



Obsah

II *Nelegislativní akty*

NAŘÍZENÍ

- ★ **Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 390/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě ⁽¹⁾** 1
- ★ **Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 391/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby ⁽¹⁾** 31

Cena: 4 EUR

(¹) Text s významem pro EHP

CS

Akty, jejichž název není vtištěn tučně, se vztahují ke každodennímu řízení záležitostí v zemědělství a obecně platí po omezenou dobu. Názvy všech ostatních aktů jsou vtištěny tučně a předchází jim hvězdička.

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 390/2013

ze dne 3. května 2013,

kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení)⁽¹⁾, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009⁽²⁾, a zejména na článek 11 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízením (ES) č. 549/2004 se stanoví zřízení systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě. K podrobnému způsobu fungování systému sledování výkonnosti by Komise měla přijmout prováděcí pravidla.
- (2) Systém sledování výkonnosti by měl přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy zlepšením celkové efektivnosti letových navigačních služeb v klíčových oblastech výkonnosti, jimiž jsou bezpečnost, životní prostředí, kapacita a efektivita nákladů, a to v souladu s výkonnostním rámcem evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu (ATM) a s přihlédnutím k prvořadým cílům bezpečnosti.
- (3) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb)⁽³⁾ ve znění nařízení (ES) č. 1070/2009 stanoví, aby byl pro účely provádění evropského hlavního plánu ATM zaveden systém poplatků a společné projekty. Systém poplatků i společné projekty jsou nedílnou součástí úspěšného provádění systému sledování výkonnosti.

(4) Podle čl. 11 odst. 1 nařízení (ES) č. 549/2004 by se toto nařízení mělo vztahovat na funkce sítí uspořádání letového provozu uvedené v článku 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru)⁽⁴⁾ ve znění nařízení (ES) č. 1070/2009.

(5) Komisi může být při provádění systému sledování výkonnosti nápomocen orgán pro kontrolu výkonnosti. Tento orgán by měl být schopen poskytovat Komisi nezávislé poradenství ve všech oblastech, které ovlivňují výkonnost letových navigačních služeb a funkcí sítě.

(6) S ohledem na skutečnost, že v provádění systému sledování výkonnosti hrají klíčovou úlohu vnitrostátní dozorové orgány, měly by členské státy zajistit, aby tyto orgány mohly efektivně plnit své povinnosti.

(7) Aby bylo zaručeno dlouhodobé zlepšování vedoucí k dosažení vysoké úrovně společenských cílů v souladu s evropským hlavním plánem ATM, měl by být systém sledování výkonnosti provozován tak, aby přesahoval jedno referenční období.

(8) Systém sledování výkonnosti by měl letové navigační služby řešit od zahájení pojiždění pro vzlet až do ukončení pojiždění po přistání („gate-to-gate“), včetně traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb, s cílem zlepšit celkovou výkonnost sítě.

(9) Systém sledování výkonnosti by měl stanovit ukazatele a závazné cíle ve všech klíčových oblastech výkonnosti tak, aby bylo plně dosaženo požadovaných úrovní bezpečnosti a aby tyto úrovně byly zachovány.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 34.

⁽³⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20.

- (10) Při přijímání výkonnostních cílů pro celou Unii na dané referenční období by Komise měla náležitě zohlednit úroveň výkonnosti, již bylo dosaženo v předchozím sledovaném období či obdobích.
- (11) Vzhledem k silné vazbě mezi různými klíčovými oblastmi výkonnosti by při přípravě a monitorování systému sledování výkonnosti měla být náležitě zohledněna vzájemná závislost výkonnostních cílů s přihlédnutím k prvořadým cílům bezpečnosti.
- (12) Na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru by měly být zavedeny plány výkonnosti, jež by v rámci funkčního bloku vzdušného prostoru ukazovaly z důvodů transparentnosti příspěvek jednotlivých poskytovatelů letových navigačních služeb k dosažení cílů, který by byl sledován na nevhodnější úrovni.
- (13) Plány výkonnosti by měly popisovat opatření, např. systémy pobídek, která by zúčastněným stranám umožnila zlepšovat výkonnost na všech úrovních. Bezpečnost by vzhledem ke své převažující povaze být předmětem pobídek neměla.
- (14) Aby byla zohledněna stanoviska zúčastněných stran, měly by na vnitrostátní úrovni, na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a na úrovni Unie probíhat účinné konzultace.
- (15) V situacích, které nebylo možno v okamžiku přijetí plánů výkonnosti předvídat a které jsou nepřekonatelné a mimo kontrolu členských států a subjektů, na něž se vztahují výkonnostní cíle, by po zavedení příslušných varovných mechanismů mělo být možné provádět vhodná opatření zaměřená na zachování bezpečnostních požadavků a trvalé poskytování služby, která by mohla zahrnovat i revizi výkonnostních cílů na úrovni celé Unie nebo na úrovni místní.
- (16) Pro dosažení cílů systému sledování výkonnosti má zásadní význam civilně-vojenská spolupráce a koordinace s náležitým ohledem na efektivnost vojenských misí.
- (17) Systémem sledování výkonnosti by neměla být dotčena ustanovení nařízení (ES) č. 549/2004 zaměřená na zajištění základních bezpečnostních nebo obranných zájmů.
- (18) Měly by být zvoleny konkrétní a měřitelné klíčové ukazatele výkonnosti, na jejichž základě lze stanovit odpovědnost za dosažení výkonnostních cílů. Související cíle by měly být dosažitelné, realistické a časově vázané a měly by být zaměřeny na účinné řízení udržitelné výkonnosti letových navigačních služeb.
- (19) K plnění závazných výkonnostních cílů podporovaných pobídkami finanční povahy je nezbytná odpovídající provázanost s prováděcím nařízením Komise (EU) č. 391/2013 ze dne 3. května, kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby ⁽¹⁾.
- (20) Klíčové ukazatele výkonnosti a výkonnostní cíle musí být stanoveny a plněny v souladu s bezpečnostními cíli a normami uvedenými v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ⁽²⁾ a jeho prováděcích pravidlech spolu s opatřeními, která přijala Unie k dosažení a zachování těchto cílů.
- (21) Komise by měla plány výkonnosti a výkonnostní cíle posoudit a stanovit, zda jsou v souladu s cíli pro celou Unii a zda odpovídajícím způsobem přispívají k dosažení těchto cílů a k celkové výkonnosti evropské sítě ATM. Pokud tento soulad a odpovídající příspěvek stanovit nelze, měla by Komise požádat o revizi plánu či plánů výkonnosti a výkonnostního cíle či cílů a/nebo o přijetí nápravných opatření.
- (22) Během referenčních období by měl být zaveden účinný postup sledování výkonnosti, včetně shromažďování a šíření údajů, s cílem zajistit, aby vývoj výkonnosti umožnil dosáhnout cílů a aby byla v případě potřeby zavedena nápravná opatření.
- (23) Pokud Komise na základě výsledků sledování získá přesvědčivé důkazy o tom, že původní údaje, předpoklady a zdůvodnění, které vedly ke stanovení původních cílů, již neplatí, může rozhodnout o revizi výkonnostních cílů pro celou Unii nebo může na žádost členského státu povolit revizi místních cílů.
- (24) Výkon funkcí sítě by měl podléhat výkonnostním cílům. Toto nařízení by se proto mělo vztahovat na manažera struktury vzdušného prostoru zřízeného v souladu s článkem 3 nařízení Komise (EU) č. 677/2011 ze dne 7. července 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a kterým se mění nařízení (EU) č. 691/2010 ⁽³⁾. Nařízení Komise (EU) č. 677/2011 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (25) Nařízení Komise (EU) č. 691/2010 ze dne 29. července 2010, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a mění nařízení (ES) č. 2096/2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb ⁽⁴⁾, článek 26 nařízení Komise (EU) č. 677/2011 a prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1216/2011 ze dne 24. listopadu 2011, kterým se mění nařízení Komise (EU) č. 691/2010, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě ⁽⁵⁾, by měly být s účinkem od 1. ledna 2015 zrušeny.
- (26) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

⁽¹⁾ Viz strana 31 v tomto čísle Úředního věstníku.

⁽²⁾ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 201, 3.8.2010, s. 1.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 310, 25.11.2011, s. 3.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví nezbytná opatření ke zvýšení celkové výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě pro všeobecný letový provoz v regionech Evropa (EUR) a Afrika (AFI) stanovených Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO), v nichž jsou členské státy odpovědné za poskytování letových navigačních služeb s ohledem na plnění požadavků všech uživatelů vzdušného prostoru.

2. Za účelem stanovení cílů a sledování výkonnosti se toto nařízení použije na letové navigační služby poskytované:

- a) poskytovateli letových provozních služeb určenými v souladu s článkem 8 nařízení (ES) č. 550/2004;
- b) poskytovateli meteorologických služeb, jsou-li určeni v souladu s čl. 9 odst. 1 nařízení (ES) č. 550/2004;
- c) manažerem struktury vzdušného prostoru zřízeným v souladu s článkem 3 nařízení Komise (EU) č. 677/2011.

Pro účely stanovení cílů a sledování výkonnosti v oblasti efektivity nákladů se toto nařízení použije rovněž na orgány nebo subjekty, kterým vznikly způsobilé náklady, jež mají být získány zpět z uživatelských poplatků, jak je uvedeno v čl. 15 odst. 2 písm. b) nařízení (ES) č. 550/2004 a čl. 6 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013.

3. Aniž je dotčen odstavec 4, mohou členské státy rozhodnout, že se toto nařízení nepoužije na letištní a přibližovací služby poskytované na některých nebo všech jejich letištích, na kterých letecká doprava IFR dosahuje méně než 70 000 pohybů ročně. O přijetí uvedeného rozhodnutí informují Komisi.

4. V případě, že na žádném letišti v členském státě letecká doprava IFR nedosáhne prahové hodnoty 70 000 pohybů za rok, se toto nařízení použije přinejmenším na letiště, na kterém letecká doprava IFR dosahuje nejvíce pohybů.

5. Stanovení cílů v oblasti efektivity nákladů se použije na stanovené náklady určené v čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) nařízení (ES) č. 550/2004.

6. Členské státy mohou toto nařízení použít také:

- a) ve vzdušném prostoru spadajícím pod jejich pravomoc v jiných regionech stanovených ICAO pod podmínkou, že o tom náležitě informují Komisi a ostatní členské státy,

a aniž jsou dotčena práva a povinnosti členských států podle Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 („Chicagská úmluva“);

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

7. Bez ohledu na ochranu ustanovení o informacích uvedených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ⁽¹⁾ a jejích prováděcích předpisech, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 ⁽²⁾ a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 ⁽³⁾, se požadavky týkající se předkládání údajů stanovené v kapitole V použijí na vnitrostátní orgány, poskytovatele letových navigačních služeb, provozovatele letišť, koordinátory letišť a letecké dopravce.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se:

- 1) „provozovatelem letiště“ rozumí řídicí orgán letiště, který ve spojení s jinými činnostmi nebo jinak má podle vnitrostátních právních nebo správních předpisů za úkol spravovat a řídit letištní zařízení a koordinovat a kontrolovat činnosti jednotlivých provozovatelů přítomných na příslušném letišti nebo činných v rámci příslušného letištního systému;
- 2) „údaji“ rozumí kvalitativní, kvantitativní a jiné příslušné informace týkající se výkonnosti letové navigace, které jsou shromažďovány a systematicky zpracovávány Komisí nebo jejím jménem za účelem provádění systému sledování výkonnosti;
- 3) „ukazateli výkonnosti“ rozumí ukazatele používané pro účely sledování, referenčního srovnávání a kontrolu výkonnosti;
- 4) „klíčovými ukazateli výkonnosti“ rozumí ukazatele výkonnosti používané pro účely stanovení cílů výkonnosti;
- 5) „pohyby letecké dopravy IFR“ rozumí součet vzletů a přistání provedených v souladu s pravidly pro let podle přístrojů, vypočítaný jako roční průměr za tři kalendářní roky předcházející předložení plánů výkonnosti;
- 6) „závazným cílem“ rozumí výkonnostní cíl, který byl přijat členskými státy v rámci plánu výkonnosti a na který se vztahuje systém pobídek a/nebo plány nápravných opatření;
- 7) „leteckým dopravcem“ rozumí podnik letecké dopravy s platnou provozní licencí vydanou členským státem v souladu s právními předpisy Evropské unie;
- 8) „stanovenými náklady“ rozumí náklady stanovené podle čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) nařízení (ES) č. 550/2004;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 167, 4.7.2003, s. 23.

⁽²⁾ Úř. věst. L 294, 13.11.2007, s. 3.

⁽³⁾ Úř. věst. L 295, 14.11.2007, s. 7.

- 9) „vnitrostátním orgánem“ rozumí regulační a/nebo dozorový orgán na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, jehož náklady mohou být získány zpět od uživatelů vzdušného prostoru, pokud vzniknou v důsledku poskytování letových navigačních služeb v souladu s čl. 6 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013;
- 10) „spravedlivým posuzováním“ rozumí posuzování, v němž klíčoví ani jiní provozovatelé nejsou trestáni za činnosti, opomenutí nebo přijatá rozhodnutí, která odpovídají jejich zkušenostem a výcviku, ale v němž se netoleruje hrubá nedbalost, úmyslné přestupky a destruktivní činy;
- 11) „koordinátorem letiště“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba jmenovaná členským státem k výkonu koordinačních povinností na koordinovaných letištích uvedených v článku 4 nařízení Rady (EHS) č. 95/93 ze dne 18. ledna 1993 o společných pravidlech pro přidělování letištních časů na letištích Společenství⁽¹⁾;
- 12) „sledováním výkonnosti“ rozumí nepřetržitý proces shromažďování a analýzy údajů za účelem změření skutečného výsledku systému v porovnání s příslušnými (klíčovými) výkonnostními cíli a plány výkonnosti pomocí (klíčových) ukazatelů výkonnosti stanovených v článku 9 a v příloze I;
- 13) „referenčním obdobím“ rozumí období platnosti a uplatňování výkonnostních cílů pro celou Unii a plánů výkonnosti, které je stanoveno v čl. 11 odst. 3 písm. d) nařízení (ES) č. 549/2004;
- 14) „narušením dráhy“ rozumí jakákoliv událost na letišti zahrnující nesprávnou přítomnost letadla, mobilního prostředku nebo osoby v ochranné zóně plochy určené k přistávání nebo vzletům letadel;
- 15) „stanovištěm letových provozních služeb (stanovištěm ATS)“ rozumí civilní nebo vojenské stanoviště odpovědné za poskytování letových provozních služeb;
- 16) „službami CNS, MET a AIS“ rozumí spojovací, navigační a přehledové služby, meteorologické služby pro letovou navigaci a letecké informační služby;
- 17) „mimořádnou událostí“ rozumí okolnosti, za nichž je kapacita ATM neobvykle snížena tak, že míra zpoždění z důvodů ATFM je abnormálně vysoká kvůli plánovanému omezení způsobenému provozní nebo technickou změnou, významným nepříznivým povětrnostním podmínkám, nedostupností rozsáhlých částí vzdušného prostoru z přírodních či politických důvodů nebo stávce a kvůli aktivaci jednotky EACCC manažerem struktury vzdušného prostoru v důsledku jedné nebo několika těchto příčin;
- 18) „náklady na restrukturalizaci“ rozumí významné jednorázové náklady, které poskytovatelům letových navigačních služeb vzniknou během restrukturalizace v důsledku zavádění nových technologií a postupů a souvisejících obchodních modelů, které motivují k integrovanému

poskytování služeb, pokud chce členský stát získat náklady zpět během jednoho nebo více referenčních období. Mohou zahrnovat náklady na vyplácení odstupného zaměstnancům, uzavírání stanovišť řízení letového provozu, přesunutí činnosti na jiné místo a odepisování majetku a/nebo nabývání strategické účasti v jiných poskytovatelích letových navigačních služeb.

Článek 3

Orgán pro kontrolu výkonnosti

1. V případě, že se Komise rozhodne jmenovat orgán pro kontrolu výkonnosti, aby jí byl nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti, tento orgán jmenuje na dobu určitou, která se shoduje s referenčními obdobími. Komise jmenuje předsedu a členy orgánu pro kontrolu výkonnosti.
2. Orgán pro kontrolu výkonnosti má příslušné pravomoci a jedná nezájatě s cílem nezávisle plnit úkoly, které mu Komise uloží, zejména v příslušných klíčových oblastech výkonnosti.
3. Orgán pro kontrolu výkonnosti je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti, zejména pokud jde o:
 - a) shromažďování, prověřování, potvrzování platnosti a šíření údajů týkajících se výkonnosti;
 - b) definici nebo přizpůsobení klíčových oblastí výkonnosti tak, aby byly v souladu s oblastmi uvedenými ve výkonnostním rámci hlavního plánu ATM, jak je uvedeno v čl. 9 odst. 1, a souvisejících klíčových ukazatelů výkonnosti;
 - c) definici příslušných klíčových ukazatelů výkonnosti, která ve všech klíčových oblastech výkonnosti pokrývá výkonnost funkcí sítě a letových navigačních služeb, a to traťových navigačních služeb i letištních a přiblížovacích služeb;
 - d) stanovení a revizi výkonnostních cílů pro celou Unii;
 - e) stanovení varovné prahové hodnoty či hodnot uvedených v čl. 10 odst. 4 pro aktivaci varovných mechanismů uvedených v článku 19;
 - f) posouzení souladu přijatých plánů výkonnosti, včetně výkonnostních cílů, s cíli pro celou Unii;
 - g) případné posouzení souladu varovných prahových hodnot přijatých podle čl. 19 odst. 3 s varovnými prahovými hodnotami pro celou Evropskou unii uvedenými v čl. 10 odst. 4;
 - h) případné posouzení revidovaných výkonnostních cílů nebo nápravných opatření přijatých příslušnými členskými státy;
 - i) sledování, referenční srovnávání a kontrolu výkonnosti letových navigačních služeb, včetně investic a kapitálových výdajů, na místní úrovni a na úrovni Unie;
 - j) sledování, referenční srovnávání a kontrolu výkonnosti funkcí sítě;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 14, 22.1.1993, s. 1.

- k) sledování celkové výkonnosti evropské sítě ATM, včetně přípravy výročních zpráv pro Výbor pro jednotné nebe;
- l) posuzování míry, v níž bylo dosaženo výkonnostních cílů na konci každého referenčního období, s cílem připravit se na následující období;
- m) posuzování plánu výkonnosti manažera struktury vzdušného prostoru, včetně jeho souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii;
- n) udržování kalendáře konzultací se zúčastněnými stranami týkajících se plánů výkonnosti a povinností spojených s konzultacemi podle čl. 9 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013 a podporu při jeho koordinaci.
4. Orgán pro kontrolu výkonnosti předloží na žádost Komise informace *ad hoc* nebo zprávy o otázkách týkajících se výkonnosti.
5. Orgán pro kontrolu výkonnosti může Komisi podat zprávu nebo dát doporučení ke zlepšení systému.
6. Pokud jde o vztahy s vnitrostátními dozorovými orgány:
- a) pro účely sledování celkové výkonnosti evropské sítě ATM získává orgán pro kontrolu výkonnosti od vnitrostátních dozorových orgánů potřebné informace týkající se plánů výkonnosti;
- b) orgán pro kontrolu výkonnosti je vnitrostátním dozorovým orgánům na jejich žádost nápomocen tím, že jim poskytuje nezávislé stanovisko k otázkám týkajícím se výkonnosti, např. věcné srovnání poskytovatelů letových navigačních služeb působících v podobném prostředí (referenční srovnání), analýzy změn výkonnosti za posledních pět let nebo analýzy projekcí;
- c) vnitrostátní dozorové orgány mohou orgán pro kontrolu výkonnosti požádat o pomoc při určování rozpětí orientačních hodnot pro stanovení cílů s ohledem na cíle pro celou Unii. Tyto hodnoty jsou k dispozici vnitrostátním dozorovým orgánům, poskytovatelům letových navigačních služeb, provozovatelům letišť a uživatelům vzdušného prostoru.
7. Aby byl zajištěn soulad s cíli a normami stanovenými a prováděnými v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008, orgán pro kontrolu výkonnosti spolupracuje při plnění úkolů uvedených v odstavci 3, jež se týkají bezpečnosti, podle potřeby s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA).
8. Pro účely sledování celkové výkonnosti evropské sítě ATM orgán pro kontrolu výkonnosti rozvíjí pracovní vztahy s poskytovateli letových navigačních služeb, provozovateli letišť, koordinátory letišť a leteckými dopravci.

Článek 4

Vnitrostátní dozorové orgány

1. Vnitrostátní dozorové orgány jsou odpovědné za vypracování plánů výkonnosti, dohled nad výkonností a sledování plánů výkonnosti a výkonnostních cílů. Při plnění těchto úkolů postupují nestranně, nezávisle a transparentně.

2. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní dozorové orgány měly ve všech klíčových oblastech výkonnosti nezbytné zdroje a prostředky nebo měly přístup k nezbytným zdrojům a prostředkům, které jim umožní plnit úkoly stanovené v tomto nařízení, včetně inspekčních pravomocí k plnění úkolů uvedených v článku 20.

3. Pokud má členský stát více než jeden vnitrostátní dozorový orgán, oznámí Komisi, který z nich odpovídá za vnitrostátní koordinaci při provádění tohoto nařízení.

Článek 5

Funkční bloky vzdušného prostoru

1. Členské státy zavedou plány výkonnosti na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru.

2. Za účelem splnění povinnosti podle odstavce 1 členské státy:

- a) zajistí, aby plán výkonnosti odpovídal šabloně stanovené v příloze II;
- b) oznámí Komisi, který vnitrostátní dozorový orgán nebo subjekt odpovídá za koordinaci v rámci funkčního bloku vzdušného prostoru a za styky s Komisí, pokud jde o provádění plánu výkonnosti;
- c) učiní příslušná opatření s cílem zajistit, aby:
- i) s výhradou ustanovení písmene e) a přílohy I byl pro každý klíčový ukazatel výkonnosti stanoven jediný cíl,
- ii) byl z důvodů transparentnosti v plánu výkonnosti uveden příspěvek každého poskytovatele letových navigačních služeb v rámci funkčního bloku vzdušného prostoru – sledovaný na nejhodnější úrovni – k dosažení výkonnostních cílů, jež jsou pro daný funkční blok vzdušného prostoru stanoveny,
- iii) během referenčního období, kdy se cíle neplní, byla vymezena a uplatňována opatření uvedená v čl. 11 odst. 3 písm. d) nařízení (ES) č. 549/2004. Za tímto účelem se v plánu výkonnosti použijí roční hodnoty;

d) odpovídají za určení a dosažení výkonnostních cílů stanovených na místní úrovni, tj. na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, vnitrostátní úrovni, úrovni oblasti zpoplatnění a úrovni letišť;

e) pokud nebyla vytvořena žádná společná oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb ve smyslu článku 4 prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013 a pokud v důsledku toho byly cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby stanoveny v rámci funkčního bloku vzdušného prostoru pro více než jednu oblast zpoplatnění, sjednotí

tyto cíle v jedinou souhrnnou hodnotu za traťové navigační služby a pro informační účely stanoví celkovou číselnou hodnotu vyjadřující snahu zajistit efektivitu nákladů na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru;

- f) pokud se během referenčního období oblast zpoplatnění změní, prokáží, že tato změna stále umožňuje splnit výkonnostní cíle, jež byly pro toto období přijaty;
- g) zajistí, aby byl plán výkonnosti v souladu s oblastí působnosti tohoto nařízení podle čl. 1 odst. 6 tohoto nařízení a článku 7 nařízení (ES) č. 549/2004.

