на принципите, посочени в членове 14 и 15 от Регламент (ЕО) № 550/2004 и в зависимост от оценката, посочена в параграф 2, държавите членки могат да решат преди началото на референтния период или в обосновани случаи по време на референтния период, че част или цялото тяхно терминално аеронавигационно обслужване, или КНО, МЕТ и АИО обслужване подлежи на пазарни условия. В такъв случай разпоредбите на настоящия регламент се прилагат, но съответните държави членки могат да решат по отношение на тези услуги:

- а) да не изчисляват установените разходи, съгласно член 7 от настоящия регламент;

- б) да не определят финансови стимули за тези услуги в ключевите области за ефективността „капацитет“ и „околна среда“ в съответствие с член 15 от настоящия регламент;

и, по отношение на терминалното аеронавигационно обслужване,

- в) да не изчисляват терминалните такси, съгласно член 12 от настоящия регламент;

- г) да не изчисляват таксовите единици за терминално обслужване, съгласно член 17 от настоящия регламент.

2. За да установят, че част или цялото тяхно терминално аеронавигационно обслужване, или КНО, МЕТ и АИО обслужване, подлежи на пазарни условия, държавите членки извършват подробна оценка в съответствие с всички условия, определени в приложение I към настоящия регламент. Тази оценка включва консултация с представители на ползвателите на въздушното пространство.

3. Държавите членки, посочени в параграф 1, представят на Комисията не по-късно от 19 месеца преди началото на референтния период или датата на влизане в сила на решенията, взети в съответствие с параграф 1, подробен доклад за съдържанието и резултатите от оценката, посочена в параграф 2. Този доклад следва да бъде подкрепен от доказателства, включително (ако е уместно) тръжните документи, обосновка за избора на доставчик на обслужване, описание на уредбата, която се налага на избрания доставчик на обслужване, за да се гарантира, че терминалното аеронавигационно обслужване или обслужването в областите КНО, МЕТ и АИО се предоставя по разходо-ефективен начин, както и резултата от консултацията с представители на ползвателите на въздушното пространство. В доклада се прави пълна обосновка за заключенията на държавата членка.

4. Когато Комисията е съгласна, че пазарните условия са били установени в съответствие с изискванията на приложение I, тя уведомява държавата членка в срок от четири месеца след получаването на доклада. Този период се удължава от четири на шест месеца след получаване на доклада, ако Комисията счете, че са необходими допълнителни доказателства, за да се определи дали са установени пазарни условия.

Когато Комисията счете, че не са установени пазарни условия, в срок от шест месеца след получаване на доклада и в съответствие с процедурата, посочена в член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, тя взема решение, че съответните държави членки трябва да приложат изцяло разпоредбите на настоящия регламент. Такова решение се взема след консултация със съответните държави членки.

5. Докладът на държавата членка и решението на Комисията, посочени в параграф 4, са валидни за срока на съответния референтен период, до тях се предоставя публичен достъп и препратка към тях се публикува в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Принципи на общата схема за таксуване

1. Общата схема за таксуване следва принципите, определени в член 15 от Регламент (ЕО) № 550/2004.
2. Установените разходи за аеронавигационно обслужване по маршрута се финансират посредством маршрутни такси, налагани на ползвателите на аеронавигационно обслужване в съответствие с разпоредбите на глава III, и/или от други приходи.
3. Установените разходи за терминално аеронавигационно обслужване се финансират посредством терминални такси, налагани на ползвателите на аеронавигационно обслужване, в съответствие с разпоредбите на глава III, и/или от други приходи.
4. Параграфи 2 и 3 не засягат финансирането на освобождаването на някои ползватели на аеронавигационно обслужване чрез други източници на финансиране в съответствие с член 10.
5. Общата схема за таксуване осигурява прозрачност и консултации с представители на ползвателите на въздушното пространство по отношение на разходната база и разпределението на разходите между различните услуги.
6. Приходи, получени от маршрутни или терминални такси, определени в съответствие с членове 11 и 12 от настоящия регламент, не се използват за финансиране на търговски дейности от доставчиците на аеронавигационно обслужване.

Член 5

Създаване на зони за събиране на такси

1. Държавите членки създават зони за събиране на такси във въздушното пространство, което попада под тяхна отговорност, ако на ползвателите на въздушно пространство се предоставя аеронавигационно обслужване.
2. Зоните за събиране на такси се определят по начин, съгласуван с контролните операции и обслужването на въздушното движение, след консултиране с ползвателите на въздушното пространство.
3. Зоната за събиране на маршрутни такси се простира от земята до горното въздушно пространство, включително. В сложни летищни зони, държавите членки могат да създадат специфична зона в рамките на една зона за събиране на такси.
4. Ако зоните за събиране на такси се простират във въздушното пространство на повече от една държава членка, съответните държави членки осигуряват съгласуваността и еднообразието на прилагане на настоящия регламент за съответното въздушно пространство.

5. Дадена зона за събиране на терминални такси може да бъде променена в рамките на един референтен период. В този случай държавите членки:

- а) предоставят на Комисията информация за съответните разходи и данни за въздушното движение, за да може тя да възпроизведе последователни серии от данни за разходите и въздушното движение, които отразяват ситуацията преди и след промяната, и да изпълни своите задачи за наблюдение на ефективността в съответствие с член 18 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013;
- б) се консултират с представители на ползватели на въздушното пространство, и докладват техните коментари на Комисията;
- в) предоставят на Комисията оценка на въздействието на промените върху целите относно ефективността на разходите за терминално аеронавигационно обслужване, и посочват как ще извършват наблюдение на ефективността през останалата част от референтния период.

ГЛАВА II

РАЗХОДИ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ

Член 6

Допустими услуги, съоръжения и дейности

1. Доставчиците на аеронавигационно обслужване, посочени в член 1, параграфи 2 и 4, установяват разходите, направени при предоставяне на аеронавигационно обслужване във връзка със съоръженията и услугите, предвидени и изпълнени по Плана на ИКАО за регионално въздухоплаване в европейския регион, в зоните за събиране на такси, за които те отговарят.

Тези разходи включват разходи за управление и обучение, проучвания, изпитвания и опити, както и за научноизследователско и развойна дейност във връзка с тези услуги.

2. Държавите членки могат да посочват следните разходи като установени разходи, съгласно член 15, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕО) № 550/2004, когато те са възникнали в резултат на предоставянето на аеронавигационно обслужване:

- а) разходи, направени от съответните национални органи;
- б) разходи, направени от квалифицираните организации, както е посочено в член 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004;
- в) разходи, произтичащи от международни споразумения.

3. В съответствие с член 15а, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004, част от приходите от такси могат да бъдат използвани за финансиране на съвместни проекти за мрежови функции, които са от особено значение за подобряване на общата ефективност на управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване. В такива случаи държавите членки въвеждат подробни и прозрачни счетоводни практики, за да се гарантира, че ползвателите на въздушното пространство не се таксуват двойно. Установените разходи, произтичащи от един съвместен проект, трябва да бъдат ясно посочени в съответствие с приложения II и VII.

4. Инвестиции в нови системи за УВД и разходи за съществено модернизиране на съществуващи системи за УВД са допустими, при условие че те са в съответствие с изпълнението на Европейския генерален план за УВД, и по-специално посредством съвместните проекти, посочени в член 15а, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004.

Член 7

Изчисляване на разходите

1. Установените разходи и действителните разходи включват разходите за допустими услуги, съоръжения и дейности, посочени в член 6 от настоящия регламент и определени съгласно счетоводните изисквания, посочени в член 12 от Регламент (ЕО) № 550/2004.

Еднократните ефекти в резултат от въвеждането на Международните счетоводни стандарти могат да се разпределят за период не по-дълъг от 15 години.

Без да се засягат членове 17 и 19 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, установените разходи се фиксират както в номинално, така и в реално изражение, преди началото на всеки референтен период, като част от плана за ефективност за всяка календарна година от референтния период. За всяка година от референтния период, разликата между установените разходи в номинално изражение преди референтния период и установените разходи, коригирани въз основа на разликата между реалната инфлация, регистрирана от Комисията чрез хармонизиран индекс на потребителските цени на Евростат, публикуван през април на годината N, и прогнозната инфлация, посочена в плана за ефективност, за годината, предшестваща референтния период и за всяка година от референтния период, се пренася в година N + 2 за изчисляването на таксовата единица.

Установените разходи и действителните разходи се изчисляват в национална валута. При създаване на обща зона за събиране на такси с единна таксова единица в рамките на един функционален блок въздушно пространство съответните държави членки осигуряват преобразуване на националните разходи в евро или в националната валута на една от възписаните държави членки с оглед осигуряване на прозрачно изчисляване на единната таксова единица в изпълнение на член 17, параграф 1, трета алинея от настоящия регламент. Държавите членки уведомяват Комисията и Евроконтрол за това.