Článek 6

Manažer struktury vzdušného prostoru

Manažer struktury vzdušného prostoru zřízený podle článku 6 nařízení (ES) č. 551/2004 a článku 3 nařízení Komise (EU) č. 677/2011 plní v souvislosti se systémem sledování výkonnosti tyto úkoly:

- a) podporuje Komisi tím, že zajišťuje příslušné vstupní údaje pro vypracování výkonnostních cílů pro celou Unii před začátkem referenčních období a pro sledování toho, jak je výkonnostních cílů během referenčního období dosahováno. Manažer struktury vzdušného prostoru zejména Komisi upozorňuje na každé podstatné a přetrvávající snížení operační výkonnosti;
- b) v souladu s čl. 21 odst. 5 poskytuje Komisi přístup ke všem údajům uvedeným v příloze V;
- c) podporuje funkční bloky vzdušného prostoru a jejich poskytovatele letových navigačních služeb v dosahování jejich výkonnostních cílů během referenčních období tím, že zajišťuje soulad mezi plány výkonnosti, strategickým plánem sítě a operačním plánem sítě;
- d) v souladu s čl. 5 odst. 1 a čl. 16 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) č. 677/2011 vypracovává plán výkonnosti, tj. výkonnostní plán sítě, který předloží Komisi nejpozději šest měsíců před začátkem každého referenčního období a který Komise před začátkem každého referenčního období přijme. Tento plán výkonnosti je veřejný a:
 - i) obsahuje výkonnostní cíle pro všechny klíčové oblasti výkonnosti a pro všechny ukazatele, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii na celé referenční období, a pro účely sledování používá roční hodnoty,
 - ii) obsahuje popis opatření zaměřených na dosažení těchto cílů,
 - iii) v případě potřeby nebo v případě rozhodnutí Komise obsahuje další klíčové ukazatele výkonnosti a výkonnostní cíle.

Článek 7

Koordinace s Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA)

Podle článku 13a nařízení (ES) č. 549/2004 a v souladu s nařízením (ES) č. 216/2008 členské státy a Komise vhodným způsobem koordinují činnost s agenturou EASA s cílem zajistit řádné zohlednění těchto aspektů:

- a) bezpečnostní aspekty systému sledování výkonnosti, včetně stanovení, revize a plnění klíčových ukazatelů výkonnosti a výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti, jakož i předkládání návrhů příslušných kroků a opatření pro aktivaci varovného mechanismu;
- b) soulad klíčových ukazatelů výkonnosti a výkonnostních cílů v oblasti bezpečnosti s prováděním Evropského programu bezpečnosti letectví.

Článek 8

Délka referenčního období

1. První referenční období pro systém sledování výkonnosti zahrnuje kalendářní roky 2012 až 2014 včetně. Druhé referenční období zahrnuje kalendářní roky 2015 až 2019 včetně. Následná referenční období trvají pět kalendářních let, není-li změnou tohoto nařízení stanoveno jinak.
2. Stejně referenční období se vztahuje na výkonnostní cíle pro celou Unii a na plány výkonnosti a výkonnostní cíle.

Článek 9

Klíčové oblasti výkonnosti a ukazatele výkonnosti

1. Komise za účelem stanovení cílů podle čl. 11 odst. 4 písm. b) nařízení (ES) č. 549/2004 rozhodne o případném doplnění nebo úpravě dalších klíčových oblastí výkonnosti v souladu s postupem podle čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení.
2. Pro účely stanovení cílů odpovídá každé klíčové oblasti výkonnosti jeden klíčový ukazatel výkonnosti nebo omezený počet těchto ukazatelů. Výkonnost letových navigačních služeb se posuzuje na základě závazných cílů stanovených pro jednotlivé klíčové ukazatele výkonnosti.
3. V oddílu 1 přílohy 1 jsou stanoveny klíčové ukazatele výkonnosti pro stanovení cílů a ukazatele výkonnosti na úrovni Unie, které byly pro jednotlivé klíčové oblasti výkonnosti vybrány.
4. V oddílu 2 přílohy I jsou stanoveny místní klíčové ukazatele výkonnosti pro stanovení místních cílů a ukazatele výkonnosti na místní úrovni použité pro stanovení výkonnostních cílů. Místní úroveň, tj. úroveň funkčního bloku vzdušného prostoru, vnitrostátní úroveň, úroveň oblasti zpoplatnění a úroveň letiště, je popsána v oddílu 2 přílohy I.

5. Klíčové ukazatele výkonnosti se během referenčního období nemění. Změny se přijímají změnou tohoto nařízení nejpozději šest měsíců před přijetím nových výkonnostních cílů pro celou Unii.

6. Členský stát se může pro účely vlastního sledování výkonnosti a/nebo v rámci plánu výkonnosti rozhodnout, že stanoví ukazatele výkonnosti a související cíle doplňující klíčové oblasti výkonnosti a stanovené v oddílu 2 přílohy I. Tyto doplňující ukazatele a cíle musí podporovat dosažení cílů pro celou Unii a dosažení výsledných cílů na místní úrovni. Mohou například zahrnovat a popisovat civilně-vojenský nebo meteorologický rozměr plánu výkonnosti a mohou být doprovázeny vhodným systémem pobídek.

7. S cílem usnadnit provádění a měření (klíčových) ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti přijme agentura EASA po konzultaci s orgánem pro kontrolu výkonnosti přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál postupem podle článku 52 nařízení (ES) č. 216/2008, a to před začátkem druhého referenčního období.

KAPITOLA II

PŘÍPRAVA PLÁNŮ VÝKONNOSTI

Článek 10

Výkonnostní cíle pro celou Unii

1. Komise přijme v souladu s postupem podle čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004 výkonnostní cíle pro celou Unii s přihlédnutím k odpovídajícím vstupním údajům od manažera struktury vzdušného prostoru a vnitrostátních dozorových orgánů a po konzultaci bezpečnostních aspektů výkonnosti se zúčastněnými stranami podle článku 10 uvedeného nařízení nebo s jinými příslušnými organizacemi a agenturou EASA.

2. S výhradou čl. 9 odst. 3 Komise cíle pro celou Unii navrhne nejpozději patnáct měsíců před začátkem referenčního období a přijme je nejpozději dvanáct měsíců před začátkem referenčního období.

3. Stanovení cílů pro celou Unii pro klíčový ukazatel výkonnosti stanovený v bodě 4.1 písm. b) oddílu 1 přílohy I začíná s výhradou rozhodnutí Komise třetím rokem druhého referenčního období, a to postupem podle odstavce 1.

4. Spolu s přijetím výkonnostních cílů pro celou Unii určí Komise varovnou prahovou hodnotu či hodnoty, po jejichž překročení mohou být aktivovány varovné mechanismy uvedené v článku 19.

5. Komise podá k jednotlivým výkonnostním cílům pro celou Unii popis základních předpokladů a důvodů, které vedly k jejich stanovení, např. využití vstupních údajů od manažera struktury vzdušného prostoru a vnitrostátních dozorových orgánů, jiných věcných údajů či prognóz provozu a složení skupin poskytovatelů letových navigačních služeb nebo funkčních bloků vzdušného prostoru působících v podobném provozním a hospodářském prostředí.

Článek 11

Vypracování plánů výkonnosti

1. Vnitrostátní dozorové orgány vypracují na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru plány výkonnosti obsahující cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii a kritérii posuzování stanovenými v příloze IV.

Aniž je dotčena šablona stanovená v příloze II, plán výkonnosti může zahrnovat různé oddíly týkající se místní úrovně, tj. úrovně funkčního bloku vzdušného prostoru, vnitrostátní úrovně, úrovně oblasti zpoplatnění a úrovně letišť.

2. S cílem podpořit přípravu plánů výkonnosti vnitrostátní dozorové orgány zajistí, aby:

- poskytovatelé letových navigačních služeb vnitrostátním dozorovým orgánům předkládaly své podnikatelské plány;
- plán výkonnosti a výkonnostní cíle byly konzultovány se zúčastněnými stranami v souladu s článkem 10 nařízení (ES) č. 549/2004. Příslušné informace se zúčastněným stranám poskytnou nejpozději tři týdny před konzultační schůzkou.

3. Plány výkonnosti obsahují zejména:

- prognózu provozu vyjádřenou ve výkonových jednotkách pro každý rok referenčního období na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a pro každou oblast zpoplatnění v rámci funkčního bloku vzdušného prostoru spolu s odůvodněním použitých údajů;
- stanovené náklady na letové navigační služby pro každý rok referenčního období a pro každou oblast zpoplatnění v souladu s ustanoveními čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) nařízení (ES) č. 550/2004;
- popis investic, včetně investic nezbytných pro dosažení výkonnostních cílů, s podrobným vysvětlením jejich relevance ve vztahu k evropskému hlavnímu plánu ATM, strategickému plánu sítě a společným projektům uvedeným v čl. 15a odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004. V tomto popisu jsou zdůrazněny přínosy a synergie, jichž bylo dosaženo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru;
- výkonnostní cíle v každé příslušné klíčové oblasti výkonnosti stanovené pro každý klíčový ukazatel výkonnosti na celé referenční období s ročními hodnotami, jež mají být použity pro účely sledování a pobídek;
- úvahu o vzájemné závislosti klíčových oblastí výkonnosti, včetně hodnocení dopadu na bezpečnost plánu výkonnosti spolu se zmírňujícími opatřeními nezbytnými k trvalému zajištění bezpečnosti;
- popis civilně-vojenského rozměru plánu s charakteristikou výkonnosti v oblasti uplatňování pružného užívání vzdušného prostoru (FUA) za účelem zvýšení kapacity s náležitým zohledněním efektivnosti vojenských misí, a považuje-li se to

za vhodné, příslušné ukazatele výkonnosti a výkonnostní cíle odpovídající jiným ukazatelům a cílům plánu výkonnosti;

- g) popis a zdůvodnění toho, jak jsou výkonnostní cíle podle písmena d) uvedeny do souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii a s výkonností evropské sítě ATM a jak k těmto cílům a výkonnosti přispívají;
- h) identifikaci jednotlivých poskytovatelů letových navigačních služeb a jejich konkrétního příspěvku k plnění cílů, který je z důvodů transparentnosti sledován na nejvhodnější úrovni v souladu s čl. 5 odst. 2 písm. c) bodem ii);
- i) popis mechanismů pobídek, jež mají být uplatněny na příslušné poskytovatele letových navigačních služeb s cílem podpořit dosažení cílů během referenčního období;
- j) opatření přijatá vnitrostátními dozorovými orgány ke sledování toho, jak je výkonnostních cílů dosahováno;
- k) popis výsledku konzultace se zúčastněnými stranami, včetně otázek vznesených účastníky a opatření, na nichž se dohodli.

4. Plány výkonnosti vycházejí ze šablony stanovené v příloze II, a pokud se tak členské státy rozhodnou podle čl. 9 odst. 6, mohou obsahovat doplňující ukazatele se souvisejícími cíli.

5. Manažer struktury vzdušného prostoru vypracuje výkonnostní plán sítě obsahující cíle, které jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii a obdobně i s kritérii posuzování stanovenými v příloze IV.

6. Za účelem přípravy výkonnostního plánu sítě manažer struktury vzdušného prostoru:

- a) zajistí konzultaci v souladu s článkem 14 nařízení Komise (EU) č. 677/2011 a
- b) použije šablonu stanovenou v příloze III.

Článek 12

Systémy pobídek

1. Systémy pobídek, které členské státy uplatňují v rámci svého plánu výkonnosti, splňují tyto obecné zásady:
 - a) jsou účinné a přiměřené a v průběhu referenčního období je nelze měnit;
 - b) uplatňují se nediskriminačně a transparentně s cílem podpořit zlepšení výkonnosti poskytování služeb;
 - c) jsou součástí právního prostředí, které je známé všem zúčastněným stranám předem, a uplatňují se během celého referenčního období;
 - d) motivují subjekty, které podléhají stanovení cílů, k dosahování vysoké úrovně výkonnosti a plnění souvisejících cílů.

2. Pobídky týkající se cílů v oblasti efektivity nákladů jsou finanční povahy a řídí se příslušnými ustanoveními uvedenými v člancích 13 a 14 prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013. Sestávají z mechanismu sdílení rizik na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru.

3. Pobídky týkající se cílů v oblasti kapacity jsou finanční povahy a řídí se ustanoveními článku 15 prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013. Mohou být doplněny pobídkami jiného charakteru, např. plány nápravných opatření s příslušnými lhůtami a souvisejícími opatřeními, o nichž rozhodly vnitrostátní dozorové orgány s přihlédnutím k místním podmínkám.

4. Pobídky týkající se cílů v oblasti životního prostředí jsou finanční povahy a řídí se ustanoveními článku 15 prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013. Mohou být doplněny pobídkami jiného charakteru, např. plány nápravných opatření s příslušnými lhůtami a souvisejícími opatřeními, o nichž rozhodly vnitrostátní dozorové orgány s přihlédnutím k místním podmínkám.

5. Členské státy kromě toho mohou na místní úrovni přizpůsobit poplatky za letové navigační služby, jak stanoví článek 16 prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013.

KAPITOLA III

PŘIJETÍ PLÁNŮ VÝKONNOSTI

Článek 13

První přijetí plánů výkonnosti

Členské státy přijmou na návrh vnitrostátních dozorových orgánů plány výkonnosti obsahující závazné výkonnostní cíle a předloží je Komisi nejpozději šest měsíců před začátkem referenčního období.

Článek 14

Posuzování a revize plánů výkonnosti a výkonnostních cílů

1. Komise posuzuje plány výkonnosti, jejich cíle a zejména jejich soulad s výkonnostními cíli pro celou Unii a odpovídající příspěvek k výkonnostním cílům pro celou Unii, jakož i kritéria stanovená v příloze IV, přičemž zohledňuje vývoj souvislosti, k němuž mohlo dojít ode dne přijetí cílů pro celou Unii do dne posouzení plánu výkonnosti. Jsou-li cíle stanoveny na místní úrovni bez odkazu na některý cíl výkonnosti pro celou Unii, posouzení vychází z kritérií stanovených v příloze IV.

2. Pokud Komise zjistí, že plán výkonnosti nebo některá jeho část a jeho cíle jsou v souladu s cíli pro celou Unii, že k těmto cílům odpovídajícím způsobem přispívají a že jsou v souladu se všemi kritérii stanovenými v příloze IV, informuje o tom příslušný členský stát či státy do pěti měsíců od obdržení plánu výkonnosti.

3. Pokud Komise zjistí, že plán výkonnosti nebo některá jeho část a některé nebo žádný z jeho cílů není v souladu s cíli pro celou Unii a že odpovídajícím způsobem k těmto cílům nepřispívá a/nebo že není v souladu s jedním nebo několika kritérii stanovenými v příloze IV, vydá do pěti měsíců od obdržení

plánu výkonnosti a v souladu s postupem stanoveným v čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004 příslušnému členskému státu či státům doporučení k přijetí revidovaného plánu výkonnosti nebo jeho části a/nebo cíle či cílů. Toto doporučení se vydává po konzultaci s příslušným členským státem či státy a je v něm přesně uvedeno, které části plánu výkonnosti a/nebo který cíl či cíle mají být revidovány, a zároveň jsou v něm objasněny důvody, které Komisi k jejímu posouzení vedly.

4. V tomto případě příslušný členský stát či státy přijmou revidovaný plán výkonnosti nebo jeho část a/nebo cíl či cíle, přičemž zohlední stanoviska Komise, přijmou vhodná opatření k dosažení těchto cílů a informují o tom Komisi do čtyř měsíců poté, co jim bylo doporučení oznámeno.

Článek 15

Posuzování revidovaných plánů výkonnosti a výkonostních cílů a přijetí nápravných opatření

1. Komise posoudí každý revidovaný plán výkonnosti nebo jeho část a jeho výkonostní cíle na základě kritérií stanovených v příloze IV.

2. Pokud Komise zjistí, že revidovaný plán výkonnosti nebo některá jeho část a jeho výkonostní cíle jsou v souladu s cíli pro celou Unii, že k těmto cílům odpovídajícím způsobem přispívají a že jsou v souladu se všemi kritérii stanovenými v příloze IV, informuje o tom příslušný členský stát či státy do pěti měsíců od obdržení revidovaného plánu výkonnosti.

3. Pokud Komise zjistí, že revidovaný plán výkonnosti nebo některá jeho část a některé nebo žádný z jeho výkonostních cílů stále není v souladu s cíli pro celou Unii a že odpovídajícím způsobem k těmto cílům nepřispívá a/nebo že stále není v souladu s jedním nebo několika kritérii stanovenými v příloze IV, rozhodne do pěti měsíců od obdržení revidovaného plánu výkonnosti nebo některé jeho části a v souladu s postupem stanoveným v čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004, že příslušný členský stát či státy přijmou nápravná opatření.

4. V tomto rozhodnutí je na základě kritérií stanovených v příloze IV přesně uvedeno, která část plánu a který cíl či cíle mají být revidovány, a zároveň jsou v něm objasněny důvody, které Komisi k jejímu posouzení vedly. Rozhodnutí může stanovit úroveň výkonnosti, která se u těchto cílů očekává, aby se příslušnému členskému státu či státům umožnilo přijmout vhodná nápravná opatření, a/nebo může obsahovat návrhy těchto nápravných opatření.

5. Do dvou měsíců od rozhodnutí Komise příslušný členský stát či státy sdělí přijatá nápravná opatření Komisi spolu s náležitostmi prokazujícími jejich soulad s rozhodnutím Komise.

Článek 16

Plány výkonnosti nebo nápravná opatření přijatá po začátku referenčního období

Plány výkonnosti nebo nápravná opatření přijatá po začátku referenčního období v důsledku provedení postupů stanovených v článcích 14 a 15 se použijí se zpětnou platností od prvního dne referenčního období.

Článek 17

Revize cílů

1. V souladu s postupem podle čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004 může Komise rozhodnout o revizi cílů pro celou Unii a/nebo může na žádost členského státu povolit revizi jednoho nebo několika místních cílů:

- a) pokud na základě své zprávy uvedené v čl. 18 odst. 4 získá přesvědčivý důkaz o tom, že původní údaje, předpoklady a zdůvodnění, které ke stanovení původních cílů vedly, již neplatí;
- b) v důsledku uplatnění varovného mechanismu uvedeného v článku 19 nebo
- c) na základě rozhodnutí Komise přijatého v souladu s čl. 10 odst. 3, pokud jde o klíčový ukazatel výkonnosti stanovený v bodě 4.1 písm. b) oddílu 1 přílohy I.

2. Následkem revize cílů pro celou Unii může být změna stávajících plánů výkonnosti. V tomto případě může Komise rozhodnout o příslušné úpravě harmonogramu stanoveného v kapitolách II a III tohoto nařízení.

KAPITOLA IV

SLEDOVÁNÍ MÍRY DOSAŽENÍ VÝKONNOSTI

Článek 18

Průběžné sledování a podávání zpráv

1. Vnitrostátní dozorové orgány a Komise sledují provádění plánů výkonnosti. Za tímto účelem se v plánu výkonnosti použijí roční hodnoty. Pokud během referenčního období nejsou cíle splněny, příslušný členský stát či státy stanoví a uplatní opatření určená k nápravě situace a sdělí je Komisi. Jestliže Komise zjistí, že tato opatření k nápravě situace nedostačují, informuje o tom do pěti měsíců od obdržení těchto opatření a v souladu s postupem stanoveným v čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004 příslušný členský stát či státy a zároveň navrhne jiná nápravná opatření.

2. Pokud Komise zaznamená na místní úrovni nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru významný a trvalý pokles výkonnosti nepříznivě ovlivňující jiné státy, které jsou účastníky jednotného evropského nebo a/nebo celého evropského vzdušného prostoru, může příslušný členský stát či

státy požádat, aby stanovily, uplatnily a sdělily Komisi nápravná opatření určená k dosažení cílů uvedených v jejich plánu výkonnosti. Jestliže Komise zjistí, že tato opatření k nápravě situace nedostačují, informuje o tom do pěti měsíců od obdržení těchto opatření a v souladu s postupem stanoveným v čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004 příslušný členský stát či státy a zároveň navrhne jiná nápravná opatření.

3. Komise sleduje provádění výkonnostního plánu sítě manažera struktury vzdušného prostoru. Za tímto účelem se v plánu výkonnosti použijí roční hodnoty. Pokud během referenčního období nejsou cíle plněny, Komise manažera struktury vzdušného prostoru požádá, aby stanovil, uplatnil a sdělil jí nápravná opatření určená k dosažení cílů, jež jsou ve výkonnostním plánu sítě uvedeny. Komise o těchto nápravných opatřeních informuje vnitrostátní dozorové orgány nebo subjekty uvedené v čl. 5 odst. 2 písm. b).

4. Nejpozději do 1. června každého roku a pokaždé, kdy vznikne riziko, že výkonnostních cílů nebude dosaženo, vnitrostátní dozorové orgány nebo subjekty uvedené v čl. 5 odst. 2 písm. b) podávají Komisi zprávu o sledování plánů výkonnosti a výkonnostních cílů. Tyto zprávy vycházejí z doporučení, která Komise vypracuje před začátkem referenčního období. Alespoň jednou ročně podá Komisi zprávu o dosahování výkonnostních cílů Výboru pro jednotné nebe.

Článek 19

Varovné mechanismy

1. Je-li v důsledku okolností, které nebylo možno v okamžiku přijetí plánů výkonnosti předvídat a které jsou nepřekonatelné a mimo kontrolu členských států, poskytovatelů letových navigačních služeb a manažera struktury vzdušného prostoru, dosaženo během kalendářního roku na úrovni Unie varovné prahové hodnoty či hodnot stanovených v čl. 10 odst. 4, Komise po konzultaci s členskými státy prostřednictvím Výboru pro jednotné nebe situaci přezkoumá a do čtyř měsíců navrhne vhodná opatření. Ta mohou zahrnovat revizi výkonnostních cílů pro celou Unii a v důsledku toho i revizi místních výkonnostních cílů.

2. Je-li v důsledku okolností, které nebylo možno v okamžiku přijetí plánů výkonnosti předvídat a které jsou nepřekonatelné a mimo kontrolu členských států, poskytovatelů letových navigačních služeb a manažera struktury vzdušného prostoru, dosaženo během kalendářního roku na místní úrovni varovné prahové hodnoty či hodnot stanovených v čl. 10 odst. 4, příslušné vnitrostátní dozorové orgány ve spolupráci s Komisí situaci přezkoumají a do čtyř měsíců navrhnou vhodná opatření. Ta mohou zahrnovat revizi místních výkonnostních cílů.

3. Členské státy mohou rozhodnout, že přijmou varovné prahové hodnoty, které se liší od hodnot v čl. 10 odst. 4, aby zohlednily místní okolnosti a specifika. V tomto případě se tyto prahové hodnoty stanoví v plánu výkonnosti a jsou v souladu s prahovými hodnotami přijatými podle čl. 10 odst. 4. Odchytky musí být podloženy podrobným zdůvodněním. Je-li prahových hodnot dosaženo, použije se postup stanovený v odstavci 1.

4. Pokud si zavedení varovného mechanismu vyžádá revizi plánů výkonnosti a výkonnostních cílů, Komise tuto revizi usnadní vhodnou úpravou příslušného harmonogramu v souladu s postupem podle kapitoly II a III.