2. Разходите, упоменати в параграф 1, се разбиват на разходи за персонал, други оперативни разходи, амортизационни разходи, капиталови разходи и разходи с извънреден характер, включващи платени невъзстановими такси и мита и всички други свързани разходи.

Разходите за персонал включват брутни възнаграждения, плащания на извънреден труд, вноски на работодателя в схемите за социално осигуряване, както и разходи за пенсии и други допълнителни възнаграждения. Разходите за пенсии могат да се изчисляват въз основа на консервативни предположения, съгласно уредбата на схемата или съответното национално законодателство, според случая. Тези предположения са посочени в националния план за ефективност.

Другите оперативни разходи включват разходи, направени за покупка на стоки и услуги, използвани за предоставяне на аеронавигационно обслужване, по-специално услуги, възложени на външни изпълнители, външен персонал, материали, енергия, комунални услуги, наеми на сгради, оборудване и съоръжения,

поддръжка, разходи за застраховки и пътни разходи. Когато доставчик на аеронавигационно обслужване закупува други аеронавигационни услуги, доставчикът на обслужване включва действителните разходи за тези услуги в другите си оперативни разходи.

Амортизационните разходи са свързани с общите дълготрайни активи в експлоатация за целите на аеронавигационното обслужване. Дълготрайните материални активи се амортизират в съответствие с техния очакван експлоатационен живот, като се използва линейният метод, приложен към стойността на активите, които се амортизират. За изчисляването на амортизацията може да се приложи счетоводно отчитане на принципа на историческите цени или счетоводно отчитане на принципа на текущите стойности. Методиката не се променя за срока на амортизацията и съответства на капиталовите разходи (номинална стойност на капитала за отчитане по метода на историческите цени и капиталовите разходи понастоящем за отчитане по метода на текущите стойности). Когато се прилага счетоводно отчитане на принципа на текущата стойност, се предоставя също еквивалентна информация за счетоводното отчитане на принципа на историческите цени с цел сравняване и оценка.

Капиталовите разходи са равни на производението на:

- a) сумата на средната нетна балансова стойност на дълготрайните материални активи и евентуалните корекции в общите активи, определени от националния надзорен орган и използвани от доставчик на аеронавигационно обслужване в действие или в процес на изграждане, и на средната стойност на нетните текущи активи, без лихвоносните сметки, които се изискват за предоставянето на аеронавигационно обслужване; както и
- б) претеглената средна стойност на лихвения процент по дълговите ценни книжа и на възвращаемостта на собствения капитал. За доставчиците на аеронавигационно обслужване, които не разполагат със собствен капитал, претеглената средна стойност се изчислява въз основа на възвращаемостта, приложена към разликата между общите активи, както е посочено в буква а), и дълговите ценни книжа.

Извънредните позиции се състоят от еднократни разходи във връзка с предоставянето на аеронавигационно обслужване, които са направени през същата година.

Всяка корекция извън разпоредбите на Международните счетоводни стандарти се посочва в националния план за ефективност, който се разглежда от Комисията, и в допълнителната информация, която се предоставя в съответствие с приложение II.

3. За целите на изчисляването на капиталовите разходи, както е посочено в параграф 2, факторите, на които трябва да се отдаде значение, трябва да се базират на съотношението във финансирането между дълг и собствен капитал. Лихвеният процент по дълговите ценни книжа е равен на претегления среден лихвен процент по дълговите ценни книжа на дадения доставчик на аеронавигационно обслужване. Възвращаемостта на собствения капитал е посочената в плана за ефективност за отчетния период и се основава на действителния финансов риск, понесен от доставчика на аеронавигационно обслужване, според направената преди референтния период оценка.

Когато активите не принадлежат на доставчика на аеронавигационно обслужване, но са включени в изчислението на капиталовите разходи, държавите членки гарантират, че разходите за тези активи не се възстановяват двойно.

4. Изчисляването на действителните разходи може да включва възстановяването на разходите за реструктуриране на доставчиците на аеронавигационно обслужване, направени в референтни периоди, предхождащи референтните периоди на възстановяване, при условие че могат да представят икономически аргументи, доказващи възникването на нетни ползи за ползвателите с течение на времето.

Националният надзорен орган представя на Комисията тези икономически аргументи, план за възстановяването на разходите за реструктуриране, както и резултатите от консултациите с представителите на ползвателите на въздушното пространство относно въпросните аргументи и план.

Когато Комисията сметне, че е доказано възникването на очакваната нетна полза за ползвателите с течение на времето, тя уведомява съответната държава членка за това в срок от пет месеца след постъпването на представените от националния надзорен орган документи.

Когато Комисията установи, че възникването на очакваната нетна полза за ползвателите с течение на времето не е доказано, тя взема решение в съответствие с процедурата, посочена в член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, в срок от пет месеца след постъпването на представените от националния надзорен орган документи, че разходите за реструктуриране на доставчиците на аеронавигационно обслужване не могат да бъдат възстановени, и уведомява за това въпросната държава членка.

Въпросната държава членка докладва за развитието на разходите за реструктуриране и нетните ползи за ползвателите в своя годишен доклад в съответствие с член 18, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013.

Член 8

Разпределение на разходите

1. Разходите за допустими услуги, съоръжения и дейности по смисъла на член 6 се разпределят по прозрачен начин върху зоните за събиране на такси, по отношение на които те действително са направени.

Когато разходите са направени в различни зони за събиране на такси, те се разпределят пропорционално въз основа на прозрачна методика, съгласно член 9.

2. Разходите за терминално обслужване са свързани със следните услуги:

- а) услуги във връзка с контрола на летищното движение и летищно информационно обслужване, включително консултантски услуги за въздушното движение и услуги за предупреждаване;
- б) услуги по въздушното движение, свързани с подхождането и отлитането на въздухоплавателни средства в рамките на определено разстояние от летището въз основа на експлоатационните изисквания;
- в) подходящо разпределение на всички други компоненти на аеронавигационно обслужване, отразяващо пропорционалното разпределение между обслужването по маршрута и терминалното обслужване.

За целите на параграф 2, букви б) и в), преди началото на всеки референтен период и за всяко летище държавите членки определят критериите за разпределяне на разходите между терминалното обслужване и обслужването по маршрута и информират за това Комисията.

3. Разходите за обслужване по маршрута са свързани с разходите, посочени в параграф 1, с изключение на разходите, посочени в параграф 2.

4. Ако ПВП полети са освободени от задължения в съответствие с член 10, доставчикът на аеронавигационно обслужване установява разходите за аеронавигационно обслужване, предоставено на ПВП полети, и ги отделя от разходите за обслужване, предоставено на ППП полети. Тези разходи могат да бъдат определени по метода на пределните разходи, при който се отчитат ползите за ППП полетите, произтичащи от обслужването, предоставено на ПВП полети.

Член 9

Прозрачност на разходите и на механизма за таксуване

1. Държавите членки канят по координиран начин най-късно седем месеца преди началото на всеки референтен период представители на ползвателите на въздушното пространство на консултация относно установените разходи, планираните инвестиции, прогнозите относно единиците обслужване, политиката за таксуване и съответните таксови единици. Те се подпомагат от доставчиците на аеронавигационно обслужване. Държавите членки определят по прозрачен начин своите разходи на национално равнище или в рамките на функционалните блокове въздушно пространство, в съответствие с член 6, и съобщават своите таксови единици на представители на ползвателите на въздушното пространство, на Комисията и, когато е приложимо, на Евроконтрол.

По време на референтния период държавите членки ежегодно и по съгласуван начин канят представители на ползвателите на въздушното пространство на консултация относно всяко отклонение от прогнозите, особено по отношение на:

- а) съпоставянето на реалния обем на въздушното движение и разходите спрямо прогнозите за обема на въздушно движение и установените разходи;
- б) прилагането на механизма за поделяне на риска, свързан с въздушното движение, определен в член 13;
- в) прилагането на механизма за поделяне на разходите, определен в член 14;
- г) схемите за материално насърчаване, предвидени в член 15;
- д) схемите за модулиране на таксите, предвидени в член 16.

Консултацията може да се организира на регионален принцип. Представителите на ползвателите на въздушното пространство запазват правото си да изискват провеждането на допълнителни консултации. Консултации с ползвателите се организират систематично и след активирането на определен механизъм за предупреждение, както е предвидено в членове 17 и 19 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, водещ до преразглеждане на установените единични разходи.

2. Информацията, посочена в параграф 1, се основава на отчетните таблици и подробните правила, определени в приложения II, VI и VII. Когато в съответствие с член 3 бъде установено, че терминалното аеронавигационно обслужване или КНО, МЕТ и АИО обслужването подлежи на пазарни условия, информацията, посочена в параграф 1, се основава на отчетните таблици и подробните правила, посочени в приложение III. Съответните документи се предоставят на представители на ползвателите на въздушното пространство, на Комисията, на Евроконтрол и на националните надзорни органи три седмици преди консултативната среща. За годишната консултация, посочена в параграф 1, втора алинея, съответната документация се предоставя на представителите на ползвателите на въздушното пространство, на Комисията, на Евроконтрол и на националните надзорни органи ежегодно, не по-късно от 1 юни.

3. С цел да се позволи отчитане на постигнатата ефективност, както е установено в член 18, параграф 4 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, държавите членки съобщават на Комисията и Евроконтрол до 1 юни всяка година действително направените от тях разходи през предходната година, както и разликата между действителните разходи и установените разходи, които са заложили в плана за ефективност, като използват отчетните таблици и подробните правила, посочени в приложения II, VI и VII. Държавите членки, които са решили, че терминалното аеронавигационно обслужване или обслужването в областите КНО, МЕТ и АИО подлежи на пазарни условия в съответствие с член 3, предоставят тази информация, като използват отчетните таблици и подробните правила, посочени в приложение III.

ГЛАВА III

ФИНАНСИРАНЕ НА ПРЕДОСТАВЯНЕТО НА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ ЧРЕЗ ТАКСИ ЗА ПОЛЗВАНЕ

Член 10

Освобождаване от такси за аеронавигационно обслужване

1. Държавите членки освобождават от маршрутни такси:

- а) полети, извършвани от въздухоплавателни средства с максимално разрешено излетно тегло по-малко от два тона;
- б) смесени ПВП/ППП полети в зоните за събиране на такси, когато те се извършват изключително по ПВП и ако не се налагат такси на ПВП полети;
- в) полети, извършвани изключително за превоз в рамките на официална мисия на властващи монарси и най-близките членове на техните семейства, държавни глави, правителствени ръководители и министри; във всички случаи изключението трябва да бъде отбелязано с подходящ индикатор на състоянието или забележка в полетния план;
- г) полети за издирване и спасяване, разрешени от съответния компетентен орган.

2. Държавите членки могат да освобождават от маршрутни такси:

- а) военни полети, извършвани от военни въздухоплавателни средства на която и да е държава;

б) тренировъчни полети, извършвани единствено с цел получаване на лиценз или категория, в случай на летателен екипаж, когато това е обосновано чрез подходяща забележка в плана на полета; полетите трябва да се извършват единствено в рамките на въздушното пространство на съответната държава членка и не трябва да се използват за превоз на пътници и/или товари или за позициониране или преместване на самото въздухоплавателно средство;

в) полети, извършвани единствено с цел проверка или изпитване на техниката, използвана или предназначена за използване като наземна помощ при аеронавигацията, но не и полети за позициониране на въздушните въздухоплавателни средства;

г) полети, приключващи на летището, от което е излязло въздухоплавателното средство и когато не е предприемано междинно кацане;

д) ПВП полети;

е) полети на хуманитарни мисии, за които има разрешение от съответен компетентен орган;

ж) митнически и полицейски полети.

3. Държавите членки могат да освобождават от терминални такси полетите, упоменати в параграфи 1 и 2.

4. Разходите, направени за освободените от такси полети, се състоят от:

а) разходи за освободените ПВП полети, както са посочени в член 8, параграф 4;

б) разходи за освободените ППП полети, които се изчисляват като произведение от разходите, направени за ППП полети, по съотношението между броя на освободените единици обслужване и общия брой единици обслужване, като общият брой единици обслужване е сумата от единиците обслужване за ППП полети и единиците обслужване за ПВП полети, които не са освободени. Разходите, направени за ППП полети, са равни на общите разходи, от които са извадени разходите за ПВП полети.

5. Държавите членки гарантират възстановяването на разходите на доставчиците на аеронавигационно обслужване, направени за освободени полети.

Член 11

Изчисляване на маршрутни такси

1. Без да се засяга възможността съгласно член 4, параграф 2 за финансиране на аеронавигационното обслужване по маршрута от други приходи, маршрутната такса за аеронавигационно обслужване за конкретен полет в конкретна зона за събиране на такси е равна на произведението от таксовата единица, определена за въпросната зона за събиране на такси, и броя на единиците обслужване по маршрута за конкретния полет.

2. Таксовата единица и единиците обслужване по маршрута се изчисляват в съответствие с приложение IV.

Член 12

Изчисляване на терминални такси

1. Без да се засяга възможността съгласно член 4, параграф 3 за финансиране на терминалното аеронавигационно обслужване от други приходи, терминалната такса за конкретен полет в конкретна зона за събиране на терминални такси е равна на производението от таксовата единица, определена за въпросната зона за събиране на терминални такси, по броя на единиците терминално обслужване за конкретния полет. За целите на събирането на такси, подходът и отлитането се таксуват като еднократно ползване. Единицата, която се отброява, е или пристигането, или отлитането.

2. Таксовата единица и единиците терминално обслужване се изчисляват в съответствие с приложение V.

Член 13

Поделяне на риска, свързан с въздушното движение

1. Механизмът за поделяне на риска се прилага в съответствие с принципите, посочени в член 12 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013.

2. Следните разходи не подлежат на поделяне на риска и водят до увеличаване или намаляване на установените разходи през следващата(ите) година(и), независимо от развитието на въздушното движение:

- а) установените разходи, определени в съответствие с член 6, параграф 2, с изключение на споразуменията за трансгранично предоставяне на аеронавигационно обслужване;
- б) установените разходи за метеорологично обслужване;
- в) корекциите, произтичащи от разликата между прогнозната и действителната инфлация, както е посочено в член 7, параграф 1;
- г) възстановяването на разходи за реструктуриране, ако те са одобрени в съответствие с член 7, параграф 4;
- д) преносите, произтичащи от прилагането на механизма за поделяне на риска, свързан с въздушното движение;
- е) преносите от предходния референтен период, произтичащи от прилагането на механизма за поделяне на разходите, както е посочено в член 14;
- ж) бонусите и санкциите, произтичащи от финансовите схеми за стимулиране, посочени в член 15;
- з) прекомерните или недостатъчните възстановявания, които могат да възникнат в резултат на модулацията на таксите за аеронавигационно обслужване в приложение на член 16;
- и) прекомерните или недостатъчните възстановявания в резултат на колебания във въздушното движение;

й) за втория референтен период — прекомерните или недостатъчните възстановявания, понесени от държавите членки до 2011 г. включително, по отношение на аеронавигационното обслужване по маршрута и до 2014 г. по отношение на терминалното аеронавигационно обслужване.

Освен това държавите членки могат да освободят от поделяне на риска, свързан с въздушното движение, установените разходи на доставчици на аеронавигационно обслужване, които са получили разрешение да предоставят аеронавигационно обслужване без сертифициране, в съответствие с член 7, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 550/2004;

3. Когато през дадена година N действителният брой на единиците обслужване не надвишава или е спаднал с повече от 2 % под прогнозната стойност, установена в плана за ефективност за посочената година N, допълнителните или изгубените приходи на доставчика на аеронавигационно обслужване по отношение на установените разходи не се пренасят.

4. Когато през дадена година N действителният брой на единиците обслужване превишава с повече от 2 % прогнозната стойност, заложен в плана за ефективност за посочената година N, установените разходи за година N + 2 се намаляват с минимум 70 % от допълнителните приходи, получени от съответните доставчици на аеронавигационно обслужване свръх разликата от 2 % между действителния брой единици обслужване и прогнозата за установените разходи, заложен в плана за ефективност.

Когато през дадена година N действителният брой на единиците обслужване е спаднал с повече от 2 % под прогнозната стойност, заложен в плана за ефективност за посочената година N, най-рано от година N + 2 установените разходи се увеличават с максимум 70 % от загубата на приходи, понесена от съответните доставчици на аеронавигационно обслужване свръх разликата от 2 % между действителния брой единици обслужване и прогнозата за установените разходи, заложен в плана за ефективност.

5. Когато през дадена година N действителният брой на единиците обслужване е под 90 % от прогнозната стойност, заложен в плана за ефективност за същата година N, най-рано от година N + 2 установените разходи се увеличават с целият обем на загубата на приходи, понесена от съответните доставчици на аеронавигационно обслужване свръх разликата от 10 % между действителния брой единици обслужване и прогнозата за установените разходи, заложен в плана за ефективност.