Článek 20

Usnadnění kontroly dodržování požadavků

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb a manažer struktury vzdušného prostoru usnadňují inspekce a šetření, včetně prohlídek na místě, které provádí Komise a příslušný vnitrostátní dozorový orgán nebo kvalifikovaný subjekt jednající jménem tohoto orgánu či případně agentura EASA. Aniž jsou dotčeny dozorové pravomoci udělené vnitrostátním dozorovým orgánům a agentuře EASA, oprávněné osoby jsou zmocněny:

- a) zkoumat v souvislosti se všemi klíčovými oblastmi výkonnosti dokumenty a jiný materiál týkající se zavedení plánů výkonnosti a výkonnostních cílů;
- b) pořizovat kopie či výpisy z těchto dokumentů;
- c) žádat na místě o ústní vysvětlení.

2. Inspekce a šetření uvedené v odstavci 1 se provádějí v souladu s platnými postupy členského státu, ve kterém mají být uskutečněny.

3. Vnitrostátní dozorové orgány sledují provádění tohoto nařízení v oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti v souladu s postupy pro dohled nad provozní bezpečností stanovenými v nařízení Komise (EU) č. 1034/2011⁽¹⁾.

4. V rámci normalizačních inspekcí agentura EASA sleduje provádění tohoto nařízení členskými státy v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti v souladu s pracovními postupy stanovenými v čl. 24 odst. 5 nařízení (ES) č. 216/2008.

KAPITOLA V

SHROMAŽĎOVÁNÍ, POTVRZOVÁNÍ PLATNOSTI, OVĚŘOVÁNÍ, HODNOCENÍ A ŠÍŘENÍ INFORMACÍ TÝKAJÍCÍCH SE VÝKONNOSTI LETOVÉ NAVIGACE PRO JEDNOTNÉ EVROPSKÉ NEBE

Článek 21

Shromažďování a potvrzování platnosti údajů pro kontrolu výkonnosti

1. Kromě údajů, které již Komise shromáždila prostřednictvím jiných nástrojů Unie, jež lze rovněž využít ke kontrole výkonnosti, vnitrostátní orgány, poskytovatelé letových navigačních služeb, provozovatelé letišť, koordinátoři letišť a letečtí dopravci zajistí, aby Komisi poskytl údaje uvedené v příloze V v souladu s požadavky, jež uvedená příloha stanoví.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 271, 18.10.2011, s. 15.

2. Vnitrostátní orgány mohou úplně či zčásti delegovat nebo přeorganizovat poskytování údajů mezi vnitrostátními dozorovými orgány, poskytovateli letových navigačních služeb, provozovateli letišť a koordinátory letišť tak, aby zohlednily místní specifika a stávající způsoby podávání zpráv.

3. Poskytovatelé údajů přijmou nezbytná opatření k zajištění kvality, potvrzení platnosti a včasného předání údajů a doloží existenci postupů pro kontrolu kvality a potvrzování platnosti údajů, schopnost podat vysvětlení v reakci na konkrétní žádosti Komise týkající se kvality údajů a v případě potřeby existenci plánů opatření ke zlepšení kvality údajů. Údaje se poskytují bezplatně, případně v elektronické podobě a ve formátu stanoveném Komisí.

4. Komise posoudí kvalitu a potvrdí platnost údajů předaných v souladu s odstavcem 1. Pokud údaje ke kontrole výkonnosti nelze náležitě použít, může Komise ve spolupráci s členskými státy, a zejména s jejich vnitrostátními dozorovými orgány přijmout vhodná opatření k posouzení a zlepšení kvality těchto údajů.

5. Pro účely tohoto nařízení se údaje uvedené v odstavci 1, které již byly předloženy organizaci Eurocontrol, považují za údaje předložené Komisí. Jestliže údaje organizaci Eurocontrol dosud předloženy nebyly, Komise a organizace Eurocontrol přijmou nezbytná opatření k zajištění toho, aby tyto údaje byly zpřístupněny Komisi v souladu s požadavky uvedenými v odstavci 3.

6. Jsou-li stanoveny zásadní nové požadavky na údaje nebo lze-li očekávat nedostatečnou kvalitu těchto údajů, Komise může provést pilotní studie, které členské státy nebo zúčastněné strany musí dobrovolně dokončit dříve, než se nové požadavky na údaje změnou tohoto nařízení zavedou. Tyto pilotní studie se provádějí proto, aby se posoudila proveditelnost shromažďování příslušných údajů, který vyvažuje přínos dostupnosti údajů, náklady na jejich shromažďování a zátěž respondentů.

Článek 22

Šíření informací

1. Komise šíří informace pro účely cílů stanovených v článku 11 nařízení (ES) č. 549/2004 v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ze dne 30. května 2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise⁽¹⁾, a zejména s článkem 4 uvedeného nařízení, a v souladu s článkem 18 nařízení (ES) č. 550/2004.

2. Informace v čl. 3 odst. 3 písm. a) jsou veřejně přístupné, zejména elektronickými prostředky. Za tímto účelem Komise přijme rozhodnutí o politice v oblasti nakládání s údaji

shromážděnými pro účely výkonnosti podle článku 21, jejich ochrany, důvěrnosti a šíření a o souvisejících právech duševního vlastnictví.

3. Zprávy Komise uvedené v čl. 18 odst. 4 jsou veřejně přístupné a odkaz na ně se zveřejňuje v *Úředním věstníku Evropské unie*. Komise může rozhodnout, aby příslušným stranám byly pravidelně poskytovány obecné informace, zejména elektronickými prostředky.

4. Cíle pro celou Unii uvedené v článku 10 a odkaz na přijaté plány výkonnosti podle kapitoly III jsou veřejně přístupné a zveřejňují se v *Úředním věstníku Evropské unie*.

5. Samostatný přístup ke konkrétním informacím, např. potvrzeným údajům a statistikám, je umožněn poskytovateli údajů, kterého se informace a činnosti přímo týkají.

KAPITOLA VI

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 23

Výjimky

Bylo-li v souladu s postupy stanovenými v článku 3 prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013 zjištěno, že se na některé nebo na všechny letištní a přibližovací služby a/nebo služby CNS, MET a AIS některého členského státu vztahují tržní podmínky a že tento členský stát se podle uvedeného nařízení rozhodl nevypočítat u těchto služeb stanovené náklady, nevypočítat a nestanovit poplatky za letištní a přibližovací služby a neuplatnit na žádné z výše uvedených služeb finanční pobídky, pak se na tyto služby nevztahují cíle v oblasti efektivity nákladů.

Článek 24

Odvolání

Členské státy zajistí, aby rozhodnutí přijatá v souladu s tímto nařízením byla řádně objasněna a podléhala účinnému přezkumu a/nebo řízení o odvolání.

Článek 25

Přezkum systému

Komise do konce každého referenčního období systém sledování výkonnosti přezkoumá, a zejména analyzuje jeho dopad, účinnost a oblast působnosti, přičemž zohlední výsledky činnosti, kterou v této oblasti provádí organizace ICAO.

Článek 26

Změny nařízení (EU) č. 677/2011

Nařízení (EU) č. 677/2011 se mění takto:

1) 28. bod odůvodnění se zrušuje.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 145, 31.5.2001, s. 43.

2) V článku 5 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Manažer struktury vzdušného prostoru za účelem řízení svého dlouhodobého výhledu zpracovává, spravuje a provádí strategický plán sítě, který je v souladu s referenčním obdobím stanoveným v článku 8 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 390/2013 (*).

(*) Úř. věst. L 128, 9.5.2013, s. 1.“

3) V článku 5 se odstavec 4 nahrazuje tímto:

„4. Strategický plán sítě je pravidelně aktualizován, a to alespoň dvanáct měsíců před začátkem každého referenčního období.“

4) V článku 20 se odstavec 3 nahrazuje tímto:

„3. Manažer struktury vzdušného prostoru předkládá každý rok Komisi a agentuře zprávu o opatřeních přijatých ke splnění svých úkolů. Zpráva se zabývá jednotlivými funkcemi sítě a také celkovou situací v síti a je úzce propojena s obsahem strategického plánu sítě, operačního plánu sítě a výkonnostního plánu sítě uvedeného v čl. 6 písm. d) prováděcího nařízení Komise (EU) č. 390/2013. Komise o tom uvede Výbor pro jednotné nebe.“

5) Příloha IV se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA IV

ŠABLONA STRATEGICKÉHO PLÁNU SÍTĚ

Strategický plán sítě je založen na této struktuře:

1. ÚVOD

1.1 Oblast působnosti strategického plánu sítě (zeměpisná a časová)

1.2 Příprava plánu a postup ověření platnosti

2. OBECNÉ SOUVISLOSTI A POŽADAVKY

2.1 Popis aktuální a plánované situace sítě, včetně navrhování evropské sítě tratí ATS (ERND), uspořádání toku letového provozu (ATFM), letišť a omezených zdrojů

2.2 Výzvy a příležitosti týkající se časového rámce plánu (včetně prognózy poptávky po provozu a celosvětového vývoje)

2.3 Výkonnostní cíle a obchodní požadavky vyjádřené různými zúčastněnými stranami a výkonnostní cíle pro celou Unii

3. STRATEGICKÁ VIZE

3.1 Popis toho, jak se síť bude strategicky rozvíjet a postupovat, aby úspěšně reagovala na výkonnostní cíle a obchodní požadavky

3.2 Soulad se systémem sledování výkonnosti

3.3 Soulad s evropským hlavním plánem ATM

4. STRATEGICKÉ CÍLE

4.1 Popis strategických cílů sítě:

a) včetně aspektů spolupráce zúčastněných provozních uživatelů z hlediska úloh a povinností;

b) s uvedením toho, jak budou strategické cíle reagovat na požadavky;

c) s popisem toho, jak se bude měřit pokrok při plnění těchto cílů;

d) s uvedením toho, jak strategické cíle ovlivní odvětví a jiné dotčené oblasti.

5. STRATEGICKÉ PLÁNOVÁNÍ

5.1 Popis krátkodobého / střednědobého plánování:

a) priority pro každý strategický cíl;

- b) provádění jednotlivých strategických cílů z hlediska potřebného zavádění technologie, vlivu architektury, lidských aspektů, vzniklých nákladů, přínosů, jakož i nezbytného řízení, zdrojů a regulace;
- c) nezbytná účast provozních uživatelů v jednotlivých prvcích plánu, včetně jejich úloh a povinností;
- d) dohodnutá míra zapojení manažera struktury vzdušného prostoru za účelem podpory provádění jednotlivých prvků plánu pro každou jednotlivou funkci.

5.2 Popis dlouhodobého plánování:

- a) záměr dosáhnout jednotlivých strategických cílů z hlediska požadované technologie a odpovídajících aspektů výzkumu a vývoje, vlivu na architekturu, lidských aspektů, obchodních aspektů, potřebného řízení a regulace, jakož i související bezpečnostní a ekonomické zdůvodnění těchto investic;
- b) nezbytná účast provozních uživatelů v jednotlivých prvcích plánu, včetně jejich úloh a povinností.

6. POSOUZENÍ RIZIK

6.1 Popis rizik spojených s prováděním plánu

6.2 Popis procesu sledování (včetně možných odchylek od původních cílů)

7. DOPORUČENÍ

7.1 Určení opatření, která má přijmout Unie a členské státy s cílem podpořit provádění plánu“

Článek 27

Vstup v platnost

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

2. Toto nařízení se použije od druhého referenčního období, stanoveného v článku 8, a během uvedeného období. S ohledem na uplatňování systému sledování výkonnosti platí, že aby bylo možné přijmout cíle pro celou Unii podle čl. 10 odst. 2 před začátkem druhého referenčního období a připravit a přijmout plány výkonnosti v souladu s ustanoveními tohoto nařízení, čl. 1 odst. 3 a 4, čl. 3 odst. 3 písm. i) a n), články 5 a 6,

čl. 9 odst. 3 a 4, článek 26, kapitoly II a III, jakož i přílohy I, II, III, IV a V se použijí od vstupu tohoto nařízení v platnost.

Článek 28

Zrušení

Nařízení Komise (EU) č. 691/2010, článek 26 nařízení Komise (EU) č. 677/2011 a prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1216/2011 se zrušují s účinkem ode dne 1. ledna 2015, aniž je dotčena povinnost členských států provádět systém sledování výkonnosti během prvního referenčního období, stanoveného v článku 8.

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

V Bruselu dne 3. května 2013.

Za Komisi

José Manuel BARROSO

předseda

PŘÍLOHA I

KLÍČOVÉ UKAZATELE VÝKONNOSTI (KPI) A UKAZATELE VÝKONNOSTI (PI)

ODDÍL 1

Pro stanovení cílů pro celou Unii a sledování výkonnosti na úrovni Unie

1. BEZPEČNOST

1.1 Klíčové ukazatele výkonnosti

- a) Minimální úroveň efektivnosti řízení bezpečnosti, definovaná v bodě 1.1 písm. a) oddílu 2.
- b) Procentní podíl uplatňování klasifikace závažnosti na základě metodiky nástroje analýzy rizika (RAT) při podávání zpráv o událostech přinejmenším trojího typu – porušení minim rozstupů, narušení dráhy a události týkající se ATM na všech stanovištích letových provozních služeb – definovaných v bodě 1.1 písm. b) oddílu 2.

2. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

2.1 Klíčové ukazatele výkonnosti

- a) Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, definovaná takto:
 - i) ukazatelem je srovnání celkové délky traťové části skutečné dráhy letu odvozené z přehledových dat s odpovídajícím úsekem celkové vzdušné vzdálenosti u všech letů IFR uskutečněných v rámci evropského vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících,
 - ii) jako „traťová“ je označována vzdálenost proletěná mimo okruh 40 námořních mil kolem letiště,
 - iii) v případě odletů z místa mimo evropský vzdušný prostor nebo přiletů na toto místo se bere v úvahu pouze část letu uskutečněná uvnitř evropského vzdušného prostoru.
- b) Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci dráhy letu podle posledního podaného letového plánu, definovaná takto:
 - i) rozdíl celkové délky traťové části dráhy letu podle posledního podaného letového plánu a odpovídajícího úseku celkové vzdušné vzdálenosti u všech letů IFR uskutečněných v rámci evropského vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících,
 - ii) jako „traťová“ je označována vzdálenost proletěná mimo okruh 40 námořních mil kolem letiště,
 - iii) v případě odletů z místa mimo evropský vzdušný prostor nebo přiletů na toto místo se bere v úvahu pouze část letu uskutečněná uvnitř evropského vzdušného prostoru.

2.2 Ukazatele výkonnosti

- a) Účinnost postupů vyhrazení pro účely pružného užívání vzdušného prostoru (FUA), definovaná takto:
 - i) ukazatelem je poměr doby, na kterou byl vzdušný prostor vyhrazen nebo oddělen od všeobecného letového provozu, a doby, po kterou byl vzdušný prostor využíván pro činnost, která si toto oddělení nebo vyhrazení vyžádala,
 - ii) ukazatel se vypočítá samostatně pro přidělení vzdušného prostoru na předtaktické a taktické bázi, včetně všech přidělení oznámených manažerovi struktury vzdušného prostoru.
- b) Míra plánování kondicionálních tratí (CDR), definovaná jako poměr počtu letadel, která podala letový plán prostřednictvím CDR, a počtu letadel, která tento plán podat mohla.
- c) Účinné využívání CDR, definované jako poměr počtu letadel využívajících CDR a počtu letadel, která je mohla naplánovat.

3. KAPACITA

3.1 Klíčový ukazatel výkonnosti

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM (uspořádání toku letového provozu) v minutách na let, které lze přičíst letovým navigačním službám, definované takto:

- i) zpoždění na trati z důvodů ATFM je zpoždění vypočítané centrálním stanovištěm ATFM definovaným v nařízení Komise (EU) č. 255/2010, kterým se stanoví společná pravidla uspořádání toku letového provozu⁽¹⁾, a vyjádřené jako rozdíl mezi odhadovaným časem vzletu požadovaným provozovatelem letadel v posledním předloženém letovém plánu a vypočítaným časem vzletu přiděleným centrálním stanovištěm ATFM,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 80, 26.3.2010, s. 10.

- ii) ukazatel zahrnuje všechny lety IFR v rámci evropského vzdušného prostoru a všechny příčiny zpoždění z důvodů ATFM, s výjimkou mimořádných událostí,
- iii) ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

3.2 Ukazatel výkonnosti

Průměrné zpoždění při přeletu z důvodů ATFM v minutách na let, které lze přičíst letištním a přibližovacím službám a které bylo způsobeno omezeními při přistání na letišti určené, definované takto:

- i) ukazatelem je průměrné zpoždění vzniklé při přeletu z důvodů ATFM připadající na přilétající lety IFR,
- ii) ukazatel zahrnuje všechny lety IFR přistávající na letišti určené a vztahuje se na všechny příčiny zpoždění z důvodů ATFM, s výjimkou mimořádných událostí,
- iii) ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

4. EFEKTIVITA NÁKLADŮ

4.1 Klíčové ukazatele výkonnosti

a) Průměrné stanovené jednotkové náklady (DUC) na traťové navigační služby pro celou Unii, definované takto:

- i) ukazatelem je poměr mezi stanovenými náklady na traťové navigační služby a prognózou provozu na trati vyjádřenou ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb, který se v daném období očekává na úrovni Unie a který je uveden v předpokladech Komise pro stanovení cílů pro celou Unii v souladu s čl. 10 odst. 5,
- ii) ukazatel je vyjádřen v eurech a v reálných hodnotách,
- iii) ukazatel se uvádí pro každý rok referenčního období.

b) Průměrné stanovené jednotkové náklady (DUC) na letištní a přibližovací služby pro celou Unii, definované takto:

- i) ukazatelem je výsledek poměru mezi stanovenými náklady a prognózou provozu vyjádřenou ve výkonových jednotkách letištních a přibližovacích služeb, který je uveden v předpokladech Komise pro stanovení cílů pro celou Unii v souladu s čl. 10 odst. 5,
- ii) ukazatel je vyjádřen v eurech a v reálných hodnotách,
- iii) ukazatel se uvádí pro každý rok referenčního období,
- iv) ukazatel se použije od začátku třetího roku druhého referenčního období, s výhradou rozhodnutí podle čl. 10 odst. 3.

4.2 Ukazatel výkonnosti

Náklady organizace Eurocontrol, a zejména jejich vývoj ve srovnání s vývojem klíčového ukazatele výkonnosti stanoveného v bodě 4.1 písm. a). Za tímto účelem členské státy zajistí, aby organizace Eurocontrol sdělila Komisi svůj schválený rozpočet, skutečný rozpočet a nákladovou základnu během referenčního období, jakož i vývoj jednotkových nákladů vyplývajících z poměru mezi schválenou nákladovou základnou a předpokládaným vývojem provozu spolu s dalším rozčleněním vývoje jejich různých složek a samostatným uvedením různých činností v oblasti poskytování služeb.

ODDÍL 2

Pro stanovení místních cílů a sledování výkonnosti na místní úrovni

1. BEZPEČNOST

1.1 Klíčové ukazatele výkonnosti

a) Efektivnost řízení bezpečnosti, pokud jde o členské státy, jejich vnitrostátní dozorové orgány a poskytovatele letových navigačních služeb s osvědčením k poskytování letových provozních služeb nebo spojovacích, navigačních a přehledových služeb. Tento klíčový ukazatel výkonnosti se měří úrovní provádění těchto cílů řízení:

- i) bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti,
- ii) řízení bezpečnostních rizik,
- iii) zajištění bezpečnosti,
- iv) prosazování bezpečnosti,

- v) kultura bezpečnosti.
- b) Uplatňování klasifikace závažnosti na základě metodiky nástroje analýzy rizika (RAT) při podávání zpráv přinejmenším o porušení minim rozstupů, narušení dráhy a událostech týkajících se ATM na všech stanovištích letových provozních služeb. Při podávání zpráv o výše uvedených událostech členské státy a poskytovatelé letových navigačních služeb použijí následující kategorie závažnosti:
- i) vážný incident,
 - ii) velký incident,
 - iii) významný incident,
 - iv) bez vlivu na bezpečnost,
 - v) není určeno; nejsou například k dispozici dostatečné informace nebo neprůkazné či protichůdné důkazy neumožňují závažnost stanovit.

U jednotlivých událostí se podá zpráva o použití metody.

- c) Podávání zpráv o míře přítomnosti a odpovídající míře absence spravedlivého posuzování členskými státy a jejich poskytovateli letových navigačních služeb.

Pro účely těchto ukazatelů se místní úrovni rozumí úroveň funkčních bloků vzdušného prostoru, u níž je pro účely sledování uveden příspěvek na vnitrostátní úrovni.

1.2 Ukazatele výkonnosti

- a) Uplatňování systémů automatického záznamu údajů o bezpečnosti (jsou-li k dispozici) poskytovateli letových navigačních služeb, které zahrnuje přinejmenším sledování porušení minim rozstupů a narušení dráhy.
- b) Podávání zpráv členskými státy a poskytovateli letových navigačních služeb týkajících se úrovně každoročního hlášení událostí s cílem měřit úroveň podávání zpráv a řešit otázky spojené se zlepšováním kultury podávání zpráv.
- c) Přinejmenším počet porušení minim rozstupů, narušení dráhy, narušení vzdušného prostoru a událostí týkajících se ATM na všech stanovištích letových provozních služeb.

Pro účely těchto ukazatelů se místní úrovni rozumí úroveň funkčních bloků vzdušného prostoru, u níž je pro účely sledování uveden příspěvek na vnitrostátní úrovni.

2. ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

2.1 Klíčový ukazatel výkonnosti

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

- i) ukazatelem je srovnání celkové délky traťové části skutečné dráhy letu odvozené z přehledových dat s dosaženou vzdáleností u všech letů IFR uskutečněných v rámci místního vzdušného prostoru nebo tímto prostorem prolétávajících,
- ii) jako „traťová“ je označována vzdálenost proletěná mimo okruh 40 námořních mil kolem letiště,
- iii) v případě odletů z místa mimo místní vzdušný prostor nebo přiletů na toto místo se bere v úvahu pouze část letu uskutečněná uvnitř místního vzdušného prostoru,
- iv) „dosažená vzdálenost“ je funkce polohy místa vstupu letu do místního vzdušného prostoru a místa jeho opuštění. Dosažená vzdálenost představuje úsek, jímž tato místa přispívají ke vzdálenosti použité v ukazateli pro celou Unii. Součet těchto vzdáleností ze všech proletěných místních vzdušných prostorů se rovná vzdálenosti použité v ukazateli pro celou Unii.

Pro účely těchto ukazatelů se místní úrovni rozumí úroveň funkčních bloků vzdušného prostoru.

2.2 Ukazatele výkonnosti

- a) Další čas ve fázi pojiždění na dráhu, definovaný takto:
- i) ukazatelem je rozdíl mezi skutečným časem pojiždění na dráhu a volný čas na základě časů pojiždění na dráhu v dobách nízkého provozu,
 - ii) ukazatel je vyjádřen v minutách na odlet za celý kalendářní rok.
- b) Další čas v koncovém vzdušném prostoru, definovaný takto:
- i) ukazatelem je rozdíl mezi časem tranzitu v oblasti řízení přilétajících letadel a regulování toku letového provozu (ASMA) a volným časem na základě času tranzitu v oblasti ASMA v dobách nízkého provozu,
 - ii) ukazatel je vyjádřen v minutách na přilet za celý kalendářní rok,
 - iii) oblast ASMA je definována jako virtuální válec o poloměru 40 námořních mil kolem letiště přiletu.

c) Ukazatele definované v bodě 2.2 oddílu 1.

Pro účely ukazatelů a) a b) se místní úrovní rozumí úroveň vnitrostátní, která je dále rozčleněna podle letišť. Pro účely ukazatele c) se místní úrovní rozumí úroveň vnitrostátní.