Когато през дадена година N действителният брой на единиците обслужване надвишава 110 % от прогнозната стойност, заложен в плана за ефективност за същата година N, установените разходи за година N + 2 се намаляват с целия обем на допълнителните приходи, получени от съответните доставчици на аеронавигационно обслужване свръх разликата от 10 % между действителния брой единици обслужване и прогнозата за установените разходи, заложен в плана за ефективност.

б. За терминалното аеронавигационно обслужване в зоните и районите на летища с по-малко от 225 000 ППП въздушни транспортни движения годишно държавите членки могат да решат да не се прилагат разпоредбите на параграфи 3, 4 и 5 по-горе. Държавите членки информират Комисията за своето решение в срок от два месеца след публикуването на настоящия регламент.

Член 14

Поделяне на разходите

1. Механизмът за поделяне на разходите се прилага в съответствие със следните принципи:

- а) когато в продължение на целия референтен период действителните разходи са по-ниски от установените разходи, определени в началото на референтния период, разликата се задържа от съответния доставчик на аеронавигационно обслужване, държава членка или квалифицирана организация;
- б) когато в продължение на целия референтен период действителните разходи са по-високи от установените разходи, определени в началото на референтния период, разликата се покрива от съответния доставчик на аеронавигационно обслужване, държава членка или квалифицирана организация;

2. Разходи, освободени от прилагането на параграф 1, букви а) и б):

а) Разпоредбите за поделяне на разходите в параграф 1, букви а) и б) не се прилагат към разликата между установените разходи и действителните разходи за разходните позиции, по отношение на които съответният доставчик на аеронавигационно обслужване, държава членка или квалифицирани организации са предприели разумни и ясно изразени мерки за управление, но за които може да се счита, че са извън техния контрол в резултат на:

- i) непредвидени промени в националното пенсионно законодателство, законодателството за пенсионното счетоводство или пенсионните разходи в резултат на непредвидени условия на финансовия пазар;
- ii) съществени промени в лихвените проценти по заеми, за финансиране на разходи, произтичащи от предоставянето на аеронавигационно обслужване;
- iii) непредвидени нови елементи на разходите, невключени в националния план за ефективност, но изисквани по силата на законови задължения;
- iv) непредвидени промени в националното данъчно законодателство;
- v) непредвидени промени в разходите или приходите, произтичащи от международни споразумения.

б) Без да се засягат разпоредбите на член 7, параграф 1, трета алинея, всяка една разходна позиция, включена в параграф 2, буква а), се определя от националния надзорен орган, а в плана за ефективност за всяка една разходна позиция във връзка с предходния референтен период се посочва:

- i) пълно описание на разходната позиция;

ii) разходите, отнесени към тази позиция в плана за ефективност;

iii) обосновка защо разходната позиция се счита за допустима по силата на параграф 2, буква а), а не на параграф 1, буква а) и буква б);

iv) външните събития или обстоятелства, намиращи се извън контрола на съответните национални надзорни органи, доставчика на аеронавигационно обслужване или квалифицираната организация, които са причина за възникналата разлика между действителните и установените разходи, свързани с тази разходна позиция;

v) предприетите действия за управление на риска на разходите, свързан с тази позиция.

в) Разликите между действителните разходи и установените разходи по отношение на тези елементи трябва да бъдат идентифицирани и обяснени в съответствие с приложение VII, точка 2.

г) Когато в продължение на целия референтен период, в резултат на приспадане на разходи по силата на параграф 2, буква а), действителните разходи са по-ниски от установените разходи, определени в началото на референтния период, разликата се връща на ползвателите на въздушното пространство посредством пренос в следващия(те) референтен(ни) период(и).

д) Когато в продължение на целия референтен период, в резултат на добавяне на разходи по силата на параграф 2, буква а), действителните разходи са по-високи от установените разходи, определени в началото на референтния период, разликата се прехвърля върху ползвателите на въздушното пространство посредством пренос в следващия(те) референтен(ни) период(и).

е) Съответният национален надзорен орган установява всяка година дали отклонението на действителните разходи от установените разходи наистина се дължи на релевантни събития или обстоятелства, посочени в параграф 2, буква а), и в съответствие с разпоредбите на точка 2, буква б). Освен това той трябва да се увери, че отклонението в разходите, което следва да бъде прехвърлено върху ползвателите, е конкретно идентифицирано и класифицирано. Той уведомява ползвателите на въздушното пространство и докладва на Комисията относно резултатите от своята оценка ежегодно. Когато Комисията констатира в срок от шест месеца след получаване на годишния доклад за оценката от съответния национален надзорен орган, че в него не се установява, че отклонението на действителните от установените разходи наистина се дължи на релевантни събития или обстоятелства, посочени в параграф 2, буква а) и в съответствие с разпоредбите на точка 2, буква б), тя взема решение в съответствие с процедурата, посочена в член 5, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 549/2004, че на съответните държави членки не се разрешава да прилагат разпоредбите на параграф 2 по отношение на отклонението на действителните от установените разходи, частично или изцяло, в съответствие с напразнените от нея констатации.

ж) За пренесените обеми се посочват съответните фактори и се дава описание в допълнителната информация, която се предоставя в съответствие с приложение VI.

Член 15

Схеми за финансово стимулиране на доставчиците на аеронавигационно обслужване

1. Държавите членки приемат мерки за финансово стимулиране на своите доставчици на аеронавигационно обслужване в ключовата за ефективността област „капацитет“ и могат да приемат такива мерки в ключовата за ефективността област „околна среда“ в съответствие с член 12 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013. Тези мерки за стимулиране се състоят от бонуси за надхвърляне и санкции за недостигане на целевите равнища на ефективност и следва да се добавят към или да се приспадат от приетите установени разходи в зависимост от нивото на постигнатата ефективност.

Такива схеми за финансово стимулиране, трябва да съответстват на следните принципи:

- а) таксовата единица за година $N + 2$ се коригира, така че да се предвиди бонус, ако съответната цел относно ефективността за година N бъде надхвърлена от действителното равнище на ефективност на доставчика на аеронавигационно обслужване, или санкция, ако тя не бъде достигната;
 - б) приложимите нива на бонусите и санкциите трябва да са съизмерими с целите, които трябва да бъдат постигнати, и с постигнатата ефективност. Не трябва да има бонуси за равнище на ефективност, което е равно на или по-ниско от очакваното съгласно целите относно ефективността;
 - в) приложимите нива на бонусите и санкциите трябва да са равни;
 - г) максималният размер на съвкупните бонуси и максималният размер на съвкупните санкции не трябва да надвишава 1 % от приходите от аеронавигационно обслужване в година N ;
 - д) нивата на отклоненията в ефективността, както и приложимите нива на бонусите и санкциите се определят след консултацията, посочена в член 9, и се фиксират в плана за ефективност;
 - е) в случай на цели на равнището на функционални блокове въздушно пространство, бонуси и санкции се прилагат за съответните доставчици на аеронавигационно обслужване;
 - ж) за ключовата за ефективността област „капацитет“ целевите равнища на ефективност могат да бъдат коригирани, така че да включват само причини за закъснения, свързани с капацитета на КВД, маршрутизацията от КВД, персонала на КВД, оборудването на КВД, управлението на въздушното пространство и специално събитие с кодовете C, R, S, T, M и P от ръководството на потребителя за УПКВД.
2. Националните органи за надзор следят за правилното прилагане на тези схеми за стимулиране от доставчиците на аеронавигационно обслужване.

Член 16

Модулиране на такси за аеронавигационно обслужване

1. Държавите членки, следвайки предложението за консултации, предвидено в член 9, могат да модулират на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство и при недискриминиращи и прозрачни условия таксите за аеронавигационно обслужване, дължими от ползвателите на въздушното пространство, за да отразят техните усилия, по-специално:

- а) за оптимизиране използването на аеронавигационното обслужване;
- б) за намаляване въздействието на полетите върху околната среда;
- в) за намаляване на общите разходи на аеронавигационното обслужване и увеличаване на неговата ефикасност, по-специално чрез модулиране на таксите съобразно степента на натоварване на мрежата в дадена зона или по даден маршрут в даден момент.

Модулацията на таксите не води до каквато и е обща промяна на приходите за доставчика на аеронавигационно обслужване. Прекомерни или недостатъчни възстановявания се пренасят в следващия период.

2. Таксите за аеронавигационно обслужване могат също да бъдат модулирани (при недискриминиращи и прозрачни условия) с цел да се ускори внедряването на функциите за УВД на SESAR. Модулацията може да е насочена по-специално към предоставяне на стимули за оборудване на въздухоплавателни средства със системи, включени в съвместни проекти, посочени в член 15а, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 550/2004.