3. KAPACITA

3.1 Klíčové ukazatele výkonnosti

a) Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let, definované takto:

- i) zpoždění na trati z důvodů ATFM je zdržení vypočítané centrálním stanovištěm ATFM definovaným v nařízení (EU) č. 255/2010 a vyjádřené jako rozdíl mezi odhadovaným časem vzletu požadovaným provozovatelem letadel v posledním předloženém letovém plánu a vypočítaným časem vzletu přiděleným centrálním stanovištěm ATFM,
- ii) ukazatel zahrnuje všechny lety IFR prolétávající místním vzdušným prostorem a všechny příčiny zpoždění z důvodů ATFM, s výjimkou mimořádných událostí,
- iii) ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

Pro účely tohoto ukazatele se místní úrovní rozumí úroveň funkčních bloků vzdušného prostoru s dalším rozčleněním, které je z důvodů transparentnosti sledováno na nejnižší úrovni.

b) Průměrné zpoždění při přiletu z důvodů ATFM v minutách na let, které lze přičíst letištnímu a přibližovacímu službám a které bylo způsobeno omezeními při přistání na letišti určené, definované takto:

- i) ukazatelem je průměrné zpoždění vzniklé při přiletu z důvodů ATFM připadající na přilétající lety IFR,
- ii) ukazatel se vztahuje na všechny lety IFR přistávající na letišti určené a na všechny příčiny zpoždění z důvodů ATFM, s výjimkou mimořádných událostí,
- iii) ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

Pro účely tohoto ukazatele se místní úrovní rozumí úroveň vnitrostátní, která je pro účely sledování dále rozčleněna podle letišť.

3.2 Ukazatele výkonnosti

a) Dodržování slotů ATFM v souladu s požadavkem článku 11 nařízení (EU) č. 255/2010.

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

- i) ukazatelem je průměrné zpoždění před odletem z důvodů řízení letového provozu připadající na odlétající lety IFR,
- ii) ukazatel zahrnuje všechny lety IFR vzlétající na letišti odletu a vztahuje se na zpoždění při startu z důvodů omezení daných řízením letového provozu, když je letadlo připraveno opustit odletové stání,
- iii) ukazatel se vypočítává pro celý kalendářní rok a pro každý rok referenčního období.

Pro účely těchto ukazatelů se místní úrovní rozumí úroveň vnitrostátní, která je pro účely sledování dále rozčleněna podle letišť.

4. EFEKTIVITA NÁKLADŮ

4.1 Klíčové ukazatele výkonnosti

a) Stanovené jednotkové náklady (DUC) na traťové navigační služby, vymezené takto:

- i) ukazatelem je poměr mezi stanovenými náklady na traťové navigační služby a prognózou provozu v oblasti zpoplatnění vyjádřenou ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb, který se v daném období očekává na místní úrovni a který je uveden v plánech výkonnosti v souladu s čl. 11 odst. 3 písm. a) a b),
- ii) ukazatel je vyjádřen v reálných hodnotách a v národní měně,
- iii) ukazatel se uvádí pro každý rok referenčního období.

b) Stanovené jednotkové náklady (DUC) na letištní a přibližovací služby, definované takto:

- i) ukazatelem je výsledek poměru mezi stanovenými náklady a prognózou provozu vyjádřenou ve výkonových jednotkách letištních a přibližovacích služeb, který je uveden v plánech výkonnosti v souladu s čl. 11 odst. 3 písm. a) a b),

- ii) ukazatel je vyjádřen v reálných hodnotách a v národní měně,
 - iii) ukazatel se uvádí pro každý rok referenčního období.
- Pro účely těchto dvou ukazatelů se místní úrovní rozumí úroveň oblasti zpoplatnění.
-

PŘÍLOHA II

ŠABLONA PLÁNŮ VÝKONNOSTI

Plány výkonnosti jsou založeny na této struktuře:

1. ÚVOD

- 1.1 Popis situace (oblast působnosti plánu, seznam poskytovatelů letových navigačních služeb, na něž se vztahuje, atd.).
- 1.2 Popis makroekonomického scénáře pro referenční období, včetně celkových předpokladů (prognóza provozu atd.).
- 1.3 Popis výsledku konzultace se zúčastněnými stranami za účelem přípravy plánu výkonnosti a charakteristika dohodnutých kompromisů, jakož i bodů, u nichž shody dosaženo nebylo, a důvody této neshody.
- 1.4 Popis opatření přijatých poskytovateli letových navigačních služeb za účelem provádění strategického plánu sítě na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a dalších obecných zásad pro provoz funkčních bloků vzdušného prostoru z dlouhodobého hlediska.
- 1.5 Seznam letišť předložený v rámci systému sledování výkonnosti v souladu s článkem 1 nařízení spolu s jejich průměrným počtem pohybů letecké dopravy IFR.
- 1.6 Seznam letišť, kterým byla udělena výjimka podle čl. 1 odst. 5 prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013, spolu s jejich průměrným počtem pohybů letecké dopravy IFR.

2. INVESTICE

- 2.1 Popis a zdůvodnění nákladů, jejich povahy a příspěvku k dosažení výkonnostních cílů investic do nových systémů ATM a důležitých revizí stávajících systémů ATM, včetně jejich vhodnosti a souladu s evropským hlavním plánem ATM, se společnými projekty uvedenými v článku 15a nařízení (ES) č. 550/2004 a případně se strategickým plánem sítě.
- 2.2 Popis a zdůvodnění uvedené v bodu 2.1 zejména:
 - i) souvisejí s výší investic, k nimž je podán popis a zdůvodnění podle bodu 2.1, vzhledem k celkové výši investic,
 - ii) rozlišují mezi investicemi do nových systémů, do revizí stávajících systémů a do výměny systémů,
 - iii) usouvztažňují jednotlivé investice do nových systémů ATM a do důležitých revizí stávajících systémů ATM s evropským hlavním plánem ATM, se společnými projekty uvedenými v článku 15a nařízení (ES) č. 550/2004 a případně se strategickým plánem sítě,
 - iv) podrobně charakterizují synergie dosažené na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru či případně s jinými členskými státy nebo funkčními bloky vzdušného prostoru, zejména pokud jde o společnou infrastrukturu a společné zadávání zakázek,
 - v) podrobně charakterizují očekávaný přínos těchto investic z hlediska výkonnosti v rámci čtyř klíčových oblastí výkonnosti, který rozdělují mezi traťovou a letištní / přiblížovací fází letu, a udávají datum, od kterého se tento přínos očekává,
 - vi) poskytují informace o rozhodovacím procesu, o který se investice opírají, např. o tom, zda existuje zdokumentovaná analýza nákladů a přínosů, o uspořádání konzultace s uživateli, o jejich výsledcích a o odlišných stanoviscích, která v ní zazněla.

3. VÝKONNOSTNÍ CÍLE NA MÍSTNÍ ÚROVNI

- 3.1 Výkonnostní cíle v jednotlivých klíčových oblastech výkonnosti stanovené pro jednotlivé klíčové ukazatele výkonnosti uvedené v oddílu 2 přílohy I pro celé referenční období, přičemž pro účely sledování a pobídek se použijí roční hodnoty:
 - a) Bezpečnost:
 - i) úroveň efektivnosti řízení bezpečnosti: místní cíle pro každý rok referenčního období,
 - ii) uplatňování klasifikace závažnosti na základě metodiky nástroje analýzy rizika (RAT): místní cíle pro každý rok referenčního období (procentní podíl),
 - iii) spravedlivé posuzování: místní cíle za poslední rok referenčního období.

- b) Životní prostředí:
- i) popis postupu lepšího navrhování tratí,
 - ii) průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu.
- c) Kapacita:
- i) průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let,
 - ii) průměrné zpoždění při přeletu z důvodů ATFM v minutách na let, které lze přičíst letištním a přibližovacím službám,
 - iii) plán kapacity vytvořený poskytovatelem či poskytovateli letových navigačních služeb.
- d) Efektivita nákladů:
- i) stanovené náklady na traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby určené v souladu s ustanoveními čl. 15 odst. 2 písm. a) a b) nařízení (ES) č. 550/2004 a podle ustanovení prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013 pro každý rok referenčního období,
 - ii) prognóza výkonových jednotek traťových navigačních služeb a letištních a přibližovacích služeb pro každý rok referenčního období,
 - iii) v důsledku toho stanovené jednotkové náklady na referenční období,
 - iv) popis a zdůvodnění návratnosti vlastního kapitálu příslušných poskytovatelů letových navigačních služeb, jakož i míry zadluženosti a stupně/skladby základu aktiv použitého k výpočtu kapitálových nákladů zahrnutých do stanovených nákladů,
 - v) popis a vysvětlení zůstatků převedených z let před referenčním obdobím,
 - vi) popis hospodářských předpokladů, včetně:
 - předpokladů inflace použitých v plánu ve srovnání s mezinárodním zdrojem, např. indexem spotřebitelských cen (CPI) Mezinárodního měnového fondu (MMF) pro účely prognóz a harmonizovaným indexem spotřebitelských cen úřadu Eurostat pro účely skutečných hodnot; vysvětlení veškerých odchylek od těchto zdrojů,
 - předpokladů, jež posloužily k výpočtu důchodových nákladů zahrnutých do stanovených nákladů, včetně popisu příslušných zavedených vnitrostátních důchodových předpisů a předpisů pro důchodové účetnictví, z nichž tyto předpoklady vycházejí, jakož i informací o tom, zda se očekávají změny těchto předpisů,
 - předpokladů úrokových sazeb půjček na zajištění finančních prostředků pro poskytování letových navigačních služeb, včetně příslušných informací o těchto půjčkách (částky, doba trvání atd.) a zdůvodnění (váženého) průměrného úroku z přijatých úvěrů použitého k výpočtu kapitálových nákladů před zdaněním a kapitálových nákladů zahrnutých do stanovených nákladů,
 - úprav nad rámec ustanovení mezinárodních účetních standardů,
 - vii) případně popis příslušných událostí a okolností uvedených v čl. 14 odst. 2 písm. a) prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013 v předchozím referenčním období pomocí kritérií stanovených v čl. 14 odst. 2 písm. b) prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013, včetně posouzení úrovně, skladby a zdůvodnění nákladů vyňatých z oblasti působnosti čl. 14 odst. 1 písm. a) a b) prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013,
 - viii) případně popis jakékoli významné restrukturalizace plánované během referenčního období včetně výše restrukturalizačních nákladů a zdůvodnění těchto nákladů z hlediska postupného čistého přínosu pro uživatele vzdušného prostoru,
 - ix) případně schválené náklady na restrukturalizaci z předchozích referenčních období, které mají být získány zpět.
- 3.2 Popis a vysvětlení souladu výkonnostních cílů s příslušnými výkonnostními cíli pro celou Unii. Pokud výkonnostní cíl pro celou Unii neexistuje, popis a vysvětlení cílů v rámci plánu a toho, jak přispívají ke zlepšování výkonnosti evropské sítě ATM.
- 3.3 Popis a vysvětlení vzájemných závislostí a kompromisů mezi klíčovými oblastmi výkonnosti, včetně předpokladů použitých k posouzení těchto kompromisů.
- 3.4 Příspěvek jednotlivých příslušných poskytovatelů letových navigačních služeb k dosažení výkonnostních cílů stanovených pro funkční blok vzdušného prostoru v souladu s čl. 5 odst. 2 písm. c) bodem ii).

4. SYSTÉMY POBÍDEK

4.1 Popis a vysvětlení systémů pobídek, které mají být na poskytovatele letových navigačních služeb uplatněny.

5. VOJENSKÝ ROZMĚR PLÁNU

Popis civilně-vojenského rozměru plánu s charakteristikou výkonnosti v oblasti uplatňování pružného užívání vzdušného prostoru (FUA) za účelem zvýšení kapacity s náležitým zohledněním efektivnosti vojenských misí, a považuje-li se to za vhodné, příslušné ukazatele výkonnosti a výkonnostní cíle odpovídající ukazatelům a cílům plánu výkonnosti.

6. ANALÝZA CITLIVOSTI A SROVNÁNÍ S PŘEDCHOZÍM PLÁNEM VÝKONNOSTI

6.1 Citlivost vůči vnějším předpokladům.

6.2 Srovnání s předchozím plánem výkonnosti.

7. PROVÁDĚNÍ PLÁNU VÝKONNOSTI

Popis opatření zavedených vnitrostátními dozorovými orgány k dosažení výkonnostních cílů, např.:

- i) mechanismů sledování, které mají zajistit provádění programů bezpečnosti letových navigačních služeb a plnění obchodních plánů,
 - ii) opatření ke sledování provádění plánů výkonnosti a podávání zpráv o tomto provádění, včetně způsobu řešení situace, kdy cíle nejsou během referenčního období splněny.
-

PŘÍLOHA III

ŠABLONA VÝKONNOSTNÍHO PLÁNU SÍTĚ

Plán výkonnosti pro manažera struktury vzdušného prostoru je založen na této struktuře:

1. ÚVOD

- 1.1 Popis situace (oblast působnosti plánu, zahrnuté funkce atd.).
- 1.2 Popis makroekonomického scénáře pro referenční období, včetně celkových předpokladů (prognóza provozu atd.).
- 1.3 Popis souladu se strategickým plánem sítě.
- 1.4 Popis výsledku konzultace se zúčastněnými stranami za účelem přípravy plánu výkonnosti (hlavní otázky vznesené účastníky a pokud možno dohodnuté kompromisy).

2. VÝKONNOSTNÍ CÍLE

- 2.1 Popis klíčových ukazatelů výkonnosti v jednotlivých příslušných klíčových oblastech výkonnosti.
- 2.2 Výkonnostní cíle v jednotlivých příslušných klíčových oblastech výkonnosti stanovené pro každý příslušný klíčový ukazatel výkonnosti na celé referenční období, přičemž pro účely sledování a pobídek se použijí roční hodnoty.
- 2.3 Popis a vysvětlení příspěvku výkonnostních cílů k výkonnostním cílům pro celou Evropskou unii a jejich dopadu na výkonnostní cíle pro celou Evropskou unii.
- 2.4 Popis příspěvku výkonnostních cílů k funkčním blokům vzdušného prostoru a jejich dopadu na funkční bloky vzdušného prostoru.

3. PŘÍSPĚVEK JEDNOTLIVÝCH FUNKCÍ

- 3.1 Jednotlivé výkonnostní cíle pro každou funkci (ATFM, ERND, kódy odpovídačů SSR, kmitočty).

4. VOJENSKÝ ROZMĚR

- 4.1 Popis civilně-vojenského rozměru plánu s charakteristikou výkonnosti v oblasti uplatňování pružného užívání vzdušného prostoru za účelem zvýšení kapacity s náležitým zohledněním efektivnosti vojenských operací, a považuje-li se to za vhodné, příslušné ukazatele výkonnosti a výkonnostní cíle odpovídající ukazatelům a cílům plánu výkonnosti.

5. ANALÝZA CITLIVOSTI A SROVNÁNÍ S PŘEDCHOZÍM PLÁNEM VÝKONNOSTI

- 5.1 Citlivost na vnější předpoklady.
- 5.2 Srovnání s předchozím plánem výkonnosti.

6. PROVÁDĚNÍ PLÁNU VÝKONNOSTI

- 6.1 Popis opatření zavedených k dosažení výkonnostních cílů, např.:
 - mechanismů sledování, které mají zajistit provádění činností v oblasti bezpečnosti a plnění obchodních plánů,
 - opatření ke sledování provádění plánů výkonnosti a podávání zpráv o tomto provádění, včetně způsobu řešení situace, kdy cíle nejsou během referenčního období splněny.

PŘÍLOHA IV

ZÁSADY POSUZOVÁNÍ PLÁNŮ VÝKONNOSTI A VÝKONNOSTNÍCH CÍLŮ

Komise použije tato kritéria posuzování:

1) OBECNÁ KRITÉRIA

- a) dodržování požadavků týkajících se přípravy a přijetí plánu výkonnosti, a zejména posouzení zdůvodnění podaných v plánu výkonnosti;
- b) věcná analýza zohledňující celkovou situaci každého jednotlivého státu, včetně nejnovějšího hospodářského vývoje a prognózy provozu;
- c) úroveň výkonnosti na začátku referenčního období a z toho plynoucí prostor pro další zlepšení;
- d) úroveň výkonnosti dosažená v předchozím referenčním období;
- e) význam investic a kapitálových výdajů, pokud jde o evropský hlavní plán ATM, společné projekty uvedené v článku 15a nařízení (ES) č. 550/2004 a případně strategický plán sítě, jakož i synergie dosažené na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru nebo na úrovni regionální;
- f) výsledky konzultace se zúčastněnými stranami týkající se navržených cílů.

2) BEZPEČNOST

- a) srovnání úrovně efektivnosti řízení bezpečnosti na místní úrovni s cílem pro celou Unii;
- b) srovnání výsledků uplatňování klasifikace závažnosti na základě metodiky nástroje analýzy rizika (RAT) na místní úrovni s cílem pro celou Unii;
- c) míra přítomnosti spravedlivého posuzování na místní úrovni.

3) ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu:

- a) srovnání s historickou výkonností dosaženou v předchozích letech;
- b) srovnání s referenční hodnotou na základě informací poskytnutých manažerem struktury vzdušného prostoru;
- c) soulad s plánem optimalizace evropské sítě tratí ATS vytvořeným manažerem struktury vzdušného prostoru.

4) KAPACITA

Míra zpoždění na trati. Srovnání předpokládané míry zpoždění na trati z důvodů ATFM použité v plánech výkonnosti s:

- a) referenční hodnotou vycházející z informací uvedených v operačním plánu sítě manažera struktury vzdušného prostoru;
- b) s plánem kapacity vypracovaným poskytovatelem či poskytovateli traťových navigačních služeb v té podobě, v jaké je uveden v operačním plánu sítě manažera struktury vzdušného prostoru.

Průměrné zpoždění při přeletu z důvodů ATFM na vnitrostátní úrovni. Posouzení zdůvodnění podaných v plánech výkonnosti, a zejména:

- a) srovnání s historickou výkonností dosaženou za posledních pět let;
- b) příspěvek jednotlivých letišť k místním cílům a srovnání výkonnosti s jinými podobnými letišti;
- c) očekávané provozní přínosy plánovaných iniciativ.

5) EFEKTIVITA NÁKLADŮ

- a) vývojový trend stanovených jednotkových nákladů: posouzení toho, zda se předložené stanovené jednotkové náklady budou podle předpokladů vyvíjet v souladu s cílem v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii a zda budou vhodným způsobem přispívat k dosažení tohoto cíle během celého referenčního období a v jednotlivých letech, případně s ohledem na náklady na restrukturalizaci;

- b) vývojový trend jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby: posouzení toho, zda se předložené stanovené jednotkové náklady budou podle předpokladů vyvíjet v souladu s cílem v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii a zda budou vhodným způsobem přispívat k dosažení tohoto cíle během celého referenčního období a v jednotlivých letech. Kromě toho se k posouzení použijí tato kritéria:
- i) soulad s vývojem stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby s ohledem na všechny společné prvky těchto nákladů,
 - ii) soulad s předpoklady použitými pro stanovení cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby (např. inflace, hospodářské předpoklady, vývojové trendy provozu),
 - iii) plánované výsledky ve srovnání s vývojovými trendy historických nákladů na letištní a přibližovací služby,
 - iv) vývojové trendy celkových stanovených nákladů na letové navigační služby od zahájení pojiždění pro vzlet až do ukončení pojiždění po přistání („gate-to-gate“),
 - v) popis a zdůvodnění veškerých změn v rozdělení nákladů mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby ve srovnání s předchozím referenčním obdobím a v rámci celého současného referenčního období a
 - vi) zvláštní místní podmínky;
- c) úroveň stanovených jednotkových nákladů: srovnání předložených místních jednotkových nákladů s průměrnými jednotkovými náklady členských států nebo funkčních bloků vzdušného prostoru s podobným provozním a hospodářským prostředím, jež Komise definuje v souladu s čl. 10 odst. 5;
- d) kapitálové náklady:
- i) úroveň/skladba základu aktiv použitého k výpočtu kapitálových nákladů,
 - ii) kapitálové náklady před zdaněním zahrnující sazbu úroků z přijatých úvěrů a návratnost vlastního kapitálu a
 - iii) návratnost vlastního kapitálu poskytovatelů letových navigačních služeb;
- e) úroveň/skladba nákladů vzniklých na základě čl. 6 odst. 2 písm. a) a b) prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013 a zahrnutých do stanovených nákladů;
- f) předpoklady prognózy provozu: srovnání prognóz místních výkonových jednotek použitých v plánu výkonnosti s prognózami provozu vytvořenými službou statistiky a stanovování prognóz (STATFOR) organizace Eurocontrol, které jsou k dispozici tři měsíce před předložením plánu výkonnosti;
- g) hospodářské předpoklady:
- i) ověření toho, zda jsou předpoklady inflace použité v plánu výkonnosti v souladu s referenční prognózou indexu spotřebitelských cen (CPI) Mezinárodního měnového fondu (MMF) a zda jsou zdůvodněny veškeré odchylky,
 - ii) ověření popisu a zdůvodnění předpokladů, jež posloužily k výpočtu důchodových nákladů zahrnutých do stanovených nákladů,
 - iii) ověření popisu příslušných zavedených vnitrostátních důchodových předpisů a předpisů pro důchodové účetnictví, z nichž předpoklady důchodových nákladů vycházejí,
 - iv) ověření popisu a zdůvodnění předpokladů úrokových sazeb půjček na zajištění finančních prostředků pro poskytování letových navigačních služeb, včetně příslušných informací o těchto půjčkách (částky, doba trvání atd.), a ověření toho, zda jsou v souladu s (váženým) průměrným úrokem z přijatých úvěrů použitým k výpočtu kapitálových nákladů před zdaněním a kapitálových nákladů zahrnutých do stanovených nákladů,
 - v) ověření popisu a zdůvodnění možných úprav nad rámec ustanovení mezinárodních účetních standardů;
- h) úroveň, skladba a zdůvodnění nákladů vyňatých z oblasti působnosti čl. 14 odst. 1 písm. a) a b) prováděcího nařízení (EU) č. 391/2013;
- i) po dokončení restrukturalizace případně postupný čistý přínos pro uživatele vzdušného prostoru ve srovnání s náklady na restrukturalizaci, které byly získány zpět.

PŘÍLOHA V

SEZNAM ÚDAJŮ POSKYTOVANÝCH PRO ÚČELY TOHOTO NAŘÍZENÍ

Za účelem kontroly výkonnosti následující subjekty poskytují nebo zpřístupňují tyto údaje:

1. VNITROSTÁTNÍ DOZOROVÉ ORGÁNY

1.1 Specifikace souborů údajů

Vnitrostátní dozorové orgány poskytují tyto údaje:

a) informace nezbytné k dodržení klíčových ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedených v příloze I.

Kromě toho vnitrostátní dozorové orgány zajistí, aby byly zpřístupněny tyto údaje:

b) údaje, které využívá a vypočítává centrální stanoviště ATFM, definované v nařízení (EU) č. 255/2010 o ATFM, jako jsou letové plány pro všeobecný letový provoz v souladu s pravidly IFR, skutečná dráha letu, přehledová data založená na 30teřinovém intervalu hlášení, zpoždění na trati a letišti z důvodů ATFM, výjimky z opatření ATFM, dodržování slotů ATFM, četnost využití kondicionálních tratí;

c) bezpečnostní události související s ATM;

d) informace o doporučeních v oblasti bezpečnosti a přijatých nápravných opatřeních na základě analýzy/šetření leteckých událostí souvisejících s ATM v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 o šetření nehod ⁽¹⁾ a směrnicí 2003/42/ES o hlášení událostí v civilním letectví;

e) informace o zavedených prvcích na podporu uplatňování spravedlivého posuzování;

f) údaje na podporu úkolů uvedených v čl. 4 odst. 1 písm. m) a n) nařízení Komise (ES) č. 2150/2005, kterým se stanoví společná pravidla pro pružné užívání vzdušného prostoru (FUA) ⁽²⁾;

g) údaje na podporu úkolů uvedených v odstavci 8 přílohy V nařízení Komise (EU) č. 677/2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM).

Vnitrostátní dozorové orgány zajistí pro účely analýzy výskytu událostí povinné používání společného seznamu příčinných/přispívajících faktorů.

Vnitrostátní dozorové orgány shromažďují a zpřístupňují:

h) informace shromážděné poskytovateli letových navigačních služeb prostřednictvím systémů automatického záznamu údajů o bezpečnosti, jsou-li k dispozici;

i) vývojové trendy přinejmenším v oblasti porušení minim rozstupů, narušení dráhy, narušení vzdušného prostoru a událostí týkajících se ATM na všech stanovištích letových provozních služeb;

j) informace o tom, jak vnitrostátní orgány nebo orgány v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru uplatňují koncepci pružného užívání vzdušného prostoru tak, aby zajišťovala optimální přínos pro civilní i vojenské uživatele vzdušného prostoru.

1.2 Periodicita a lhůty poskytování údajů

Údaje uvedené v bodě 1.1 písm. a), c), d), e), f), h) a i) se poskytují jednou ročně. Do 1. února každého roku podají vnitrostátní dozorové orgány zprávu agentuře EASA o ročním měření provedeném v rámci dotazníků týkajících se efektivnosti řízení bezpečnosti (bod 1.1 písm. a)) a spravedlivého posuzování (bod 1.1 písm. e)) za předchozí rok. Dojde-li v ročním měření klíčových ukazatelů výkonnosti k nějakým změnám, vnitrostátní dozorové orgány tyto změny předloží před datem podání následující výroční zprávy.

Údaje uvedené v bodě 1.1 písm. b) a g) se poskytují jednou měsíčně.

Do 1. února každého roku předloží vnitrostátní dozorové orgány svůj roční přehled uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru podle bodu 1.1 písm. j) za předchozí rok.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 14.

⁽²⁾ Úř. věst. L 342, 24.12.2005, s. 20.

2. POSKYTOVATELÉ LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB

Tento oddíl se vztahuje na poskytovatele letových navigačních služeb poskytující služby uvedené v čl. 1 odst. 2. Vnitrostátní orgány mohou v jednotlivých případech poskytovatele letových navigačních služeb zařadit pod mezní hodnotu stanovenou v čl. 1 odst. 3. V takovém případě o tom informují Komisi.

2.1 Specifikace souborů údajů

Poskytovatelé letových navigačních služeb zpřístupňují tyto údaje:

- a) údaje uvedené ve specifikaci organizace Eurocontrol „Specifikace organizace Eurocontrol pro uveřejňování ekonomických informací“, vydání 2.6, ze dne 31. prosince 2008 s odkazem na Eurocontrol-SPEC-0117 pro účely poskytnutí údajů až do roku 2013 včetně a vydání 3.0 ze dne 4. prosince 2012 pro účely poskytnutí údajů od roku 2014;
- b) výroční zprávy, část obchodních plánů, která se týká výkonnosti, a roční plán sestavené poskytovatelem letových navigačních služeb v souladu s oddíly 2.2 a 9 přílohy I nařízení (EU) č. 1035/2011;
- c) jejich investiční plán pro referenční období;
- d) informace nutné k dodržení klíčových ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedených v bodě 1.1 písm.
 - a) oddílu 2 přílohy I;
- e) informace o zavedených prvcích na podporu uplatňování spravedlivého posuzování.

Poskytovatelé letových navigačních služeb shromažďují a poskytují tyto údaje:

- f) informace shromážděné prostřednictvím systémů automatického záznamu údajů o bezpečnosti, jsou-li k dispozici;
- g) vývojové trendy přinejmenším v oblasti porušení minim rozstupů, narušení dráhy, narušení vzdušného prostoru a událostí týkajících se ATM na všech stanovištích letových provozních služeb.

2.2 Periodicita a lhůty poskytování údajů

Údaje za rok n uvedené v bodě 2.1 písm. a) se poskytují jednou ročně do 15. července roku $n + 1$, s výjimkou výhledových údajů, které se poskytují do 1. listopadu roku $n + 1$.

Údaje uvedené v bodě 2.1 písm. b), c), d), e) a f) se poskytují jednou ročně.

Do 1. února každého roku podají poskytovatelé letových navigačních služeb zprávu agentuře EASA o ročním měření provedeném v rámci dotazníků týkajících se efektivnosti řízení bezpečnosti (bod 1.1 písm. d)) a spravedlivého posuzování (bod 1.1 písm. e)) za předchozí rok. Dojde-li v ročním měření klíčových ukazatelů výkonnosti k nějakým změnám, vnitrostátní dozorové orgány tyto změny předloží před datem podání následující výroční zprávy.

Údaje uvedené v bodě 2.1 písm. g) se poskytují jednou ročně.

3. PROVOZOVATELÉ LETIŠŤ

Tento oddíl se vztahuje na provozovatele letišť, kteří spadají do oblasti působnosti článku 1 tohoto nařízení.

3.1 Definice

Pro účely této konkrétní přílohy se použijí tyto definice:

- a) „identifikací letiště“ se rozumí popis letiště pomocí standardního čtyřpísmenného kódu ICAO definovaného v dokumentu ICAO č. 7910;
- b) „koordinačními parametry“ se rozumějí koordinační parametry definované v nařízení (EHS) č. 95/93;
- c) „deklarovanou kapacitou letiště“ se rozumí koordinační parametry vyjádřené jako maximální počet slotů na jednotku času (vyhrazená doba), které může koordinátor přidělit;
- d) „poznávací značkou letadla“ se rozumí alfanumerické znaky odpovídající skutečnému zápisu letadla do rejstříku;
- e) „typem letadla“ se rozumí označení typu letadla (až o čtyřech znacích) uvedené v dokumentu ICAO č. 8643;
- f) „identifikací letu“ se rozumí skupina alfanumerických znaků používaných k identifikaci letu. Bod 7 letového plánu ICAO;

- g) „kódovaným letištěm odletu“ a „kódovaným letištěm určení“ se rozumí kód letiště vyjádřený čtyřpísmenným označením letiště ICAO nebo třípísmenným označením letiště IATA;
- h) „časovými údaji odletu, zahájení pojiždění, příletu a ukončení pojiždění“ se rozumějí tyto údaje:
- i) skutečný čas zahájení pojiždění,
 - ii) skutečný čas vzletu,
 - iii) skutečný čas přistání,
 - iv) skutečný čas ukončení pojiždění;
- i) „plánovaným časem odletu (zahájení pojiždění)“ se rozumí datum a čas, kdy je plánován odjezd letadla z odletového stání;
- j) „skutečným časem zahájení pojiždění“ se rozumí datum a čas, kdy letadlo uvolnilo parkovací stanoviště (pomocí vytlačení nebo vlastního pohonu);
- k) „skutečným časem vzletu“ se rozumí datum a čas, kdy letadlo vzletlo ze vzletové dráhy (kdy zasunulo podvozek);
- l) „skutečným časem přistání“ se rozumí datum a čas, kdy letadlo přistálo (kdy se dotklo země);
- m) „plánovaným časem příletu (ukončení pojiždění)“ se rozumí datum a čas, kdy je plánován příjezd letadla na příletové stání;
- n) „skutečným časem ukončení pojiždění“ se rozumí datum a čas, kdy byly na příletovém stání zataženy parkovací brzdy;
- o) „pravidly letu“ se rozumějí pravidla používaná při řízení letu. „Pravidla pro let podle přístrojů (IFR)“ se vztahují na letadla, která letí podle pravidel pro let podle přístrojů definovaná v příloze 2 Chicagské úmluvy, a „pravidla pro let za viditelnosti (VFR)“ se vztahují na letadla, která letí podle pravidel pro let za viditelnosti definovaná v téže příloze. „Operační letový provoz (OAT)“ odkazuje na státní letadla, která se pravidly definovanými v příloze 2 Chicagské úmluvy neřídí. (Bod 8 letového plánu ICAO);
- p) „druhem letu“ se rozumí druh letu definovaný v doplňku 2 dokumentu ICAO č. 4444 (15. vydání – červen 2007);
- q) „příletovým letištním slotem“ a „odletovým letištním slotem“ se rozumí letištní čas přidělený pro účely příletu, nebo odletu letadla, který je definován v nařízení (EHS) č. 95/93;
- r) „označením příletové dráhy“ a „označením dráhy pro odlet“ se rozumí označení ICAO pro dráhu používanou pro přistání a pro vzlet (např. 10L);
- s) „příletovým stáním“ se rozumí označení prvního parkovacího stanoviště, na němž letadlo parkovalo po příletu;
- t) „odletovým stáním“ se rozumí označení posledního parkovacího stanoviště, na němž letadlo parkovalo před odletem z letiště;
- u) „důvody zpoždění“ se rozumějí standardní kódy zpoždění IATA definované v oddílu F dokumentu věnovaného zpoždění letecké dopravy v Evropě v roce 2011 (*CODA Digest Annual 2011 „Delays to Air Transport in Europe“* ⁽¹⁾) s uvedením délky zpoždění. Existuje-li pro zpoždění letů důvodů několik, je dán k dispozici jejich seznam;
- v) „informacemi o odmrazování nebo opatřeních proti námraze“ se rozumějí údaje o tom, zda bylo provedeno odmrazování či učiněno opatření proti námraze, a pokud ano, kdy (před opuštěním odletového stání nebo ve vzdálené poloze po opuštění tohoto stání, tj. po zahájení pojiždění);
- w) „provozním zrušením“ se rozumí přílet nebo odlet plánovaného letu, na který se vztahují tyto podmínky:
- i) letu byl přidělen letištní slot a

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

- ii) let byl potvrzen leteckým dopravcem den před uskutečněním letu a/nebo se objevil v denním seznamu letových řádů, který zpracoval provozovatel letiště den před uskutečněním letu, ale
 - iii) ke skutečnému přistání nebo vzletu nikdy nedošlo.
- x) „skutečným časem zrušení“ se rozumí skutečné datum a čas, kdy byl zrušen přílet nebo odlet plánovaného letu.

3.2 Specifikace souborů údajů

3.2.1 Provozovatelé letišť poskytují tyto údaje:

- a) identifikaci letiště;
- b) deklarovanou kapacitu letiště;
- c) všechny koordinační parametry související s letovými navigačními službami;
- d) plánovanou úroveň kvality služeb (zpoždění, přesnost atd.) v souvislosti s deklarovanou kapacitou letiště, je-li stanovena;
- e) podrobný popis ukazatelů – jsou-li stanoveny – používaných ke stanovení plánované úrovně kvality služeb.

3.2.2 Provozovatelé letišť poskytují k přistání nebo vzletu každého letadla tyto údaje:

- a) poznávací značku letadla;
- b) typ letadla;
- c) identifikaci letu;
- d) kódované letiště odletu a určení;
- e) plánovaný čas odletu (zahájení pojíždění);
- f) plánovaný čas příletu (ukončení pojíždění);
- g) časové údaje odletu, zahájení pojíždění, příletu a ukončení pojíždění;
- h) pravidla letu a druh letu;
- i) příletový a odletový letištní slot, jsou-li k dispozici;
- j) označení příletové dráhy a dráhy pro odlet;
- k) příletové a odletové stání;
- l) důvody zpoždění, jsou-li k dispozici (pouze u odlétajících letů);
- m) informace o odmrazování nebo opatřeních proti námraze, jsou-li k dispozici.

3.2.3 Provozovatelé letišť poskytují ke každému provoznímu zrušení tyto provozní údaje:

- a) identifikaci letu;
- b) typ letadla;
- c) plánovaný čas odletu (zahájení pojíždění);
- d) plánovaný čas příletu (ukončení pojíždění);
- e) plánované letiště odletu a určení;
- f) příletový a odletový letištní slot, jsou-li k dispozici;
- g) důvod zrušení;
- h) skutečný čas zrušení.

3.2.4 Provozovatelé letišť mohou poskytovat:

- a) dobrovolné zprávy o zhoršení nebo přerušení letových navigačních služeb na letištích;
- b) dobrovolné zprávy o bezpečnostních událostech souvisejících s letovými navigačními službami;
- c) dobrovolné zprávy o nedostatečné kapacitě letištních a přibližovacích služeb;

- d) dobrovolné zprávy o konzultačních schůzkách s poskytovateli letových navigačních služeb a se státy.
- 3.2.5 Provozovatelé letišť shromažďují a poskytují informace shromážděné prostřednictvím systémů automatického záznamu údajů o bezpečnosti (jsou-li dostupné), které se týkají přinejmenším narušení dráhy.
- 3.3 **Periodicita a lhůty poskytování údajů**
- Údaje uvedené v bodě 3.2.1 se poskytují dvakrát ročně v souladu s časovým plánem stanoveným v článku 6 nařízení (EHS) č. 95/93.
- Jsou-li poskytovány údaje uvedené v bodech 3.2.2 a 3.2.3, poskytují se každý měsíc do jednoho měsíce od skončení letového měsíce.
- Jsou-li poskytovány údaje uvedené v bodě 3.2.4, poskytují se jednou ročně.
- Zprávy uvedené v bodě 3.2.4 lze poskytnout kdykoli.
4. KOORDINÁTOŘI LETIŠŤ
- 4.1 **Specifikace souborů údajů**
- Koordinátoři letišť poskytují údaje uvedené v čl. 4 odst. 8 nařízení (EHS) č. 95/93.
- 4.2 **Periodicita a lhůty poskytování údajů**
- Údaje se poskytují dvakrát ročně v souladu s časovým plánem stanoveným v článku 6 nařízení (EHS) č. 95/93.
5. PROVOZOVATELÉ LETECKÉ DOPRAVY
- Tento oddíl se vztahuje na provozovatele letecké dopravy, kteří za poslední tři roky uskutečnili v evropském vzdušném prostoru v průměru více než 35 000 letů ročně.
- 5.1 **Definice**
- 5.1.1 Pro účely této konkrétní přílohy se použijí stejné definice jako v bodě 3.1, kromě nichž se použijí i tyto definice:
- „spotřebou paliva“ se rozumí skutečné množství paliva spotřebovaného během letu (od zahájení poježdění pro vzlet až do ukončení poježdění po přistání – „gate-to-gate“);
 - „skutečnou hmotností na odbavovací ploše“ se rozumí skutečná hmotnost letadla v metrických tunách před nastartováním motoru.
- 5.2 **Specifikace souborů údajů**
- 5.2.1 Provozovatelé letecké dopravy poskytují ke každému letu, který uskuteční v zeměpisné oblasti působnosti tohoto nařízení, tyto údaje:
- poznávací značku letadla;
 - typ letadla;
 - identifikaci letu;
 - pravidla letu a druh letu;
 - kódované letiště odletu a určení;
 - označení příletové dráhy a dráhy pro odlet, je-li k dispozici;
 - příletové a odletové stání, je-li k dispozici;
 - plánovaný čas odletu (zahájení poježdění);
 - plánovaný čas příletu (ukončení poježdění);
 - plánované i skutečné časové údaje odletu, zahájení poježdění, příletu a ukončení poježdění;
 - důvody zpoždění;
 - informace o odmrazování nebo opatřeních proti námraze, jsou-li k dispozici.
- 5.2.2 Provozovatelé letecké dopravy poskytují ke každému provoznímu zrušení v zeměpisné oblasti působnosti tohoto nařízení údaje uvedené v bodě 3.2.3.

5.2.3 Kromě údajů požadovaných podle části B přílohy IV směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES ⁽¹⁾ mohou letečtí dopravci poskytnout Komisi ke každému letu, který uskuteční v zeměpisné oblasti působnosti tohoto nařízení, tyto údaje:

- a) spotřebu paliva;
- b) skutečnou hmotnost na odbavovací ploše.

5.2.4 Provozovatelé letecké dopravy mohou poskytovat:

- a) dobrovolné zprávy o přístupu do vzdušného prostoru;
- b) dobrovolnou zprávu o zhoršení nebo přerušení letových navigačních služeb na letištích;
- c) dobrovolné zprávy o bezpečnostních událostech souvisejících s letovými navigačními službami;
- d) dobrovolné zprávy o nedostatečné kapacitě traťových navigačních služeb, omezení letové hladiny nebo přesměrování;
- e) dobrovolné zprávy o konzultačních schůzkách s poskytovateli letových navigačních služeb a se státy.

5.2.5 Provozovatelé letecké dopravy poskytují informace shromážděné prostřednictvím systémů automatického záznamu údajů o bezpečnosti (jsou-li dostupné), které se týkají přinejmenším porušení minim rozstupů a narušení dráhy.

5.3 Periodicita poskytování údajů

Údaje uvedené v bodech 5.2.1, 5.2.2 a 5.2.3 se poskytují jednou měsíčně.

Zprávy uvedené v bodě 5.2.4 lze poskytnout kdykoli.

Údaje uvedené v bodě 5.2.5 se poskytují jednou ročně.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32.

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 391/2013

ze dne 3. května 2013,

kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi⁽¹⁾, ve znění nařízení (ES) č. 1070/2009 (nařízení o poskytování služeb)⁽²⁾, a zejména na čl. 15 odst. 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení (ES) č. 550/2004 ukládá Komisi, aby stanovila společný systém poplatků za letové navigační služby, který umožní jeho jednotné uplatňování v jednotném evropském nebi.

(2) Vypracování společného systému poplatků za letové navigační služby poskytované během všech fází letu má pro provádění iniciativy jednotného evropského nebe nesmírný význam. Takový systém by měl přispět ke zvýšení transparentnosti, pokud jde o stanovení, ukládání a vymáhání poplatků, jež se vztahují na uživatele vzdušného prostoru. Systém by rovněž měl přispívat k bezpečnému, nákladově efektivnímu a účinnému poskytování letových navigačních služeb uživatelům, kteří systém financují a podněcují integrované poskytování služeb.

(3) Společný systém poplatků by měl být nedílnou součástí dosahování cílů systému sledování výkonnosti, jak je stanoveno v článku 11 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe⁽³⁾, ve znění nařízení (ES) č. 1070/2009 (rámčové nařízení) a prováděcího nařízení Komise (EU) č. 390/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě⁽⁴⁾.

(4) V souladu s celkovým cílem zvýšení výkonnosti letových navigačních služeb by měl systém poplatků podporovat nákladovou a provozní efektivitu a měl by stanovit zřízení systémů pobídek pro poskytovatele letových navigačních služeb podporujících zdokonalení poskytování letových navigačních služeb, včetně uplatňování sdílení rizika provozu.

(5) Společný systém poplatků by měl být v souladu se systémem poplatků za traťové navigační služby vypracovaným organizací Eurocontrol a s článkem 15 Chicagské úmluvy o mezinárodním civilním letectví z roku 1944 (dále jen „Chicagská úmluva“).

(6) Společný systém poplatků by měl umožnit optimální využití vzdušného prostoru s ohledem na toky letového provozu, zejména v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru zřízených v souladu s článkem 9a nařízení (ES) č. 550/2004.

(7) Klíčovou zásadou společného systému poplatků je, aby byly zástupcům uživatelů vzdušného prostoru a příslušným orgánům včas k dispozici úplné a transparentní informace o nákladové základně.

(8) Pokud je stanoveno, že letištní a přibližovací služby a/nebo služby CNS, MET a AIS jsou poskytovány za tržních podmínek, měly by mít členské státy možnost rozhodnout se, že tyto služby nebudou vypočítávat stanovené náklady, nebudou vypočítávat poplatky za letištní a přibližovací služby, nebudou stanovovat jednotkové sazby letištních a přibližovacích služeb a/nebo nebudou stanovovat finanční pobídky.

(9) V důsledku měnící se povahy provozování letišť může být nutné v průběhu referenčního období pozměnit oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb.

(10) Zavádění nových technologií a postupů a souvisejících obchodních modelů podněcujících integrované poskytování služeb by mělo vést k významnému snížení nákladů ve prospěch uživatelů. Aby se toto budoucí snížení nákladů umožnilo, vznikají poskytovatelům letových navigačních služeb náklady na restrukturalizaci a zdokonalení svého podnikání; bude-li prokázán čistý přínos pro uživatele, mohou tyto náklady získat zpět.

(11) Pobídkové mechanismy podněcující k lepší výkonnosti by měly zohledňovat potřebu odměňování či sankcionování skutečné výkonnosti ve vztahu k úrovním výkonnosti, jež byly očekávány v okamžiku přijetí plánu výkonnosti.

(12) Aby se urychlilo zavádění technologií SESAR, měly by být investice do nových systémů uspořádání letového provozu (ATM) a zásadních reforem stávajících systémů ATM, jež mají vliv na úroveň výkonnosti evropské sítě ATM, způsobilé pro návratnost nákladů prostřednictvím poplatků za užívání, pokud jsou v souladu s prováděním evropského hlavního plánu ATM, zejména prostřednictvím společných projektů podle čl. 15a odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004. Členské státy by dále měly mít možnost rozhodnout o modulaci poplatků za letové navigační služby s cílem vytvořit pobídky k vybavení letadel systémy zahrnutými do společných projektů.

(1) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

(2) Úř. věst. L 300, 14.11.2009, s. 34.

(3) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

(4) Viz strana 1 v tomto čísle Úředního věstníku.

- (13) Pro zvýšení efektivity letových navigačních služeb a na podporu jejich optimalizovaného využívání by měly být členské státy schopny dále modulovat poplatky s ohledem na míru přetížení sítě v určité oblasti nebo na určité trase v konkrétní dobu.
- (14) Výše poplatků uložených zejména lehkým letadlům by neměla odradit od využívání zařízení a služeb potřebných pro bezpečnost nebo od zavedení nových technik a postupů.
- (15) Členské státy by měly mít možnost stanovit své jednotkové sazby společně, zejména pokud oblasti zpoplatnění procházejí vzdušným prostorem více než jednoho členského státu nebo pokud jsou stranami společného systému poplatků za traťové navigační služby.
- (16) Za účelem zlepšení účinnosti společného systému poplatků a snížení administrativní a účetní zátěže by měly mít členské státy možnost vybírat poplatky za traťové navigační služby v rámci společného systému poplatků za traťové navigační služby společně, prostřednictvím jediného poplatku za let.
- (17) Je třeba posílit právní prostředky k zajištění včasného a úplného hrazení poplatků za letové navigační služby uživateli těchto služeb.
- (18) Poplatky by měly být uživatelům vzdušného prostoru služeb stanovovány a ukládány spravedlivě a transparentně po konzultaci se zástupci těchto uživatelů. Tyto poplatky by měly být pravidelně přezkoumávány.
- (19) Nařízení Komise (ES) č. 1794/2006 ze dne 6. prosince 2006, kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby⁽¹⁾, ve znění nařízení Komise (EU) č. 1191/2010 ze dne 16. prosince 2010⁽²⁾, by mělo být s účinností od 1. ledna 2015 zrušeno.
- (20) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví opatření pro vypracování společného systému poplatků za letové navigační služby.
2. Toto nařízení se vztahuje na letové navigační služby poskytované poskytovateli letových provozních služeb určenými v souladu s článkem 8 nařízení (ES) č. 550/2004 a poskytovateli meteorologických služeb, pokud jsou určeni v souladu s čl. 9 odst. 1 uvedeného nařízení, pro potřeby všeobecného letového provozu v rámci regionů EUR a AFI stanovených Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO), ve kterých

členské státy zodpovídají za poskytování letových navigačních služeb. Vztahuje se rovněž na manažera struktury vzdušného prostoru zřízeného v souladu s článkem 3 nařízení Komise (EU) č. 677/2011⁽³⁾.