3. Модулирането на такси за аеронавигационно обслужване означава изменение на маршрутната такса и/или терминалната такса изчислени въз основа на разпоредбите на членове 11 и 12.

4. Националните надзорни органи следят за правилното прилагане на тези схеми за стимулиране от доставчиците на аеронавигационно обслужване.

Член 17

Определяне на таксови единици за зони за събиране на такси

1. Държавите членки осигуряват ежегодното определяне на таксовите единици за всяка зона за събиране на такси. Без да се засяга параграф 2, таксовите единици не се променят в хода на годината.

Таксовите единици се определят съгласно следния процес:

- а) За всяка година от референтния период таксовите единици за година N се изчисляват към 1 ноември на годината $N-1$ въз основа на установените единични разходи, включени в плана за ефективност, и корекциите, посочени в точка 2.2 от приложение IV и приложение V към настоящия регламент.
- б) Таксовите единици за година N трябва да бъдат представени от държавата членка на Комисията до 1 юни на година $N-1$, съгласно изискванията на член 9, параграфи 1 и 2.

- в) Комисията оценява тези таксови единици спрямо разпоредбите на настоящия регламент и на Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013.
- г) Когато Комисията установи, че таксовите единици са съобразени с разпоредбите на настоящия регламент и на Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, тя уведомява за това съответната държава членка в срок от четири месеца след предоставянето на таксовите единици.
- д) Когато Комисията установи, че таксовите единици не са в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент и на Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, тя информира в срок от четири месеца след предоставянето на таксовите единици съответната държава членка, която в срок от един месец представя на Комисията преработените таксови единици.
- е) Държавите членки информират Комисията и Евроконтрол, ако е уместно, за таксовите единици за всяка зона за събиране на такси най-късно до 1 ноември на година N-1.

Таксовите единици се определят в национална валута. Когато държавите членки, които са част от един функционален блок въздушно пространство решат да създадат обща зона за събиране на такси с единна таксова единица, тази таксова единица се определя в евро или в националната валута на една от съответните държави членки. Съответните държави членки уведомяват Комисията и Евроконтрол за приложимата валута.

2. Ако плановете за ефективност са приети след 1 ноември на годината, предхождаща годината, през която започва референтният период, или са преразгледани в съответствие с членове 17 и 19 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, таксовите единици се преизчисляват при необходимост въз основа на окончателно приетия план или приложимите коригиращи мерки. За тази цел и в съответствие с член 16 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, държавите членки трябва да изчисляват и започват да прилагат своите таксови единици в съответствие с приетия план за ефективност възможно най-рано през първата година от референтния период или първата година на прилагане на преразгледаните планове и цели за ефективност. Разликата в приходите, дължаща се на временното прилагане на първоначалната таксова единица, се пренася в изчисленията на таксовите единици за следващата година. За първата година от референтния период или първата година на прилагане на преразгледаните планове и цели за ефективност, механизмът за поделение на риска, свързан с въздушното движение, предвиден в член 13, се прилага въз основа на установените разходи и единици обслужване, заложиени в окончателно приетия план за ефективност, и на действителните единици обслужване за годината.

Член 18

Събиране на такси

1. Събирането на такси от държавите членки може да става посредством единна такса за полет. Ако таксите се фактурират и събират на регионален принцип, валутата, в която се издава фактурата, може да бъде евро, а към съответната таксова единица може да бъде добавена административна таксова единица, отразяваща разходите по фактуриране и събиране на таксите. Държавите членки гарантират, че сумите, събрани от тяхно име се използват за финансиране на разходите, определени в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент.

2. Ползвателите на аеронавигационно обслужване заплащат съвременно и изцяло всички такси по обслужването.

3. Държавите членки осигуряват прилагането на ефективни мерки за принудително изпълнение. Тези мерки могат да включват отказ на обслужване, задържане на въздухоплавателно средство или други мерки за принудително изпълнение в съответствие с приложимото законодателство.

ГЛАВА IV

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 19

Обжалване

Държавите членки гарантират, че решенията, взети в съответствие с настоящия регламент, са подходящо обосновани и подлежат на ефективно преразглеждане и/или процедура на обжалване.

Член 20

Улесняване на надзора

Доставчиците на аеронавигационно обслужване улесняват инспекциите и проучванията от съответния национален надзорен орган или от квалифицирани организации, действащи от името на последния, включително посещения на място. Упълномощените лица имат право

- а) да извършват преглед на съответните счетоводни документи, инвентарни книги и всякакви други материали, отнасящи се до определянето на такси за аеронавигационно обслужване;
- б) да правят копия на такива документи или на извлечения от тях;
- в) да искат устни обяснения на място;
- г) да влизат в съответните помещения, терени или превозни средства.

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

Член 21

Преразглеждане

Преразглеждането от страна на Комисията на схемата за ефективност, посочена в член 24 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013 включва механизма за поделение на риска, свързан с въздушното движение, посочен в член 13, механизма за поделение на разходите, посочен в член 14, схемите за стимулиране, установени съгласно член 15, модулирането на таксите съгласно член 16, както и тяхното въздействие и ефективност при постигането на поставените цели за ефективност.

Член 22

Влизане в сила и прилагане

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

2. Настоящият регламент се прилага от началото на втория референтен период, както е определено в член 8 на Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, до края на посочения период. Що се отнася до прилагането на схемата за отчитане на ефективността, с цел да се даде възможност за приемането на валидните за целия Европейски съюз цели, предвидени в член 10, параграф 2 от Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, преди началото на втория референтен период и за подготовката и приемането на планове за ефективност в съответствие с разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС) № 390/2013, член 1, параграф 5, член 3, член 7, параграф 4, член 9, член 14, параграф 2, букви б) — е) и член 17, както и приложенията към настоящия регламент се прилагат от датата на влизане в сила на настоящия регламент.

Член 23

Отмяна на Регламент (ЕО) № 1794/2006 на Комисията

Регламент (ЕО) № 1794/2006 на Комисията от 6 декември 2006 година за установяване на обща схема за таксуване на аеронавигационното обслужване се отменя, считано от 1 януари 2015 г.

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

Съставено в Брюксел на 3 май 2013 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОЦЕНКА НА НАЛИЧИЕТО НА ПАЗАРНИ УСЛОВИЯ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ТЕРМИНАЛНО АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ И/ИЛИ КНО, МЕТ И АИО ОБСЛУЖВАНЕ В СЪОТВЕТСТВИЕ С ЧЛЕН 3

Условията, които трябва да бъдат оценени, за да се определи дали терминалното аеронавигационно обслужване и/или обслужването в областите КНО, МЕТ и АИО се предоставят при пазарни условия са, както следва:

1. Степента, в която доставчици на аеронавигационно обслужване могат свободно да предлагат предоставяне или да се оттеглят от предоставянето на такова обслужване:
 - а) съществуването по един или друг начин на значителни правни или икономически пречки, които биха могли да възпрепятстват доставчиците на аеронавигационно обслужване да предлагат, да предоставят или да се оттеглят от предоставянето на такова обслужване;
 - б) продължителността на договора, и
 - в) съществуването на процедура, която позволява прехвърлянето на активи и персонал от един доставчик на аеронавигационно обслужване към друг.
2. Степента, в която е възможен свободен избор по отношение на доставчик на обслужване, включително, когато става въпрос за летища, възможността за собствено предоставяне:
 - а) съществуването по един или друг начин на правни, договорни или практически пречки за смяната на доставчика на обслужване или, в случай на терминално аеронавигационно обслужване, за преминаване на летищата към собствено аеронавигационно обслужване;
 - б) ролята на представителите на ползвателите на въздушното пространство при избора на доставчик на обслужване.
3. Степента, в която може да се избира измежду няколко доставчика на обслужване:
 - а) съществуването на публична тръжна процедура (не се прилага в случай на собствено обслужване);
 - б) ако е приложимо, доказателства за участието в тръжната процедура на алтернативни доставчици на обслужване, които са предоставяли обслужване в миналото, включително възможността за собствено обслужване за летища.
4. За терминално аеронавигационно обслужване — степента, в която летищата са подложени на ценови натиск или регулиране на базата на икономическо стимулиране:
 - а) дали летищата активно се конкурират за бизнеса на авиолиниите;
 - б) степента, в която летищата поемат таксата за аеронавигационно обслужване;
 - в) дали летищата оперират в конкурентна среда или в условията на икономическо стимулиране, което трябва да ограничи отгоре цените или по някакъв друг начин да стимулира намаляването на разходите.
5. Когато доставчикът на терминално аеронавигационно обслужване или на КНО, МЕТ и АИО обслужване осигурява също аеронавигационно обслужване по маршрута, тези дейности подлежат на отделно счетоводство и отделна отчетност.
6. За терминалното аеронавигационно обслужване оценката съгласно настоящото приложение се извършва поотделно на всяко летище, в зависимост от случая.