3. Členské státy mohou používat toto nařízení na letové navigační služby poskytované ve vzdušném prostoru spadajícím do jejich pravomoci v rámci jiných regionů stanovených ICAO pod podmínkou, že o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.

4. Členské státy mohou toto nařízení uplatňovat na poskytovatele letových navigačních služeb, kteří obdrželi povolení k poskytování letových navigačních služeb bez osvědčení, v souladu s čl. 7 odst. 5 nařízení (ES) č. 550/2004.

5. Při dodržení ustanovení čl. 1 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 se mohou členské státy rozhodnout neuplatňovat toto nařízení na letové navigační služby poskytované na letištích s méně než 70 000 pohyby letecké dopravy IFR ročně.

Členské státy o takovém rozhodnutí uvědomí Komisi.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 2 nařízení (ES) č. 549/2004.

Kromě toho se použijí tyto definice:

- 1) „uživatel letových navigačních služeb“ se rozumí provozovatel letadla v době, kdy byl proveden let, nebo pokud není totožnost provozovatele známá, majitel letadla, pokud nelze prokázat, že v té době byla provozovatelem jiná osoba;
- 2) „zástupcem uživatelů vzdušného prostoru“ se rozumí jakákoli právnická osoba či subjekt zastupující zájmy jedné nebo více kategorií uživatelů letových navigačních služeb;
- 3) „IFR“ se rozumí pravidla pro let podle přístrojů (*Instrument Flight Rules*) definovaná v příloze 2 Chicagské úmluvy (desáté vydání – červenec 2005);
- 4) „VFR“ se rozumí pravidla pro let za viditelnosti (*Visual Flight Rules*) definovaná v příloze 2 Chicagské úmluvy (desáté vydání – červenec 2005);
- 5) „oblastí zpoplatnění traťových navigačních služeb“ se rozumí objem vzdušného prostoru, pro který je stanoven jeden nákladový základ a jedna jednotková sazba;
- 6) „oblastí zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb“ se rozumí letiště či skupina letišť, pro která je stanoven jeden nákladový základ a jedna jednotková sazba;
- 7) „stanovenými náklady“ se rozumí náklady předem stanovené členskými státy podle čl. 15 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 550/2004;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 341, 7.12.2006, s. 3.

⁽²⁾ Úř. věst. L 333, 17.12.2010, s. 6.

⁽³⁾ Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s. 1.

- 8) „referenčním obdobím“ se rozumí referenční období pro systém sledování výkonnosti stanovený v čl. 11 odst. 3 písm. d) nařízení (ES) č. 549/2004 a v článku 8 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013;
- 9) „pohyby letecké dopravy IFR“ se rozumí součet vzletů a přistání provedených podle pravidel pro let podle přístrojů, vypočítaný jako roční průměr za období tří let před předložením plánu výkonnosti;
- 10) „jinými příjmy“ se rozumí příjmy získané od orgánů veřejné správy, včetně finanční podpory z programů pomoci Unie, jako jsou transevropské dopravní sítě (TEN-T), nástroj pro propojení Evropy (CEF) a Fond soudržnosti, příjmy z komerčních činností a/nebo, v případě jednotlivých sazeb letištních a přibližovacích služeb, příjmy získané ze smluv nebo dohod mezi poskytovateli letových navigačních služeb a provozovateli letišť;
- 11) „plánem výkonnosti“ se rozumí plán výkonnosti vypracovaný a přijatý v souladu s ustanoveními článků 11 až 16 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013;
- 12) „skutečnými náklady“ se rozumí náklady, které skutečně vznikly v roce poskytování letových navigačních služeb, podléhající konečnému auditu;
- 13) „službami CNS, MET a AIS“ se rozumí spojovací, navigační a přehledové služby, meteorologické služby pro letovou navigaci a letecké informační služby;
- 14) „náklady na restrukturalizaci“ se rozumí významné jednorázové náklady, které poskytovatelům letových navigačních služeb vzniknou během restrukturalizace v důsledku zavádění nových technologií a postupů a souvisejících obchodních modelů, které motivují k integrovanému poskytování služeb, pokud chce členský stát získat náklady zpět během jednoho nebo více referenčních období. Mohou zahrnovat náklady na vyplácení odstupného zaměstnancům, uzavírání stanovišť řízení letového provozu, přesunutí činnosti na jiné místo, odepisování majetku a/nebo nabývání strategických účastí v jiných poskytovatelích letových navigačních služeb.
- b) nestanovit finanční pobídky pro tyto služby v klíčových oblastech výkonnosti, pokud jde o kapacitu a životní prostředí, v souladu s článkem 15 tohoto nařízení;
- a pokud jde o letištní a přibližovací služby:
- c) nevypočítat poplatky za letištní a přibližovací služby v souladu s článkem 12 tohoto nařízení;
- d) nestanovit jednotkové sazby letištních a přibližovacích služeb v souladu s článkem 17 tohoto nařízení.
2. Za účelem stanovení toho, že se na některé nebo na všechny jejich letištní a přibližovací služby nebo na služby CNS, MET a AIS vztahují tržní podmínky, členské státy provedou podrobné posouzení všech podmínek stanovených v příloze I tohoto nařízení. Toto posouzení musí zahrnovat konzultaci se zástupci uživatelů vzdušného prostoru.
3. Členské státy uvedené v odstavci 1 předloží Komisi nejpozději 19 měsíců před začátkem referenčního období nebo datem použitelnosti rozhodnutí přijatých v souladu s odstavcem 1 podrobnou zprávu o obsahu a výsledcích posouzení uvedeného v odstavci 2. Tato zpráva musí být podložena důkazy, včetně případné zadávací dokumentace výběrového řízení, odůvodnění výběru poskytovatele služeb, popisu opatření uložených vybranému poskytovateli služeb pro zajištění nákladově efektivního poskytování letištních a přibližovacích služeb nebo služeb CNS, MET a AIS a výsledku konzultací se zástupci uživatelů vzdušného prostoru. Ve zprávě se uvede úplné odůvodnění závěrů členského státu.
4. Pokud Komise souhlasí, že tržní podmínky byly vytvořeny v souladu s požadavky přílohy I, oznámí to dotčenému členskému státu do čtyř měsíců od obdržení zprávy. Toto období čtyř měsíců se prodlouží na šest měsíců po obdržení zprávy, pokud se Komise domnívá, že pro určení toho, zda byly vytvořeny tržní podmínky, jsou třeba další důkazy.

Článek 3

Letištní a přibližovací služby a služby CNS, MET a AIS za tržních podmínek

1. Aniž je dotčeno uplatňování zásad uvedených v článcích 14 a 15 nařízení (ES) č. 550/2004 a s výhradou posouzení podle odstavce 2 mohou členské státy před začátkem referenčního období nebo v odůvodněných případech v průběhu referenčního období rozhodnout, že se na některé nebo na všechny jejich letištní a přibližovací služby nebo služby CNS, MET a AIS vztahují tržní podmínky. V takovém případě se použijí ustanovení tohoto nařízení, avšak dotčené členské státy se mohou pro tyto služby rozhodnout:

- a) nevypočítat stanovené náklady v souladu s článkem 7 tohoto nařízení;

Pokud Komise shledá, že tržní podmínky vytvořeny nejsou, rozhodne do šesti měsíců po obdržení zprávy a v souladu s postupem uvedeným v čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, že dotčený členský stát (dotčené členské státy) musí plně uplatňovat ustanovení tohoto nařízení. Toto rozhodnutí se přijme po konzultaci s dotčeným členským státem (dotčenými členskými státy).

5. Zpráva členského státu a rozhodnutí Komise uvedené v odstavci 4 jsou platné po dobu trvání dotčeného referenčního období, jsou veřejně dostupné a odkaz na ně se zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Zásady společného systému poplatků

1. Společný systém poplatků se řídí zásadami stanovenými v článku 15 nařízení (ES) č. 550/2004.
2. Stanovené náklady na traťové navigační služby jsou financovány z poplatků za traťové navigační služby uložených uživateli letových navigačních služeb v souladu s ustanoveními kapitoly III a/nebo z jiných příjmů.
3. Stanovené náklady na letištní a přibližovací služby jsou financovány z poplatků za letištní a přibližovací služby uložených uživatelům letových navigačních služeb v souladu s ustanoveními kapitoly III a/nebo z jiných příjmů.
4. Odstavci 2 a 3 není dotčeno financování výjimek v případě některých uživatelů letových navigačních služeb z jiných finančních zdrojů v souladu s článkem 10.
5. Společný systém poplatků zabezpečí transparentnost a konzultace se zástupci uživatelů letových navigačních služeb v oblasti nákladových základů a rozdělení nákladů mezi různé služby.
6. Příjmy získané z poplatků za traťové navigační služby nebo poplatků za letištní a přibližovací služby stanovených v souladu s články 11 a 12 tohoto nařízení se nesmí použít k financování komerční činnosti poskytovatelů letových navigačních služeb.

Článek 5

Vytvoření oblastí zpoplatnění

1. Členské státy vytvoří oblasti zpoplatnění ve vzdušném prostoru spadajícím do jejich pravomoci, v nichž jsou uživatelům vzdušného prostoru poskytovány letové navigační služby.
2. Oblasti zpoplatnění se vymezí v souladu s operacemi a službami řízení letového provozu po konzultaci se zástupci uživatelů vzdušného prostoru.
3. Oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb se rozprostírá od zemského povrchu a zahrnuje i horní vzdušný prostor. Ve složitých oblastech letištních a přibližovacích služeb mohou členské státy uvnitř oblasti zpoplatnění vyčlenit zvláštní oblast.
4. Pokud oblasti zpoplatnění procházejí vzdušným prostorem více než jednoho členského státu, zajistí dotčené členské státy shodné a jednotné používání tohoto nařízení na dotčený vzdušný prostor.

5. Oblast zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb může být v průběhu referenčního období změněna. V takovém případě členské státy:

- a) poskytnou Komisi příslušné údaje o nákladech a provozu, aby mohla zrekonstruovat konzistentní datové soubory týkající se nákladů a provozu, zachycující situaci před provedením uvedené změny a po ní, a splnit své úkoly v oblasti sledování výkonnosti v souladu s článkem 18 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013;
- b) konzultují zástupce uživatelů vzdušného prostoru a jejich připomínky oznámí Komisi;
- c) poskytnou Komisi posouzení dopadů změn na cíle v oblasti efektivit nákladů a sledování výkonnosti letištních a přibližovacích služeb a uvedou, jak bude provádět sledování výkonnosti ve zbývajících částech referenčního období.

KAPITOLA II

NÁKLADY NA POSKYTOVÁNÍ LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB

Článek 6

Způsobitelné služby, zařízení a činnosti

1. Poskytovatelé letových navigačních služeb uvedení v čl. 1 odst. 2 a 4 stanoví náklady, které jim při poskytování letových navigačních služeb vznikají provozem zařízení a poskytováním služeb stanovených Evropským oblastním navigačním plánem ICAO v oblastech zpoplatnění v jejich pravomoci.

Tyto náklady zahrnují administrativní výdaje, školení, studie, testy a zkoušky, jakož i výzkum a vývoj související s těmito službami.

2. Členské státy mohou určit následující náklady jako stanovené náklady v souladu s čl. 15 odst. 2 písm. b) nařízení (ES) č. 550/2004, pokud vzniknou v důsledku poskytování letových navigačních služeb:

- a) náklady vzniklé příslušným vnitrostátním orgánům;
- b) náklady vzniklé kvalifikovaným subjektům uvedeným v článku 3 nařízení (ES) č. 550/2004;
- c) náklady plynoucí z mezinárodních dohod.

3. V souladu s čl. 15a odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004 může být část příjmů plynoucích z poplatků využita k financování společných projektů pro funkce spojené se sítěmi, které jsou obzvláště důležité pro zlepšení celkového výkonu uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb. V takových případech členské státy zavedou komplexní a transparentní účetní postupy, aby se zajistilo, že uživatelé vzdušného prostoru nebudou zpoplatňováni dvakrát. Stanovené náklady vyplývající ze společného projektu musí být jasně určeny v souladu s přílohami II a VII.

4. Investice do nových systémů uspořádání letového provozu (ATM) a zásadní reformy stávajících systémů ATM jsou způsobilé, pokud jsou v souladu s prováděním evropského hlavního plánu ATM, zejména prostřednictvím společných projektů uvedených v čl. 15a odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004.

Článek 7

Výpočet nákladů

1. Stanovené náklady a skutečné náklady zahrnují náklady na způsobilé služby, zařízení a činnosti uvedené v článku 6 tohoto nařízení a určené v souladu s účetními požadavky stanovenými v článku 12 nařízení (ES) č. 550/2004.

Jednorázové nákladové dopady vyplývající ze zavedení mezinárodních účetních standardů lze rozložit na období nepřesahující 15 let.

Aniž jsou dotčeny články 17 a 19 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, určí se stanovené náklady před začátkem každého referenčního období jako součást plánu výkonnosti na každý kalendářní rok během referenčního období, a to v reálném i jmenovitém vyjádření. Pro každý rok referenčního období se rozdíl mezi stanovenými náklady ve jmenovitém vyjádření před referenčním obdobím a stanovenými náklady upravenými na základě rozdílu mezi reálnou inflací zaznamenanou Komisí v harmonizovaném indexu spotřebitelských cen Eurostatu zveřejněném v dubnu roku n a inflačním předpokladem uvedeným v plánu výkonnosti na rok předcházející referenčnímu období a na každý rok referenčního období pro účely výpočtu jednotkové sazby přenáší do roku $n + 2$.

Stanovené náklady a skutečné náklady se vypočítají v národní měně. Pokud je pro funkční blok vzdušného prostoru vytvořena společná oblast zpoplatnění s jedinou jednotkovou sazbou, zajistí dotčené členské státy převod vnitrostátních nákladů na euro nebo na národní měnu jednoho z dotčených členských států, aby byl zajištěn transparentní výpočet jediné jednotkové sazby podle čl. 17 odst. 1 třetího pododstavce tohoto nařízení. Dotčené členské státy příslušně informují Komisi a Eurocontrol.

2. Náklady uvedené v odstavci 1 se rozdělí na náklady na zaměstnance, jiné provozní náklady, náklady na odpisy, náklady na kapitál a mimořádné položky včetně nevratných odvedených daní a celních poplatků a všechny ostatní související náklady.

Náklady na zaměstnance zahrnují hrubou mzdu, příplatky za práci přesčas, příspěvek zaměstnavatele na sociální pojištění, jakož i penzijní náklady a jiné dávky. Penzijní náklady mohou být vypočteny s použitím omezitelných předpokladů v souladu s řízením systému nebo případně příslušným vnitrostátním právem. Takové předpoklady jsou podrobně rozvedeny v plánu výkonnosti.

Jiné provozní náklady zahrnují náklady vzniklé koupí zboží a služeb používaných k poskytování letových navigačních služeb; patří mezi ně zejména služby zadané externím dodavatelům, externí zaměstnanci, materiál, energie, veřejné služby, pronájem budov, vybavení a zařízení, údržba, náklady na pojiš-

tění a cestovné. Pokud poskytovatel letových provozních služeb zakoupí jiné letové navigační služby, zahrne poskytovatel náklady vynaložené na tyto služby do svých ostatních provozních nákladů.

Náklady na odpisy se vztahují k celkovým dlouhodobým aktivům užívaným pro účely letových navigačních služeb. Dlouhodobá aktiva se odepisují v souladu s jejich očekávanou životností za použití metody rovnoměrného odpisování uplatněné na pořizovací hodnotu odpisovaných aktiv. Pro výpočet odpisů lze použít účtování pořizovacích nebo stávajících cen. Metodika se po dobu odpisování nesmí měnit a musí být v souladu s uplatněnými náklady na kapitál (jmenovité kapitálové náklady pro účtování pořizovacích cen a reálné kapitálové náklady pro účtování stávajících cen). Použije-li se účtování stávajících cen, poskytnou se i čísla účtování ekvivalentních pořizovacích cen, aby bylo umožněno srovnání a hodnocení.

Náklady na kapitál se rovnají součinu:

- a) součtu průměrné čisté účetní hodnoty dlouhodobých aktiv a případných opravných položek k celkovým aktivům stanoveným vnitrostátním dozorovým orgánem a používaných poskytovatelem letových navigačních služeb, která jsou v provozu či ve výstavbě, a průměrné hodnoty čistých oběžných aktiv kromě úročených účtů potřebných pro poskytování letových navigačních služeb a
- b) váženého průměru úrokové sazby z přijatých úvěrů a návratnosti vlastního kapitálu. V případě poskytovatele letových navigačních služeb bez vlastního kapitálu se vážený průměr vypočítává na základě návratnosti uplatňované vůči rozdílu mezi celkovými aktivy uvedenými v písmeni a) a úvěry.

Mimořádné položky jsou tvořeny nevratnými náklady vztahujícími se na poskytování letových navigačních služeb, které vznikly v průběhu stejného roku.

Každá úprava nad rámec ustanovení mezinárodních účetních standardů se uvede v plánu výkonnosti za účelem přezkumu ze strany Komise a v doplňujících informacích, které jsou poskytovány v souladu s přílohou II.

3. Pro účely výpočtu nákladů na kapitál uvedených v odstavci 2 jsou ukazatelem, kterým má být přikládána váha, založeny na poměru financování prostřednictvím úvěru, nebo vlastního kapitálu. Úroková sazba z přijatých úvěrů se rovná váženému průměru úrokové sazby z přijatých úvěrů poskytovatele letových navigačních služeb. Použije se hodnota návratnosti vlastního kapitálu, která je uvedena v plánu výkonnosti na dané období, a vychází ze skutečného finančního rizika vzniklého poskytovateli letových navigačních služeb na základě posouzení provedeného před referenčním obdobím.

Pokud aktiva nepatří poskytovateli letových navigačních služeb, ale jsou zahrnuta do výpočtu nákladů na kapitál, členské státy zajistí, aby náklady na tato aktiva nebyly zpětně získány dvakrát.

4. Výpočet skutečných nákladů může zahrnovat zpětné získání nákladů na restrukturalizaci poskytovatelů letových navigačních služeb, které vznikly v referenčních obdobích předcházejících referenčnímu období, v němž dochází ke zpětnému získání, pokud obchodní plán prokáže postupný čistý přínos pro uživatele.

Vnitrostátní dozorový orgán předloží Komisi obchodní plán, plán zpětného získání nákladů na restrukturalizaci a výsledky konzultace se zástupci uživatelů vzdušného prostoru o obchodním plánu a plánu zpětného získání nákladů na restrukturalizaci.

Jestliže Komise zjistí, že byl prokázán očekávaný postupný čistý přínos pro uživatele, uvědomí o tom dotčený členský stát do pěti měsíců od obdržení podání od vnitrostátního dozorového orgánu.

Jestliže Komise zjistí, že očekávaný postupný čistý přínos pro uživatele prokázán nebyl, rozhodne do pěti měsíců od obdržení podání od vnitrostátního dozorového orgánu v souladu s postupem podle čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, že náklady na restrukturalizaci poskytovatelů letových navigačních služeb nesmí být získány zpět, a uvědomí o tom dotčený členský stát.

Dotčený členský stát předloží zprávu o vývoji nákladů na restrukturalizaci a čistých přínosech pro uživatele ve své výroční zprávě podle čl. 18 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013.

Článek 8

Přidělení nákladů

1. Náklady na způsobilé služby, zařízení a činnosti ve smyslu článku 6 se přidělí transparentním způsobem oblastem zpoplatnění, ve kterých skutečně vznikly.

Pokud náklady vzniknou v několika různých oblastech zpoplatnění, přidělí se poměrným způsobem na základě transparentní metodiky podle článku 9.

2. Náklady na letištní a přibližovací služby obsahují náklady na následující služby:

- a) letištní služby řízení, letištní letové informační služby včetně letových poradních služeb a náklady na pohotovostní služby;
- b) letové provozní služby související s přiblížením a odletem letadla v rozsahu určené vzdálenosti kolem letiště na základě provozních požadavků;
- c) náležité přiřazení všech ostatních součástí letových navigačních služeb odrážející poměrné rozdělení mezi traťové navigační služby a letištní a přibližovací služby.

Pro účely odst. 2 písm. b) a c) členské státy před začátkem každého referenčního období stanoví pro každé letiště kritéria použitá pro přidělení nákladů mezi letištní a přibližovací služby a traťové navigační služby a příslušně informují Komisi.

3. Náklady na traťové navigační služby se vztahují k nákladům uvedeným v odstavci 1 s výjimkou nákladů uvedených v odstavci 2.

4. Pokud jsou poskytnuty výjimky pro lety VFR v souladu s článkem 10, určí poskytovatel letových navigačních služeb náklady letových navigačních služeb poskytované letům VFR a oddělí je od nákladů poskytovaných letům IFR. Tyto náklady mohou být určeny prostřednictvím metodiky marginálních nákladů, přičemž se zohlední výhody pro lety IFR vyplývající ze služeb poskytnutých letům VFR.

Článek 9

Transparentnost nákladů a systému poplatků

1. Členské státy koordinovaně a nejpozději sedm měsíců před začátkem každého referenčního období pozvou zástupce uživatelů vzdušného prostoru ke konzultaci o stanovených nákladech, plánovaných investicích, prognózách výkonových jednotek, politice poplatků a výsledných jednotkových sazbách. Jsou jim nápomocni poskytovatelé letových navigačních služeb. Členské státy transparentním způsobem stanoví své vnitrostátní náklady nebo náklady funkčních bloků vzdušného prostoru v souladu s článkem 6 a poskytnou své jednotkové sazby zástupcům uživatelů vzdušného prostoru, Komisi a případně i organizaci Eurocontrol.

Během referenčního období členské státy každý rok koordinovaně pozvou zástupce uživatelů vzdušného prostoru ke konzultaci o každé odchylce od prognózy, zejména s ohledem na:

- a) skutečný provoz a náklady ve srovnání s prognózou provozu a stanovenými náklady;
- b) uplatňování mechanismu sdílení rizika provozu stanoveného v článku 13;
- c) uplatňování mechanismu sdílení nákladů stanoveného v článku 14;
- d) systémy pobídek stanovené v článku 15;
- e) modulaci poplatků stanovenou v článku 16.

Tuto konzultaci lze uspořádat v regionálním rámci. Zástupci uživatelů vzdušného prostoru mají právo požádat, aby se konalo více konzultací. Konzultace s uživateli se rovněž systematicky pořádají po aktivaci varovného mechanismu stanoveného v člácích 17 a 19 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 jenž má za následek revizi stanovených jednotkových nákladů.

2. Informace uvedené v odstavci 1 jsou založeny na výkazních tabulkách a prováděcích pravidlech uvedených v přílohách II, VI a VII. Pokud je v souladu s článkem 3 stanoveno, že se na letištní a přiblížovací služby nebo služby CNS, MET a AIS vztahují tržní podmínky, jsou informace uvedené v odstavci 1 založeny na výkazních tabulkách a prováděcích pravidlech uvedených v příloze III. Příslušná dokumentace se dá k dispozici zástupcům uživatelů vzdušného prostoru, Komisi, Eurocontrolu a vnitrostátním dozorovým orgánům tři týdny před konzultační schůzkou. Pro každoroční konzultaci uvedenou v odst. 1 druhém pododstavci je příslušná dokumentace dána k dispozici zástupcům uživatelů vzdušného prostoru, Komisi, Eurocontrolu a vnitrostátním dozorovým orgánům každý rok nejpozději 1. června.