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПРОЗРАЧНОСТ НА РАЗХОДИТЕ И ПРОЗРАЧНОСТ НА ЕДИНИЧНИТЕ РАЗХОДИ

1. ОТЧЕТНА ТАБЛИЦА

Държавите членки, както и доставчиците на аеронавигационно обслужване, попълват отчетната таблица в настоящото приложение за всяка зона за събиране на такси, за която отговарят, и за всяка година на всеки референтен период. Държавите членки предоставят и консолидирана отчетна таблица за всяка зона за събиране на такси, за която те отговарят.

Консолидирана отчетна таблица се попълва за всяко летище, предмет на разпоредбите на настоящия регламент. За летища с по-малко от 70 000 ППП въздушни транспортни движения годишно, където разходите се изчисляват като средна стойност за предходните три години, разходите могат да бъдат представени в консолидиран вид.

Когато дадена зона за събиране на такси се простира във въздушното пространство на няколко държави членки, те попълват таблицата съвместно в съответствие с правилата, посочени в член 5, параграф 4.

Действителните разходи се определят въз основа на окончателните заверени сметки. Разходите се определят в съответствие с бизнесплана, изискван съгласно сертификата, и се отчитат във валутата, в която са определени, съгласно член 7, параграф 1, четвърта алинея.

Действителният брой на единиците обслужване се определя въз основа на данните, предоставени от организацията, която фактурира и събира таксите. Всяка разлика спрямо тези данни следва да бъде надлежно обоснована в допълнителната информация.

С цел да се улесни определянето от Комисията на валидни за целия Европейски съюз цели относно ефективността и без да се засягат плановете за ефективност, които трябва да бъдат приети на национално равнище или на равнище функционален блок въздушно пространство, деветнадесет месеца преди началото на референтния период държавите членки, както и доставчиците на аеронавигационно обслужване, попълват отчетна таблица с първоначалните прогнозни стойности.

Таблица 1 - Общи разходи и единични разходи

Наименование на зоната за събиране на такси					Референтен период : N - N+4									
Валута														
Наименование на организацията:														
Установени разходи (план за ефективност)					Действителни разходи									
Подробни данни за разходите					N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Подробни данни, групирани според характера (в номинално изражение)														
1.1 Персонал														
1.2 Други оперативни разходи ⁽¹⁾														
1.3 Амортизация														
1.4 Капиталови разходи														
1.5 Извънредни позиции														
1.6 Общи разходи														
Общо % n/n-1														
Персонал % n/n-1														
Други оп. % n/n-1														
2. Подробни данни, групирани според услугата (в номинално изражение)														
2.1 Управление на въздушното движение														
2.2 Комуникации ⁽²⁾														
2.3 Навигация ⁽²⁾														
2.4 Наблюдение ⁽²⁾														
2.5 Издирване и спасяване														
2.6 Аеронавигационна информация ⁽²⁾														
2.7 Метеорологично обслужване ⁽²⁾														
2.8 Разходи за надзор														
2.9 Други държавни разходи ⁽¹⁾														
2.10 Общи разходи														
Общо % n/n-1														
УВД % n/n-1														
КНО обслужване % n/n-1														
3. Допълнителна информация (в номинално изражение)														
Средна база на активите														
3.1 Нетна счетоводна стойност на дълготрайните активи														
3.2 Корекции на общите активи														
3.3 Нетни краткотрайни активи														
3.4 Общо база на активите														
Капиталови разходи %														
3.5 Капиталови разходи преди данъчните отчисления														
3.6 Възвращаемост на собств. капитал														
3.7 Средни лихви по дълговете														
Разходи за съвместни проекти														
3.8 Общо разходи за съвместни проекти														

Разходи, които не подлежат на поделение (член 14, параграф 2, буква б))

3.9 Общо разходи, които не подлежат на поделение										
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Общо разходи след изваждане на разходите за обслужване на полети, освободени от такси (в номинално изражение)

4.1 Разходи за освободени ПВП полети										
4.2 Общо установени/действителни разходи										

5. Показател за ефективност - установена/действителна единична цена (в реално изражение)

5.1 Инфлация % ⁽³⁾										
5.2 Индекс на цените ⁽⁴⁾										
5.3 Общо разх. в реално изражение ⁽⁵⁾										
Общо % n/n-1										
5.4 Общо единици обслужване										
Общо % n/n-1										
5.5 Единични разходи										
Общо % n/n-1										

Позиции от базата на разходите и активите в хил. - Единици обслужване в хил.

(¹) Включително разходи за ЕВРОКОНТРОЛ (вж. подробности в таблица 3).

(²) Да не се попълва, когато това обслужване се предоставя съгласно разпоредбите на член 3

(³) Действителна/прогнозна инфлация, използвана за определяне на установените разходи в номинално изражение – действителна/презгледана прогнозна инфлация

(⁴) Прогнозен индекс на цените - база 100 в година N-3 инфлация N-2 : инфлация N-1:

Действителен индекс на цените - база 100 в година инфлация N-2 : инфлация N-1:

N-3

(⁵) Установени разходи (план за ефективност) в реално изражение – действителни/презгледани прогнозни разходи в цена от година N-3

2. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

Освен това държавите членки, както и доставчиците на аеронавигационно обслужване, предоставят най-малкото следната информация:

- а) описание на методиката, използвана за разпределяне на разходите за съоръжения или обслужване между различните аеронавигационни услуги въз основа на списъка на съоръженията и услугите, посочени в Регионалния аеронавигационен план на ИКАО за Европейския регион (Док. 7754), и описание на методиката, използвана за разпределяне на тези разходи между различните зони за събиране на такси;
- б) описание на методиката и предположенията, използвани за определяне на разходите за аеронавигационно обслужване, предоставяно на ПВП полети, когато се правят изключения за ПВП полети в съответствие с член 10;
- в) съгласно член 7, параграф 2 — описание и обосновка на възможните корекции извън разпоредбите на Международните счетоводни стандарти;
- г) описание и обяснение на метода, приет за изчисляване на разходите за амортизация: исторически цени или текущи стойности. Когато е прието счетоводно отчитане на принципа на текущата стойност, се предоставя информация за сравними исторически цени;
- д) обосновка за капиталовите разходи, включително компонентите на базата на активите, евентуалните корекции в общите активи и възвращаемостта на собствения капитал;
- е) сумарните разходи на летище за летища с по-малко от 70 000 ППП въздушни транспортни движения годишно, когато те са представени по консолидиран начин в отчетната таблица;
- ж) определяне на критериите, използвани за разпределяне на разходите между терминалното аеронавигационно обслужване и аеронавигационното обслужване по маршрута за всяко летище, попадащо в обхвата на настоящия регламент;
- з) разбивка на разходите за метеорологично обслужване (МЕТ) на преки разходи и „същински разходи“ за метеорологично обслужване, които се определят като разходи за поддържане на метеорологични съоръжения и услуги, които се използват и за общи метеорологични цели. Тук са включени общ анализ и прогнозиране, мрежи за наблюдение на повърхността и горното въздушно пространство, метеорологични комуникационни системи, центрове за обработка на данни и за подпомагане на базови изследвания, обучението и администрирането;
- и) описание на методиката, използвана за разпределяне на общите разходи за метеорологично обслужване и същинските разходи за метеорологично обслужване в областта на гражданското въздухоплаване и между зоните за събиране на такси;
- й) съгласно изискването в точка 1, деветнадесет месеца преди началото на референтния период — описание на докладваните прогнозни разходи и обем на въздушното движение;
- к) описание на отчетените действителни разходи и разликата спрямо установените разходи — за всяка година от референтния период;
- л) описание на отчетените действителни единици обслужване и разликите както спрямо прогнозата, така и в сравнение с данните, предоставени от Евроконтрол, когато е уместно, за всяка година от референтния период;
- м) за всяка година от референтния период — разликата между инвестициите на доставчиците на аеронавигационно обслужване, записани в плановете за ефективност, и действителните разходи, както и разликата между планираната дата на въвеждане в действие на тези инвестиции и действителното състояние.

Таблица Б

Организация: Зона за събиране на такси: Наименование на летището:							Година N		
Летище i	(N-3)	(N-2)	(N-1)	(N)	(N+1)	(N+2)	(N+3)	(N+4)	(N+5)
Годишна цена (a)									
Единица обслужване (b)									
Единична цена									

1.2. Допълнителна информация

Освен това държавите членки предоставят най-малкото следната информация:

- a) описание на критериите, използвани за разпределяне на разходите за съоръжения или обслужване между различните аеронавигационни услуги въз основа на списъка на съоръженията и услугите, изброени в Регионалния аеронавигационен план на ИКАО, Европейски регион (Док. 7754);
- б) описание и обяснение на разликите между планираните и действителните стойности за година (N-1) по отношение на всички данни, предоставени в таблици А и Б;
- в) описание и обяснение на петгодишните планирани разходи и инвестиции във връзка с очаквания обем на въздушното движение;
- г) описание и обяснение на метода, приет за изчисляване на разходите за амортизация: исторически цени или текущи стойности;
- д) обосновка за капиталовите разходи, включително компонентите на базата на активите.

2. ФИНАНСИРАНЕ НА АЕРОНАВИГАЦИОННОТО ОБСЛУЖВАНЕ

Доставчиците на аеронавигационно обслужване предоставят описание на начина или начините, по които се финансират разходите за аеронавигационно обслужване, за всяка зона за събиране на такси.

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ЕДИНИЦИТЕ ОБСЛУЖВАНЕ ПО МАРШРУТА И НА СЪОТВЕТНИТЕ ТАКСОВИ ЕДИНИЦИ**1. Изчисляване на единиците обслужване по маршрута**

- 1.1. Единиците обслужване по маршрута се изчисляват като произведение на променливата за разстояние и променливата за тегло на съответното въздухоплавателно средство. Общият брой единици обслужване по маршрута се състои от общия брой единици обслужване на ППП полети, както и общия брой единици обслужване на ПВП полети, които не са освободени в съответствие с член 10.
- 1.2. Променливата за разстояние се получава чрез разделяне на сто на броя на километрите на ортодромическото разстояние между точките на влизане и на излизане от зоните за събиране на такси съгласно последния известен полетен план, представен от съответното въздухоплавателно средство за целите на управлението на потоците въздушно движение.
- 1.3. Ако точката на влизане и точката на излизане за един полет са идентични в дадена зона за събиране на такси, променливата за разстояние е равна на ортодромическото разстояние между тези точки и най-отдалечената точка в полетния план, умножено по две.
- 1.4. Разстоянието, което се взема предвид, се намалява с 20 km за всяко излитане и за всяко кацане на територията на държава членка.
- 1.5. Променливата за тегло, изразена като число, закръглено до втория знак след десетичната запетая, е квадратният корен на частното, получено чрез разделяне на петдесет на стойността в метрични тонове на максималното сертифицирано излетно тегло на въздухоплавателното средство, както е посочено в удостоверението за летателна годност или друг еквивалентен официален документ, представен от оператора на въздухоплавателното средство. Когато това тегло не е известно, се използва теглото на най-тежкото съществуващо въздухоплавателно средство от същия тип. Когато дадено въздухоплавателно средство има множество сертифицирани максимални излетни тегла, се използва най-голямото. Когато оператор на въздухоплавателно средство експлоатира две или повече въздухоплавателни средства, които са различни модели на един и същ тип, осреднената стойност от максималното излетно тегло на всички негови въздухоплавателни средства от този тип се използва за всяко въздухоплавателно средство от този тип. Изчисляването на променливата за тегло за тип въздухоплавателно средство и за оператор се извършва поне веднъж годишно.

2. Изчисляване на маршрутните таксови единици

- 2.1. Таксовата единица за обслужване по маршрута се изчислява преди началото на всяка година от референтния период.
- 2.2. Тя се получава като с прогнозния общ брой единици обслужване по маршрута за съответната година, както е определено в плана за ефективността, се раздели алгебричната сума от следните елементи:
 - i) установените разходи в номинално изражение за съответната година, както е определено в плана за ефективност,
 - ii) компенсацията на разликата между прогнозната и реалната инфлация, както е посочено в член 7, параграф 1,
 - iii) възстановяването на разходи за реструктуриране, ако те са одобрени в съответствие с член 7, параграф 4,
 - iv) преносите, произтичащи от прилагането на механизма за поделение на риска, свързан с въздушното движение, както е посочено в член 13,
 - v) преносите от предходния референтен период, произтичащи от прилагането на механизма за поделение на разходите, както е посочено в член 14,
 - vi) бонусите и санкциите, произтичащи от схемите за финансово стимулиране, посочени в член 15;
 - vii) прекомерните или недостатъчните възстановявания, които могат да възникнат в резултат на модулацията на таксите за аэронавигационно обслужване в приложение на член 16;
 - viii) прекомерните или недостатъчните възстановявания в резултат на колебания във въздушното движение;
 - ix) за първите два референтни периода — прекомерните или недостатъчните възстановявания, понесени от държавите членки до 2011 г. включително;
 - x) приспадане на други приходи.

ПРИЛОЖЕНИЕ V

ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ЕДИНИЦИТЕ ТЕРМИНАЛНО ОБСЛУЖВАНЕ И НА ТАКСОВИТЕ ЕДИНИЦИ ЗА ТЕРМИНАЛНО ОБСЛУЖВАНЕ**1. Изчисляване на единиците терминално обслужване**

- 1.1. Единицата терминално обслужване отговаря на променливата за тегло на съответното въздухоплавателно средство.
- 1.2. Променливата за тегло, изразена като число, закръглено до втория знак след десетичната запетая, представлява повдигнатото на степен 0,7 частно от разделянето с петдесет на стойността в тонове на максималното сертифицирано излетно тегло на въздухоплавателното средство, посочено в приложение IV, точка 1.5.

2. Изчисляване на терминални таксови единици

- 2.1. Терминалната таксова единица се изчислява преди началото на всяка година от референтния период.
- 2.2. Тя се получава като с прогнозния общ брой единици терминално обслужване за съответната година, както е определено в плана за ефективността, се раздели алгебричната сума от следните елементи:
- i) установените разходи в номинално изражение за съответната година, както е определено в плана за ефективност,
 - ii) компенсацията на разликата между прогнозната и реалната инфлация, както е посочено в член 7, параграф 1,
 - iii) възстановяването на разходи за реструктуриране, ако те са одобрени в съответствие с член 7, параграф 4,
 - iv) преносите, произтичащи от прилагането на механизма за поделение на риска, свързан с въздушното движение, както е посочено в член 13, ако е уместно,
 - v) преносите от предходния референтен период, произтичащи от прилагането на механизма за поделение на разходите, както е посочено в член 14,
 - vi) бонусите и санкциите, произтичащи от схемите за финансово стимулиране, посочени в член 15;
 - vii) прекомерните или недостатъчните възстановявания, които могат да възникнат в резултат на модулацията на таксите за аеронавигационно обслужване при прилагането на член 16;
 - viii) прекомерните или недостатъчните възстановявания в резултат на колебания във въздушното движение;
 - ix) за първите два референтни периода — прекомерните или недостатъчните възстановявания, понесени от държавите членки до 2014 г. включително;
 - x) приспадане на други приходи.

ПРИЛОЖЕНИЕ VI

МЕХАНИЗЪМ НА ТАКСУВАНЕ

1. ОТЧЕТНА ТАБЛИЦА

Държавите членки, както и доставчиците на аеронавигационно обслужване, попълват отчетната таблица в настоящото приложение за всяка зона за събиране на такси, за която отговарят, и за всеки референтен период. Държавите членки предоставят и консолидирана таблица за всяка зона за събиране на такси, за която те отговарят.

Когато дадена зона за събиране на такси се простира във въздушното пространство на няколко държави членки, те попълват таблицата съвместно в съответствие с разпоредбите на член 5, параграф 4.