3. S cílem umožnit podávání zpráv o dosažení výkonnosti podle čl. 18 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 dají členské státy k dispozici Komisi a Eurocontrolu do 1. června každého roku své skutečné náklady vzniklé během předcházejícího roku a rozdíl mezi skutečnými náklady a stanovenými náklady uvedenými v plánu výkonnosti s využitím výkazních tabulek a prováděcích pravidel uvedených v přílohách II, VI a VII. Členské státy, které v souladu s článkem 3 rozhodly, že se na letištní a přiblížovací služby nebo služby CNS, MET a AIS vztahují tržní podmínky, poskytují tyto informace s využitím výkazních tabulek a prováděcích pravidel stanovených v příloze III.

KAPITOLA III

FINANCOVÁNÍ POSKYTOVÁNÍ LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB PROSTŘEDNICTVÍM POPLATKŮ ZA LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY

Článek 10

Výjimky z poplatků za letové navigační služby

1. Členské státy udělí výjimku z placení poplatků za traťové navigační služby:

- a) letům provedeným letadlem, jehož maximální povolená vzletová hmotnost je menší než dvě metrické tuny;
- b) smíšeným letům VFR/IFR v oblastech zpoplatnění, kde jsou dané lety provedeny výlučně podle VFR a kde se za lety VFR neúčtuje poplatek;
- c) letům provedeným výlučně za účelem přepravy vládnoucího panovníka a jeho nejbližší rodiny, hlav států, předsedů vlád a vládních ministrů během jejich oficiálních cest; ve všech případech musí být tato výjimka opodstatněna patřičným označením statusu nebo poznámkou v letovém plánu;
- d) letům za účelem pátrání a záchrany povoleným příslušným odpovědným subjektem.

2. Členské státy mohou udělit výjimku z placení poplatků za traťové navigační služby:

- a) vojenským letům provedeným vojenským letadlem jakékoli země;

- b) výcvikovým letům provedeným výlučně za účelem udělení průkazů způsobilosti nebo získání kvalifikace v případě letové posádky v pilotním prostoru, pokud je tato skutečnost opodstatněna příslušnou poznámkou v letovém plánu; lety musí být provedeny výhradně ve vzdušném prostoru dotčeného členského státu a jejich účelem nesmí být přeprava cestujících nebo nákladu, ani manipulační let či přemísťování letadla;

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

- d) letům končícím na letišti, ze kterého vzletly, a během kterých nedošlo k mezipřistání;

- e) letům VFR;

- f) humanitárním letům povoleným příslušným odpovědným subjektem;

- g) letům provedeným celními a policejními orgány.

3. Členské státy mohou letům uvedeným v odstavcích 1 a 2 udělit výjimku z placení poplatků za letištní a přiblížovací služby.

4. Náklady vzniklé v souvislosti s lety, kterým byla udělena výjimka z placení poplatků, jsou tvořeny:

- a) náklady na lety VFR, kterým byla udělena výjimka, uvedenými v čl. 8 odst. 4, a

- b) náklady na lety IFR, kterým byla udělena výjimka, jež se vypočítají jako součin nákladů vzniklých v souvislosti s lety IFR a poměru počtu výkonových jednotek, kterým byla udělena výjimka, k celkovému počtu výkonových jednotek, přičemž celkový počet výkonových jednotek sestává z výkonových jednotek v souvislosti s lety IFR, jakož i výkonových jednotek v souvislosti s lety VFR, kterým nebyla udělena výjimka. Náklady vzniklé v souvislosti s lety IFR se rovnají celkovým nákladům po odečtení nákladů na lety VFR.

5. Členské státy zajistí, aby poskytovatelům letových navigačních služeb byly proplaceny služby, které poskytli v souvislosti s lety, kterým byla udělena výjimka.

Článek 11

Výpočet poplatků za traťové navigační služby

1. Aniž je dotčena možnost financování traťových letových navigačních služeb prostřednictvím jiných příjmů podle čl. 4 odst. 2, poplatek za traťové navigační služby u konkrétního letu v konkrétní oblasti zpoplatnění traťových navigačních služeb se rovná součinu jednotkové sazby stanovené pro tuto oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb a výkonových jednotek traťových navigačních služeb u daného letu.

2. Jednotková sazba a traťové výkonové jednotky se vypočítají v souladu s přílohou IV.

Článek 12

Výpočet poplatků za letištní a přibližovací služby

1. Aniž je dotčena možnost financování letištních a přibližovacích služeb prostřednictvím jiných příjmů podle čl. 4 odst. 3, poplatků za letištní a přibližovací služby u konkrétního letu v konkrétní oblasti zpoplatnění letištních a přibližovacích služeb se rovná součinu jednotkové sazby stanovené pro tuto oblast letištních a přibližovacích služeb a výkonových jednotek letištních a přibližovacích služeb u daného letu. Pro účely poplatků se přiblížení a odlet počítá za jeden let. Výpočetní jednotkou je buď let při přeletu, nebo let při odletu.

2. Jednotková sazba a výkonové jednotky letištních a přibližovacích služeb se vypočítají v souladu s přílohou V.

Článek 13

Sdílení rizika provozu

1. Použije se mechanismus sdílení rizika provozu v souladu se zásadami uvedenými v článku 12 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013.

2. Následující náklady nejsou předmětem sdílení rizika provozu a musí mít za následek zvýšení nebo snížení stanovených nákladů v následujícím roce (následujících letech) bez ohledu na vývoj provozu:

- a) stanovené náklady určené v souladu s čl. 6 odst. 2 s výjimkou dohod týkajících se poskytování přeshraničních letových provozních služeb;
- b) stanovené náklady na meteorologické služby;
- c) úprava v důsledku rozdílů mezi prognózovanou a skutečnou inflací podle čl. 7 odst. 1;
- d) zpětné získání nákladů na restrukturalizaci, je-li schváleno v souladu s čl. 7 odst. 4;
- e) převody v důsledku zavádění mechanismu sdílení rizika provozu;
- f) převody schválené v předchozím referenčním období v důsledku zavádění mechanismu sdílení nákladů uvedeného v článku 14;
- g) slevy nebo pokuty vyplývající ze systémů finančních pobídek uvedených v článku 15;
- h) přeplatky nebo nedoplatky, které může způsobit modulace poplatků za letové navigační služby podle článku 16;
- i) přeplatky nebo nedoplatky vyplývající ze změn provozu;

j) v případě druhého referenčního období přeplatky nebo nedoplatky vzniklé členským státům až do roku 2011 včetně, pokud jde o traťové navigační služby, a až do roku 2014 včetně, pokud jde o letištní a přibližovací služby.

Navíc mohou členské státy vyjmout ze sdílení rizika provozu stanovené náklady poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří obdrželi povolení k poskytování letových navigačních služeb bez osvědčení, v souladu s čl. 7 odst. 5 nařízení (ES) č. 550/2004.

3. Pokud se během daného roku *n* skutečný počet výkonových jednotek ve srovnání s prognózou vypracovanou v plánu výkonnosti pro uvedený rok *n* nezvýší nebo nesníží o více než 2 %, dodatečný příjem nebo ztráta v příjmech poskytovatele letových navigačních služeb ve vztahu ke stanoveným nákladům se neprevádí.

4. Pokud během daného roku *n* skutečný počet výkonových jednotek převyší prognózu vypracovanou v plánu výkonnosti pro uvedený rok *n* o více než 2 %, má minimálně 70 % dodatečného příjmu získaného příslušnými poskytovateli letových navigačních služeb, který překračuje 2 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a prognózou ve vztahu ke stanoveným nákladům v plánu výkonnosti, za následek odpovídající snížení stanovených nákladů na rok *n* + 2.

Pokud během daného roku *n* skutečný počet výkonových jednotek zaostane za prognózou vypracovanou v plánu výkonnosti pro uvedený rok *n* o více než 2 %, má maximálně 70 % ztráty příjmů vzniklé příslušným poskytovatelům letových navigačních služeb, která překračuje 2 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a prognózou ve vztahu ke stanoveným nákladům v plánu výkonnosti, za následek odpovídající zvýšení stanovených nákladů nejdříve v roce *n* + 2.

5. Pokud je během daného roku *n* skutečný počet výkonových jednotek nižší než 90 % prognózy vypracované v plánu výkonnosti pro uvedený rok *n*, má plná výše ztráty příjmů vzniklé příslušným poskytovatelům letových navigačních služeb, která překračuje 10 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a prognózou ve vztahu ke stanoveným nákladům v plánu výkonnosti, za následek odpovídající zvýšení stanovených nákladů nejdříve v roce *n* + 2.

Pokud je během daného roku *n* skutečný počet výkonových jednotek vyšší než 110 % prognózy vypracované v plánu výkonnosti pro uvedený rok *n*, má plná výše dodatečného příjmu získaného příslušnými poskytovateli letových navigačních služeb, která překračuje 10 % rozdílu mezi skutečnými výkonovými jednotkami a prognózou ve vztahu ke stanoveným nákladům v plánu výkonnosti, za následek odpovídající snížení stanovených nákladů na rok *n* + 2.

6. V případě leteckých a přibližovacích služeb mohou členské státy rozhodnout, že se na letiště s méně než 225 000 pohyby letecké dopravy IFR ročně nepoužijí ustanovení odstavců 3, 4 a 5. Členské státy o takovém rozhodnutí informují Komisi do dvou měsíců od vyhlášení tohoto nařízení.

Článek 14

Sdílení nákladů

1. Použije se mechanismus sdílení nákladů v souladu s těmito zásadami:

- a) pokud se skutečné náklady během celého referenčního období sníží pod stanovené náklady určené na začátku referenčního období, výsledný rozdíl si ponechá příslušný poskytovatel letových navigačních služeb, členský stát nebo kvalifikovaný subjekt;
- b) pokud se skutečné náklady během celého referenčního období zvýší nad stanovené náklady určené na začátku referenčního období, výsledný rozdíl ponese příslušný poskytovatel letových navigačních služeb, členský stát nebo kvalifikovaný subjekt.

2. Náklady vyňaté z uplatňování odst. 1 písm. a) a b):

a) Mechanismus sdílení nákladů uvedený v odst. 1 písm. a) a b) se nevztahuje na rozdíl mezi stanovenými a skutečnými náklady, pokud jde o nákladové položky, pro jejichž řízení příslušný poskytovatel letových navigačních služeb, členský stát nebo kvalifikované subjekty přijaly přiměřená a identifikovatelná opatření, u nichž však lze mít za to, že jsou mimo jejich kontrolu v důsledku:

- i) nepředvídaných změn ve vnitrostátních důchodových právních předpisech, v právních předpisech o důchodovém účetnictví nebo v nákladech na důchody způsobených nepředvídanými podmínkami na finančním trhu,
- ii) významných změn úrokových sazeb úvěrů financujících náklady vznikající při poskytování letových navigačních služeb,
- iii) nepředvídaných nových nákladových položek nezahrnutých v plánu výkonnosti, ale vyžadovaných právními předpisy,
- iv) nepředvídaných změn vnitrostátního daňového práva,
- v) nepředvídaných změn v nákladech nebo příjmech vyplývajících z mezinárodních dohod.

b) Aniž je dotčen čl. 7 odst. 1 třetí pododstavec, každá nákladová položka zahrnutá podle odst. 2 písm. a) je určena vnitrostátním dozorovým orgánem a plán výkonnosti u každé nákladové položky ve vztahu k předchozímu referenčnímu období uvede:

- i) úplný popis nákladové položky,

ii) náklady přidělené této položce v plánu výkonnosti,

iii) odůvodnění toho, proč se nákladová položka považuje za způsobilou podle odst. 2 písm. a), a nikoliv podle odst. 1 písm. a) a b),

iv) předmětné vnější události nebo okolnosti mimo kontrolu dotčených vnitrostátních dozorových orgánů, poskytovatele letových navigačních služeb nebo kvalifikovaného subjektu, které způsobily rozdíl mezi skutečnými a stanovenými náklady souvisejícími s touto nákladovou položkou,

v) opatření přijatá za účelem řízení nákladového rizika spojeného s touto položkou.

c) Identifikace a vysvětlení rozdílů mezi skutečnými a stanovenými náklady ve vztahu k těmto položkám se provede v souladu s přílohou VII bodem 2.

d) Pokud jsou v důsledku odečtení nákladů, na něž se vztahuje odst. 2 písm. a), skutečné náklady během celého referenčního období nižší než stanovené náklady určené na začátku referenčního období, vrátí se výsledný rozdíl uživatelům vzdušného prostoru převodem do následujícího referenčního období.

e) Pokud jsou v důsledku zahrnutí nákladů, na něž se vztahuje odst. 2 písm. a), skutečné náklady během celého referenčního období vyšší než stanovené náklady určené na začátku referenčního období, přenese se výsledný rozdíl na uživatele vzdušného prostoru převodem do následujícího referenčního období.

f) Dotčený vnitrostátní dozorový orgán každý rok určí, že rozdíl skutečných nákladů oproti stanoveným nákladům je skutečně výsledkem příslušných událostí nebo okolností uvedených v odst. 2 písm. a) a v souladu s ustanovením odst. 2 písm. b). Ověří rovněž, že rozdíl v nákladech, který se přenáší na uživatele, je konkrétně identifikován a kategorizován. O výsledcích svého posouzení každoročně informuje uživatele vzdušného prostoru a podá zprávu Komisi. Pokud Komise do šesti měsíců od obdržení výroční zprávy o posouzení dotčeného vnitrostátního dozorového orgánu dospěje k závěru, že zpráva o posouzení neurčuje, že rozdíl skutečných nákladů oproti stanoveným nákladům je skutečně výsledkem příslušných událostí nebo okolností uvedených v odst. 2 písm. a) a v souladu s ustanovením odst. 2 písm. b), rozhodne v souladu s postupem podle čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, že dotčený členský stát (dotčené členské státy) nesmí na rozdíl skutečných nákladů oproti stanoveným nákladům uplatnit ustanovení odstavce 2, a to částečně nebo zcela podle svých zjištění.

- g) Převáděné částky se musí specifikovat podle faktorů a popsat v doplňujících informacích předkládaných v souladu s přílohou VI.

Článek 15

Systémy pobídek pro poskytovatele letových navigačních služeb

1. Členské státy přijmou finanční pobídky pro své poskytovatele letových navigačních služeb v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity a mohou přijmout finanční pobídky v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí v souladu s článkem 12 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013. Tyto pobídky se skládají ze slev za překročení a pokut za nedosažení cílových úrovní výkonnosti a podle úrovně dosažené výkonnosti se přičtou k přijatým stanoveným nákladům nebo se od nich odečtou.

Uvedené systémy finančních pobídek musí být v souladu s těmito zásadami:

- a) jednotková sazba na rok $n + 2$ se upraví, aby byla poskytnuta sleva za překročení nebo uložena pokuta za nedosažení podle skutečné úrovně výkonnosti poskytovatele letových navigačních služeb v roce n ve srovnání s příslušným cílem;
- b) použitelná výše slev a pokut je úměrná cílům a výkonnosti, kterých je třeba dosáhnout. Za výkonnost na úrovni, kterou předpokládají výkonnostní cíle, nebo pod touto úrovní, nesmí být poskytnuty žádné slevy;
- c) použitelné slevy a pokuty se stanoví ve stejné výši;
- d) souhrnná maximální výše slev a souhrnná maximální výše pokut nesmí překročit 1 % příjmů z letových navigačních služeb v roce n ;
- e) úrovně změn výkonnosti a použitelná výše slev a pokut se stanoví po konzultaci uvedené v článku 9 a uvedou se v plánu výkonnosti;
- f) v případě cílů na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru se slevy a pokuty uplatní na dotčené poskytovatele letových navigačních služeb;
- g) pro klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity se cílové úrovně výkonnosti mohou upravit, aby se vztahovaly pouze na důvody zpoždění související s kapacitou řízení letového provozu (ATC), směřováním ATC, personálem ATC, zařízením ATC, uspořádáním vzdušného prostoru a zvláštěními událostmi kódů C, R, S, T, M a P uživatelské příručky ATFCM.

2. Vnitrostátní dozorové orgány sledují řádné uplatňování těchto systémů pobídek ze strany poskytovatelů letových navigačních služeb.

Článek 16

Modulace poplatků za letové navigační služby

1. Poté, co nabídnou konzultace stanovené v článku 9, mohou členské státy na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a nediskriminačním a transparentním způsobem modulovat poplatky za letové navigační služby účtované uživatelům vzdušného prostoru, aby zohlednily své úsilí vynaložené zejména s cílem:

- a) optimalizovat využívání letových navigačních služeb;
- b) snížit dopady letectví na životní prostředí;
- c) snížit celkové náklady letových navigačních služeb a zvýšit jejich efektivitu, zejména modulací poplatků v závislosti na míře přetížení sítě v určité oblasti nebo na určité trati v konkrétní dobu.

Modulace poplatků nesmí mít za následek celkovou změnu příjmů poskytovatele letových navigačních služeb. Přepjatky nebo nedoplatky se převedou do následujícího období.

2. Modulace poplatků za letové navigační služby může být rovněž nediskriminačním a transparentním způsobem prováděna s cílem urychlit zavádění funkcí ATM v rámci programu SESAR. Cílem modulace může být obzvláště poskytnutí pobídek k vybavení letadel systémy zahrnutými do společných projektů uvedených v čl. 15a odst. 3 nařízení (ES) č. 550/2004.

3. Modulací poplatků za letové navigační služby se rozumí změna poplatků za traťové navigační služby a/nebo poplatků za letištní a přibližovací služby vypočítaných na základě ustanovení článků 11 a 12.

4. Vnitrostátní dozorové orgány sledují řádné uplatňování modulace poplatků za letové navigační služby ze strany poskytovatelů letových navigačních služeb.

Článek 17

Stanovení jednotkových sazeb pro oblasti zpoplatnění

1. Členské státy zajistí, aby byly pro každou oblast zpoplatnění každoročně stanoveny jednotkové sazby. Aniž je dotčen odstavec 2, jednotkové sazby se v průběhu roku nemění.

Jednotkové sazby se stanoví v souladu s následujícím postupem:

- a) Pro každý rok referenčního období se jednotkové sazby pro rok n vypočítají do 1. listopadu roku $n-1$ na základě stanovených jednotkových nákladů obsažených v plánu výkonnosti a úprav uvedených v bodě 2.2 příloh IV a V tohoto nařízení.
- b) Jednotkové sazby pro rok n předloží členský stát Komisi do 1. června roku $n-1$ v souladu s požadavky čl. 9 odst. 1 a 2.

- c) Komise tyto jednotkové sazby posoudí s ohledem na ustanovení tohoto nařízení a prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013.
- d) Pokud Komise dospěje k názoru, že jednotkové sazby jsou v souladu s ustanoveními tohoto nařízení a prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, uvědomí o tom dotčený členský stát do čtyř měsíců po předložení jednotkových sazeb.
- e) Pokud Komise dospěje k názoru, že jednotkové sazby nejsou v souladu s ustanoveními tohoto nařízení a prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, uvědomí o tom dotčený členský stát do čtyř měsíců po předložení jednotkových sazeb a tento členský stát do jednoho měsíce předloží Komisi revidované jednotkové sazby.
- f) Členské státy o jednotkových sazbách pro každou oblast zpoplatnění informují Komisi a případně Eurocontrol do 1. listopadu roku n-1.

Jednotkové sazby se stanoví v národní měně. Pokud se členské státy, které jsou součástí funkčního bloku vzdušného prostoru, rozhodnou vytvořit společnou oblast zpoplatnění s jedinou jednotkovou sazbou, tato jednotková sazba se stanoví v eurech nebo v národní měně jednoho z příslušných členských států. Příslušné členské státy oznámí použitelnou měnu Komisi a Eurocontrolu.

2. Pokud jsou plány výkonnosti přijaty po 1. listopadu roku předcházejícího roku, ve kterém začíná referenční období, nebo pokud jsou revidovány v souladu s články 17 a 19 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, jednotkové sazby se v případě potřeby přepočítají na základě plánu v konečném znění nebo použitelných nápravných opatření. Za tímto účelem a v souladu s článkem 16 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 členské státy vypočítají a uplatní svou jednotkovou sazbu v souladu s přijatým plánem výkonnosti co nejdříve v průběhu prvního roku referenčního období nebo prvního roku uplatňování revidovaných plánů výkonnosti a výkonnostních cílů. Rozdíl v příjmech vzniklý v důsledku dočasného použití původní jednotkové sazby se převede do výpočtu jednotkové sazby následujícího roku. Pro první rok referenčního období nebo první rok uplatňování revidovaných plánů výkonnosti a výkonnostních cílů se mechanismus sdílení rizika provozu stanovený v článku 13 uplatňuje na základě stanovených nákladů a výkonových jednotek obsažených v plánu výkonnosti v konečném znění a skutečných výkonových jednotek za daný rok.

Článek 18

Výběr poplatků

1. Členské státy mohou vybírat poplatky prostřednictvím jediného poplatku za každý let. Pokud se poplatky účtují a vybírají v regionálním rámci, fakturační měna může být euro a do příslušné jednotkové sazby může být doplněna administrativní jednotková sazba pro fakturační náklady a náklady na výběr poplatků. Členské státy zajistí, aby byly částky vybrané jejich jménem použity k financování nákladů stanovených v souladu s ustanoveními tohoto nařízení.

2. Uživatelé letových navigačních služeb neprodleně a v plné výši uhradí všechny poplatky za letové navigační služby.

3. Členské státy zajistí použití účinných donucovacích prostředků. Tato opatření mohou zahrnovat odepření služeb, zadržení letadla či jiná donucovací opatření v souladu s platnými právními předpisy.

KAPITOLA IV

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 19

Odvolání

Členské státy zajistí, aby rozhodnutí učiněná v souladu s tímto nařízením byla řádně vysvětlena a podléhala účinnému přezkumu a/nebo řízení o odvolání.

Článek 20

Usnadnění kontroly dodržování požadavků

Poskytovatelé letových navigačních služeb usnadňují inspekce a šetření prováděné příslušným vnitrostátním dozorovým orgánem nebo kvalifikovaným subjektem, který jedná jménem dozorového orgánu, včetně prohlídek na místě. Oprávněné osoby jsou zmocněny:

- zkoumat příslušné účetní dokumenty, sestavy majetku a jiný materiál související se stanovením poplatků za letové navigační služby;
- pořizovat kopie či výpisy z těchto dokumentů;
- žádat na místě o ústní vysvětlení;
- vstupovat do příslušných objektů, na pozemky nebo do vozidel.

Tyto inspekce a šetření se provádějí v souladu s platnými postupy členského státu, ve kterém mají být uskutečněny.

Článek 21

Přezkum

Přezkum systému sledování výkonnosti ze strany Komise podle článku 24 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 zahrnuje mechanismus sdílení rizika provozu uvedený v článku 13, mechanismus sdílení nákladů uvedený v článku 14, systémy pobídek zřízené podle článku 15, modulaci poplatků podle článku 16 a jejich účinnost a efektivitu při dosahování stanovených výkonostních cílů.

Článek 22

Vstup v platnost a použitelnost

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

2. Toto nařízení se použije od druhého referenčního období, stanoveného v článku 8 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, a během uvedeného období. S ohledem na uplatňování systému sledování výkonnosti platí, že aby bylo možné přijmout cíle pro celou Unii podle čl. 10 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 před začátkem druhého referenčního období a připravit a přijmout plány výkonnosti v souladu s ustanoveními prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, čl. 1 odst. 5, článek 3, čl. 7 odst. 4, článek 9, čl. 14 odst. 2 písm. b) až f) a článek 17, jakož i přílohy tohoto nařízení, se použijí ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

Článek 23

Zrušení nařízení Komise (ES) č. 1794/2006

Nařízení Komise (ES) č. 1794/2006 ze dne 6. prosince 2006, kterým se stanoví společný systém poplatků za letové navigační služby, se zrušuje s účinností od 1. ledna 2015.