Таблица 2 - Изчисляване на таксови единици

Наименование на зоната за събиране на такси : Наименование на организацията:	Референтен период : N - N+4				
Изчисляване на таксови единици	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p>1. Установени разходи в номинално изражение и компенсация на инфлацията</p> <p>1.1 Установени разходи в номинално изражение - без ПВП - таблица 1</p> <p>1.2 Действителна стойност на инфлацията - таблица 1</p> <p>1.3 Прогнозна стойност на инфлацията - таблица 1</p> <p>1.4 Компенсация на инфлацията ⁽¹⁾ : сума от год.N, подлежаща на пренос</p> <p>2. Прогнозен и действителен общ брой на единиците обслужване</p> <p>2.1 Прогнозен общ брой на единиците обслужване (план за ефективност)</p> <p>2.2 Действителен общ брой на единиците обслужване</p> <p>2.3 Действителен / прогнозен общ брой на единиците обслужване (в %)</p> <p>3. Разходи, подлежащи на поделение на риск, свързан с възд. движ.</p> <p>3.1 Установени разходи в номинално изр. - без ПВП (отчетени в таблица 1)</p> <p>3.2 Компенсация на инфлацията : сума, пренесена в година N</p> <p>3.3 Въздушно движение : суми, пренесени в година N</p> <p>3.4 Поделение на риск, свързан с възд. движ.: доп. приходи, пренесени в година N</p> <p>3.5 Поделение на риск, свързан с възд. движ.: загуби на приходи, пренесени в година N</p> <p>3.6 Разходи, изключени от поделянето : суми, пренесени в година N</p> <p>3.7 Бонус или санкция във връзка с ефективността</p> <p>3.8 Прекомерни(-) или недостатъчни(+) възстановявания ⁽²⁾ : суми, пренесени в год. N</p> <p>3.9 Общо за изчисляването на таксовата единица за година N</p> <p>3.10 Поделение на риск, свързан с въздушното движение : доп. приходи за година N, подлежащи на пренасяне</p> <p>3.11 Поделение на риск, свързан с въздушното движение : загуби на приходи за година N, подлежащи на пренасяне</p> <p>3.12 Прекомерни/недостатъчни възстановявания в резултат на колебания във възд. движение през година N, подлежащи на пренасяне</p> <p>Параметри за поделянето на риска, свързан с въздушното движение</p> <p>3.13 % допълнителни приходи, върнати на ползвателите през година N+2</p> <p>3.14 % загуби на приходи, поети от ползвателите на въздушното пространство</p> <p>4. Разходи, които не подлежат на поделение на риска, свързан с въздушното движение</p> <p>4.1 Установени разходи в номинално изражение - без ПВП (таблица 1)</p> <p>4.2 Компенсация на инфлацията : сума, пренесена в година N</p> <p>4.3 Въздушно движение : суми, пренесени в година N</p> <p>4.4 Разходи, изключени от поделянето : суми, пренесени в година N</p> <p>4.5 Разходи за реструктуриране : суми, пренесени в година N</p> <p>4.6 Прекомерни(-) или недостатъчни(+) възстановявания ⁽²⁾ : суми, пренесени в год. N</p> <p>4.7 Обща сума за изчисляването на таксовата единица за година N</p> <p>4.8 Прекомерни/недостатъчни възстановявания в резултат на колебания във въздушното движение през година N, подлежащи на пренасяне</p> <p>5. Други приходи - прилагана таксова единица (в национална валута)</p> <p>5.1 Общо други приходи</p> <p>5.3 от програми за подпомагане от Европейския съюз</p> <p>5.4 от национални публични фондове</p> <p>5.5 Търговски дейности</p> <p>5.6 Други приходи</p> <p>5.7 Всичко общо за изчисляването на таксовата единица за година N</p> <p>5.8 Таксова единица за година N (в национална валута)</p> <p>5.9 Компонент ДАО (доставчици) на таксовата единица</p> <p>5.10 Компонент МЕТ на таксовата единица</p> <p>5.11 Държавен компонент (ННО) на таксовата единица</p> <p>5.12 Такс. единица за година N, която би била прилагана без оглед на другите приходи</p>					

Разходи, приходи и други суми в хил. евро - Единици обслужване в хил.

⁽¹⁾ Сутарен ефект на годишните разлики между действителната и прогнозната инфлация – корекция на общите установени разходи

⁽²⁾ Прекомерни/недостатъчни възстановявания, извършени до годината на влизане в сила на метода на установените разходи

2. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

В допълнение държавите членки събират и предоставят най-малкото следната информация:

- а) описание и обосновка за създаването на различните зони за събиране на такси, по-специално по отношение на зоните за събиране на терминални такси и потенциални кръстосани субсидии между летища;
 - б) описание на политиката за освобождаване и описание на финансовите средства за покриване на свързаните с това разходи;
 - в) описание на другите приходи, ако има такива, разбити по различните категории, посочени в член 2, параграф 10;
 - г) описание и обяснение на стимулите, прилагани по отношение на ползвателите на аеронавигационно обслужване по силата на член 15;
 - д) описание и обяснение на модулацията на такси за аеронавигационно обслужване, прилагана съгласно член 16.
-

ПРИЛОЖЕНИЕ VII

ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

1. ОТЧЕТНА ТАБЛИЦА

Държавите членки попълват отчетната таблица в настоящото приложение за всяка зона за събиране на такси, за която отговарят, и за всяка година от всеки референтен период.

Загуби от поделяне на риска, свързан с възд. движение, год. N-4								
Загуби от поделяне на риска, свързан с възд. движение, год. N-3								
Загуби от поделяне на риска, свързан с възд. движение, год. N-2								
Загуби от поделяне на риска, свързан с възд. движение, год. N-1								
Загуби от поделяне на риска, свързан с възд. движение, год. N								
Загуби от поделяне на риска, свързан с възд. движение, год. N+1								
Загуби от поделяне на риска, свързан с възд. движение, год. N+2								
Общо корекция поради загубите от поделяне на риска, свързан с въздушното движение								
Разходи, изключени от поделянето на разходи, година N-5								
Разходи, изключени от поделянето на разходи, година N-4								
Разходи, изключени от поделянето на разходи, година N-3								
Разходи, изключени от поделянето на разходи, година N-2								
Разходи, изключени от поделянето на разходи, година N-1								
Общо разходи, изключени от поделянето на разходи								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2005 г.								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2006 г.								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2007 г.								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2008 г.								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2009 г.								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2010 г.								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2011 г.								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2012 г. (само терминални навигационни такси)								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2013 г. (само терминални навигационни такси)								
Прекомерни/недостатъчни възстановявания преди установените разходи, 2014 г. (само терминални навигационни такси)								
Общо пренесени суми								

2. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

Освен това държавите членки предоставят най-малкото следната информация:

- а) разбивка на разходите за съвместни проекти по отделни проекти;
 - б) описание на разходите, обусловени от неконтролируеми фактори, групиране според характера им и фактора, включително обосновката и промените в основните предположения;
 - в) описание на преносите на прекомерни или недостатъчни възстановявания, понесени от държавите членки до 2011 г. за маршрутните такси и до 2014 г. за терминалните такси;
 - г) описание на преносите, произтичащи от механизма за поделение на риска, свързан с въздушното движение, в съответствие с член 13;
 - д) описание на преносите, произтичащи от механизма за поделение на разходите в съответствие с член 14, параграф 2;
-

ЦЕНИ ЗА АБОНАМЕНТ ЗА 2013 г. (без ДДС, с включени разходи за стандартна доставка)

Официален вестник на ЕС, серии L + C, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	1 300 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, на хартиен носител + годишно сборно издание на DVD	на 22 официални езика на ЕС	1 420 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия L, единствено на хартиен носител	на 22 официални езика на ЕС	910 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серии L + C, месечно издание на DVD (сборно издание)	на 22 официални езика на ЕС	100 EUR за годишен абонамент
Притурка към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане), DVD, едно издание на седмица	многоезичен: на 23 официални езика на ЕС	200 EUR за годишен абонамент
Официален вестник на ЕС, серия C — Конкурси	на език/езици в зависимост от конкурса	50 EUR за годишен абонамент

Абонамент за *Официален вестник на Европейския съюз*, издаван на официалните езици на Европейския съюз, може да се направи за 22 езикови версии. Един абонамент включва сериите L (Законодателство) и C (Информация и известия).

За всяка езикова версия се прави отделен абонамент.

Съгласно Регламент (ЕО) № 920/2005 на Съвета, публикуван в Официален вестник L 156 от 18 юни 2005 г., според който институциите на Европейския съюз временно не са задължени да съставят всички актове на ирландски език и да ги публикуват на този език, изданията на Официален вестник на ирландски език се разпространяват отделно.

Абонаментът за притурката към Официален вестник (серия S — Договори за обществени поръчки и процедури по възлагане) включва всички 23 официални езикови версии в едно общо многоезиково DVD.

Абонатите на *Официален вестник на Европейския съюз* имат право, след заявка, да получат различните приложения към Официален вестник без допълнително заплащане. Информация за публикуването на приложенията се предоставя чрез съобщения за читателите, включени в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Продажби и абонаменти

Абонаментът за различните платени периодични издания, като например *Официален вестник на Европейския съюз*, може да бъде направен чрез всички наши търговски представители.

Списъкът на търговските представители е достъпен на адрес:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_bg.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) предлага директен безплатен достъп до законодателството на Европейския съюз. Този интернет сайт дава възможност за справка с *Официален вестник на Европейския съюз* и включва договорите, законодателството, юриспруденцията и подготвителните законодателни актове.

За подробна информация за Европейския съюз посетете интернет сайта: <http://europa.eu>