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

V Bruselu dne 3. května 2013.

Za Komisi
José Manuel BARROSO
předseda

PŘÍLOHA I

POSOUZENÍ EXISTENCE TRŽNÍCH PODMÍNEK PRO POSKYTOVÁNÍ LETIŠTNÍCH A PŘIBLIŽOVACÍCH SLUŽEB A/NEBO SLUŽEB CNS, MET A AIS V SOULADU S ČLÁNKEM 3

Podmínky, které je třeba posoudit pro určení toho, zda jsou letištní a přibližovací služby a/nebo služby CNS, MET a AIS poskytovány za tržních podmínek, jsou následující:

1. Rozsah, v jakém mohou poskytovatelé služeb volně poskytovat uvedené služby nebo jejich poskytování ukončit:
 - a) existence či neexistence významných právních nebo ekonomických překážek, které by poskytovateli služeb bránily v nabízení uvedených služeb nebo v ukončení jejich poskytování;
 - b) doba trvání smlouvy a
 - c) existence postupu umožňujícího přesun aktiv a zaměstnanců od jednoho poskytovatele letových navigačních služeb k druhému.
 2. Rozsah volného výběru poskytovatele služeb, včetně možnosti vlastního poskytování služeb v případě letišť:
 - a) existence či neexistence právních, smluvních či praktických překážek bránících změně poskytovatele služeb nebo v případě letištních a přibližovacích služeb přechodu k vlastnímu poskytování letových navigačních služeb ze strany letiště;
 - b) úloha zástupců uživatelů vzdušného prostoru při výběru poskytovatele služeb.
 3. Rozsah možného výběru z řady poskytovatelů služeb:
 - a) existence veřejného nabídkového řízení (nepoužije se v případě vlastního poskytování služeb);
 - b) informace o případných alternativních poskytovatelích služeb účastnících se nabídkového řízení, kteří poskytovali služby v minulosti, včetně možnosti vlastního poskytování služeb v případě letiště.
 4. V případě letištních a přibližovacích služeb rozsah, v jakém letiště podléhají obchodnímu tlaku na náklady nebo právní úpravě založené na pobídkách:
 - a) zda jsou letiště aktivně zapojena do hospodářské soutěže v oblasti letecké dopravy;
 - b) rozsah, v jakém letiště nesou náklady spojené s poplatky za letové navigační služby;
 - c) zda letiště působí v konkurenčním prostředí či v prostředí hospodářských pobídek navržených s cílem stanovit maximální výši cen či jinak motivovat ke snížení nákladů.
 5. Pokud poskytovatel letištních a přibližovacích služeb nebo služeb CNS, MET a AIS poskytuje rovněž traťové navigační služby, podléhají tyto služby oddělenému účetnictví a vykazování.
 6. V případě letištních a přibližovacích služeb se posouzení v této příloze případně provede pro každé jednotlivé letiště.
-

PŘÍLOHA II

TRANSPARENTNOST NÁKLADŮ A JEDNOTKOVÝCH NÁKLADŮ

1. VÝKAZNÍ TABULKA

Členské státy a poskytovatelé letových navigačních služeb individuálně vyplní výkazní tabulku v této příloze pro každou oblast zpoplatnění v jejich pravomoci a pro každý rok referenčního období. Členské státy rovněž poskytnou konsolidovanou výkazní tabulku pro každou oblast zpoplatnění v jejich pravomoci.

Konsolidovaná tabulka se vyplní za každé letiště, na které se vztahují ustanovení tohoto nařízení. Za letiště s méně než 70 000 pohyby letecké dopravy IFR, vypočítanými jako průměr za předchozí tři roky, mohou být náklady předloženy v konsolidované podobě.

Pokud oblast zpoplatnění prochází vzdušným prostorem více než jednoho členského státu, vyplní tabulku společně v souladu s ustanoveními uvedenými v čl. 5 odst. 4.

Skutečné náklady jsou stanoveny na základě závěrečných auditovaných účtů. Náklady se stanoví v souladu s obchodním plánem, který je vyžadován osvědčením, a vykazují se v měně, v níž jsou stanoveny v souladu s čl. 7 odst. 1 čtvrtým pododstavcem.

Skutečné výkonové jednotky se stanoví na základě údajů poskytnutých subjektem, který účtuje a vybírá poplatky. Jakýkoli rozdíl oproti těmto údajům musí být řádně odůvodněn v doplňujících informacích.

Aby se Komisi usnadnilo stanovení cílů výkonnosti pro celou Unii a aniž jsou dotčeny plány výkonnosti, které mají být přijaty, členské státy a rovněž poskytovatelé letových navigačních služeb vyplní výkazní tabulku počátečními prognózovanými čísly devatenáct měsíců před začátkem referenčního období.

Tabulka 1 - Celkové a jednotkové náklady

Název oblasti zpoplatnění Měna Název subjektu:					Referenční období: N - N+4					
Stanovené náklady (plán výkonnosti)					Skutečné náklady					
Podrobnosti o nákladech	N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Podrobnosti podle druhu (ve jmenovitém vyjádření)										
1.1 Personál										
1.2 Ostatní provozní náklady ⁽¹⁾										
1.3 Odpisy										
1.4 Náklady na kapitál										
1.5 Mimořádné položky										
1.6 Celkové náklady										
Celkem % n/n-1										
Personál % n/n-1										
Ostatní prov. % n/n-1										
2. Podrobnosti podle služby (ve jmenovitém vyjádření)										
2.1 Uspořádání letového provozu										
2.2 Spojení ⁽²⁾										
2.3 Navigace ⁽²⁾										
2.4 Přehled ⁽²⁾										
2.5 Pátrání a záchrana										
2.6 Letecké informační služby ⁽²⁾										
2.7 Meteorologické služby ⁽²⁾										
2.8 Náklady na dozor										
2.9 Ostatní náklady státu ⁽¹⁾										
2.10 Náklady celkem										
Celkem % n/n-1										
ATM % n/n-1										
CNS % n/n-1										
3. Doplnující informace (ve jmenovitém vyjádření)										
Průměrný základ aktiv										
3.1 Čistá úč. hod. dlouhod. aktiv										
3.2 Oprav. položky celkových aktiv										
3.3 Čistá oběžná aktiva										
3.4 Základ aktiv celkem										
Náklady na kapitál %										
3.5 Náklady na kapitál před zdaněním										
3.6 Návratnost vlastního kapitálu										
3.7 Průměrný úrok z úvěrů										
Náklady na společné projekty										
3.8 Celkové náklady na společné projekty										

Náklady vyňaté ze sdílení nákladů (čl. 14 odst. 2 písm. b))

3.9 Celkové náklady vyňaté ze sdílení nákladů										
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Celkové náklady po odečtení nákladů na služby pro lety, kterým byla udělena výjimka (ve jmenovitém vyjádření)

4.1 Náklady na lety podle VFR s výjimkou										
4.2 Celkové stanovené/skutečné náklady										

5. Klíčový ukazatel výkonnosti: nákladová efektivita - stanovené/skutečné jednotkové náklady (v reálném vyjádření)

5.1 Inflace % ⁽³⁾										
5.2 Cenový index ⁽⁴⁾										
5.3 Celkové náklady v reálném vyjádření ⁽⁵⁾										
Celkem % n/n-1										
5.4 Výkonové jednotky celkem										
Celkem % n/n-1										
5.5 Jednotkové náklady										
Celkem % n/n-1										

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

⁽¹⁾ Včetně nákladů Eurocontrolu (viz podrobnosti v tabulce 3)

⁽²⁾ Nevyplňuje se, jsou-li takové služby poskytovány podle článku 3

⁽³⁾ Skutečná/prognózovaná inflace použitá k určení stanovených nákladů ve jmenovitém vyjádření – skutečná/revidovaná prognózovaná inflace

⁽⁴⁾ Prognóza cen. indexu - základ 100 v roce N-3 inflace N-2 : inflace N-1:

 Skutečný cenový index - základ 100 v roce N-3 inflace N-2 : inflace N-1:

⁽⁵⁾ Stanovené náklady (plán výkonnosti) v reálném vyjádření – skutečné náklady / revidovaná prognóza nákladů v cenách roku N-3

2. DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

Členské státy a poskytovatelé letových navigačních služeb dále individuálně poskytnou přinejmenším následující informace:

- a) popis metodiky používané pro přidělování nákladů na zařízení či služby na kategorie letových navigačních služeb na základě seznamu zařízení či služeb uvedených v Evropském oblastním navigačním plánu ICAO (dokument 7754) a popis metodiky používané pro přidělování daných nákladů různým oblastem zpoplatnění;
 - b) popis metodiky a předpokladů použitých pro stanovení nákladů letových navigačních služeb poskytovaných letům VFR, pokud jsou letům VFR poskytnuty výjimky v souladu s článkem 10;
 - c) v souvislosti s čl. 7 odst. 2 popis a odůvodnění jakýchkoli úprav nad rámec ustanovení mezinárodních účetních standardů;
 - d) popis a vysvětlení metody přijaté pro výpočet odpisů: pořizovací náklady nebo současné náklady. V případě přijetí metody účtování stávajících nákladů je třeba poskytnout srovnatelné údaje pro pořizovací náklady;
 - e) zdůvodnění nákladů na kapitál, včetně prvků základu aktiv, případných opravných položek k celkovým aktivům a návratnost vlastního kapitálu;
 - f) celkové náklady na letiště pro každé letiště s méně než 70 000 pohyby letecké dopravy IFR ročně, pokud jsou ve výkazní tabulce poskytovány v konsolidované podobě;
 - g) definice kritérií používaných k přidělení nákladů mezi letištní a přibližovací služby a traťové navigační služby pro každé letiště, na něž se vztahuje toto nařízení;
 - h) rozdělení meteorologických nákladů mezi přímé náklady a „hlavní náklady na meteorologické služby“ definované jako náklady na podpůrná meteorologická zařízení a služby, které rovněž slouží všeobecným meteorologickým požadavkům. Sem patří všeobecné analýzy a předpovědi, síť povrchového a výškového meteorologického pozorování, meteorologické komunikační systémy, střediska zpracování dat a podpora základního výzkumu, školení a správy;
 - i) popis metodiky používané pro přidělení celkových nákladů na meteorologické služby a hlavních nákladů na meteorologické služby civilnímu letectví a oblastem zpoplatnění;
 - j) podle požadavku v bodě 1 devatenáct měsíců před začátkem referenčního období popis vykazovaných prognózovaných nákladů a provozu;
 - k) popis vykázaných skutečných nákladů a rozdílu oproti stanoveným nákladům pro každý rok referenčního období;
 - l) popis vykázaných skutečných výkonových jednotek a rozdíl oproti prognóze, případně i ve srovnání s údaji poskytnutými Eurocontrol, pro každý rok referenčního období;
 - m) každý rok referenčního období rozdíl mezi investicemi poskytovatelů letových navigačních služeb zaznamenanými v plánech výkonnosti a skutečnými výdaji, jakož i rozdíl mezi plánovaným datem zprovoznění těchto investic a skutečným stavem.
-

Tabulka B

Organizace Oblast zpoplatnění: Název letiště:		Rok n								
Letiště i	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)	(n+5)	
Roční cena (a)										
Jednotka výstupu (b)										
Jednotková cena										

1.2 Doplnující informace

Kromě toho členské státy poskytnou přinejmenším následující informace:

- a) popis kritérií používaných pro přidělování nákladů na zařízení či služby mezi různé letové navigační služby na základě seznamu zařízení či služeb uvedených v Evropském oblastním navigačním plánu ICAO (dokument 7754);
- b) pro veškeré údaje v tabulkách A a B popis a vysvětlení rozdílů mezi plánovanými a skutečnými údaji za rok (n-1);
- c) popis a vysvětlení pětiletých plánovaných nákladů a investic vzhledem k očekávanému provozu;
- d) popis a vysvětlení metody přijaté pro výpočet odpisů: pořizovací náklady nebo současné náklady;
- e) odůvodnění nákladů na kapitál, včetně prvků základu aktiv.

2. FINANCOVÁNÍ LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB

Poskytovatelé letových navigačních služeb ve vztahu ke každé oblasti zpoplatnění popíší způsob(y) financování nákladů na letové navigační služby.

PŘÍLOHA IV

VÝPOČET TRAŤOVÝCH VÝKONOVÝCH JEDNOTEK A JEDNOTKOVÝCH SAZEB

1. Výpočet traťových výkonových jednotek

- 1.1 Traťové výkonové jednotky se vypočítají jako součin faktoru vzdálenosti a faktoru hmotnosti příslušného letadla. Celkový počet traťových výkonových jednotek představuje celkový počet výkonových jednotek v souvislosti s lety IFR, jakož i výkonových jednotek v souvislosti s lety VFR, kterým nebyla udělena výjimka v souladu s článkem 10.
- 1.2 Faktor vzdálenosti se vypočítá, když se vydělí stem počet kilometrů proletěných v ortodronické vzdálenosti mezi bodem vstupu a bodem výstupu oblastí zpoplatnění v souladu s poslední známou verzí letového plánu předloženého pro let příslušného letadla pro účely toku letového provozu.
- 1.3 Pokud je bod vstupu a výstupu určitého letu v oblastech zpoplatnění totožný, faktor vzdálenosti se rovná vzdálenosti v ortodronické vzdálenosti mezi těmito body a nejbližším bodem trati letového plánu násobené dvěma.
- 1.4 Vzdálenost, která se má zohlednit, se sníží o 20 kilometrů v případě každého vzletu z území členského státu a v případě každého přistání na jeho území.
- 1.5 Faktor hmotnosti, vyjádřený jako číselný údaj zaokrouhlený na dvě desetinná místa, je druhá odmocnina podílu získaného tak, že se vydělí padesáti počet metrických tun maximální certifikované vzletové hmotnosti letadla uvedené v osvědčení o letové způsobilosti či jiném rovnocenném úředním dokumentu předloženém provozovatelem letadla. Je-li tato hmotnost neznámá, použije se hmotnost nejtěžšího známého letadla stejného typu. Pokud má letadlo několik certifikovaných maximálních vzletových hmotností, použije se ta nejvyšší. Pokud provozovatel letadla provozuje dvě či více letadel, která jsou různými verzemi stejného typu, použije se pro každé letadlo uvedeného typu průměrná maximální vzletová hmotnost všech jeho letadel uvedeného typu. Výpočet faktoru hmotnosti každého typu letadla u každého provozovatele se provede alespoň jednou ročně.

2. Výpočet traťových jednotkových sazeb

- 2.1 Traťová jednotková sazba se počítá před začátkem každého roku referenčního období.
- 2.2 Vypočte se tak, že se prognózaným počtem celkových traťových výkonových jednotek pro příslušný rok v souladu s plánem výkonnosti vydělí algebraický součet těchto prvků:
 - i) stanovených nákladů příslušného roku ve jmenovitém vyjádření v souladu s plánem výkonnosti,
 - ii) úpravy rozdílu mezi prognózanou a skutečnou inflací podle čl. 7 odst. 1,
 - iii) zpětně získaných nákladů na restrukturalizaci, je-li to schváleno v souladu s čl. 7 odst. 4,
 - iv) převodů v důsledku použití mechanismu sdílení rizika provozu podle článku 13,
 - v) převodů z předchozího referenčního období v důsledku použití mechanismu sdílení nákladů uvedeného v článku 14,
 - vi) slev a pokut vyplývajících ze systémů finančních pobídek uvedených v článku 15,
 - vii) přeplatků nebo nedoplatků, které může způsobit modulace poplatků za letové navigační služby podle článku 16,
 - viii) přeplatků nebo nedoplatků vyplývajících ze změn provozu,
 - ix) pro první dvě referenční období přeplatků nebo nedoplatků vzniklých členskými státy až do roku 2011 včetně;
 - x) odpočtu jiných příjmů.

PŘÍLOHA V

VÝPOČET VÝKONOVÝCH JEDNOTEK A JEDNOTKOVÝCH SAZEB LETIŠTNÍCH A PŘIBLIŽOVACÍCH SLUŽEB**1. Výpočet výkonových jednotek letištních a přibližovacích služeb**

- 1.1 Výkonová jednotka letištních a přibližovacích služeb se rovná faktoru hmotnosti dotčeného letadla.
- 1.2 Faktor hmotnosti, vyjádřený jako číselný údaj zaokrouhlený na dvě desetinná místa, odpovídá jedné padesátině nejvyšší maximální certifikované vzletové hmotnosti letadla vyjádřené v metrických tunách uvedené v příloze IV bodě 1.5 umocněné na 0,7.

2. Výpočet jednotkových sazeb letištních a přibližovacích služeb

- 2.1 Jednotková sazba letištních a přibližovacích služeb se vypočte před začátkem každého roku referenčního období.
- 2.2 Vypočte se tak, že se prognózovaným počtem celkových výkonových jednotek letištních a přibližovacích služeb pro příslušný rok v souladu s plánem výkonnosti vydělí algebraický součet těchto prvků:
- i) stanovených nákladů příslušného roku ve jmenovitém vyjádření v souladu s plánem výkonnosti,
 - ii) úpravy rozdílu mezi prognózovanou a skutečnou inflací podle čl. 7 odst. 1,
 - iii) zpětně získaných nákladů na restrukturalizaci, je-li to schváleno v souladu s čl. 7 odst. 4,
 - iv) případně převodů v důsledku použití mechanismu sdílení rizika provozu podle článku 13,
 - v) převodů z předchozího referenčního období v důsledku použití mechanismu sdílení nákladů uvedeného v článku 14,
 - vi) slev a pokut vyplývajících ze systémů finančních pobídek uvedených v článku 15,
 - vii) přeplatků nebo nedoplatků, které může způsobit modulace poplatků za letové navigační služby podle článku 16,
 - viii) přeplatků nebo nedoplatků vyplývajících ze změn provozu,
 - ix) pro první dvě referenční období přeplatků nebo nedoplatků vzniklých členskými státy až do roku 2014 včetně,
 - x) odpočtu jiných příjmů.

PŘÍLOHA VI

MECHANISMUS VÝPOČTU POPLATKŮ

1. VÝKAZNÍ TABULKA

Členské státy a poskytovatelé letových navigačních služeb individuálně vyplní výkazní tabulku v této příloze pro každou oblast zpoplatnění v jejich pravomoci a pro každé referenční období. Členské státy rovněž poskytnou konsolidovanou tabulku pro každou oblast zpoplatnění v jejich pravomoci.

Pokud oblast zpoplatnění prochází vzdušným prostorem více než jednoho členského státu, vyplní tabulku společně v souladu s ustanoveními čl. 5 odst. 4.

Tabulka 2 - Výpočet jednotkové sazby

Název oblasti zpoplatnění: Název subjektu:	Referenční období: N - N+4				
Výpočet jednotkové sazby	N	N+1	N+2	N+3	N+4
<p style="text-align: center;">1. Stanovené náklady ve jmenovitém vyjádření a úprava o inflaci</p> <p>1.1 Stanovené náklady ve jmenovitém vyjádření, bez letů podle VFR - tabulka 1</p> <p>1.2 Skutečná míra inflace - tabulka 1</p> <p>1.3 Prognóza míry inflace - tabulka 1</p> <p>1.4 Úprava o inflaci⁽¹⁾: částka z roku n, jež se má převést</p> <p style="text-align: center;">2. Prognózané a skutečné výkonové jednotky celkem</p> <p>2.1 Prognózané výkonové jednotky celkem (plán výkonnosti)</p> <p>2.2 Skutečné výkonové jednotky celkem</p> <p>2.3 Skutečné / prognózané výkonové jednotky celkem (v %)</p> <p style="text-align: center;">3. Náklady, jichž se týká sdílení nákladů</p> <p>3.1 Stanovené náklady ve jmenovitém vyjádření, bez letů podle VFR (převzato z tabulky 1)</p> <p>3.2 Úprava o inflaci: částka převedená do roku n</p> <p>3.3 Provoz: částky převedené do roku n</p> <p>3.4 Sdílení rizika provozu: dodatečné příjmy převedené do roku n</p> <p>3.5 Sdílení rizika provozu: ztráty příjmů převedené do roku n</p> <p>3.6 Náklady, jichž se netýká sdílení nákladů: částky převedené do roku n</p> <p>3.7 Sleva nebo pokuta za výkonnost</p> <p>3.8 Přeplatky(-) nebo nedoplatky(+)⁽²⁾: částky převedené do roku n</p> <p>3.9 Celkem pro výpočet jednotkové sazby na rok n</p> <p>3.10 Sdílení rizika provozu: dodatečné příjmy z roku n, jež mají být převedeny</p> <p>3.11 Sdílení rizika provozu: ztráta z roku n, jež má být převedena</p> <p>3.12 Přeplatky/nedoplatky ze změn provozu v roce n, jež mají být převedeny</p> <p style="text-align: center;">Parametry pro sdílení rizika provozu</p> <p>3.13 % dodatečných příjmů vrácených uživatelům v roce n+2</p> <p>3.14 % ztráta příjmů, kterou nesou uživatelé vzdušného prostoru</p> <p style="text-align: center;">4. Náklady, jichž se netýká sdílení rizika provozu</p> <p>4.1 Stanovené náklady ve jmenovitém vyjádření, bez letů podle VFR (tabulka 1)</p> <p>4.2 Úprava o inflaci: částka převedená do roku n</p> <p>4.3 Provoz: částky převedené do roku n</p> <p>4.4 Náklady, jichž se netýká sdílení nákladů: částky převedené do roku n</p> <p>4.5 Náklady na restrukturalizaci: částky převedené do roku n</p> <p>4.6 Přeplatky(-) nebo nedoplatky(+)⁽²⁾: částky převedené do roku n</p> <p>4.7 Celkem pro výpočet jednotkové sazby na rok n</p> <p>4.8 Přeplatky/nedoplatky ze změn provozu v roce n, jež mají být převedeny</p> <p style="text-align: center;">5. Jiné příjmy: použitá jednotková sazba (v národní měně)</p> <p>5.1 Jiné příjmy celkem</p> <p>5.3 z toho programy pomoci Unie</p> <p>5.4 z toho veřejné finance členského státu</p> <p>5.5 Komerční činnost</p> <p>5.6 Ostatní jiné příjmy</p> <p>5.7 Celkový součet pro výpočet jednotkové sazby za rok n</p> <p>5.8 Jednotková sazba za rok n (v národní měně)</p> <p>5.9 Složka jednotkové sazby týkající se poskytovatelů ANS</p> <p>5.10 Složka jednotkové sazby týkající se služeb MET</p> <p>5.11 Složka jednotkové sazby týkající se vnitrostátního dozorového orgánu / státu</p> <p>5.12 Jednotková sazba za rok n, jež by se uplatnila za neexistence jiných příjmů</p>					

Náklady, příjmy a jiné částky v tisících EUR - výkonové jednotky v tisících

(¹) Kumulovaný dopad ročních rozdílů mezi skutečnou a prognózanou inflací – úprava celkových stanovených nákladů

(²) Přeplatky/nedoplatky vzniklé do roku vstupu metody výpočtu stanovených nákladů v platnost

2. DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

Dotčené členské státy dále shromáždí a poskytnou přinejmenším následující informace:

- a) popis a odůvodnění zavedení různých oblastí zpoplatnění, zejména s ohledem na oblasti zpoplatnění letištních a přiblížovacích služeb a případné křížové subvence mezi letišti;
 - b) popis politiky výjimek a popis finančních prostředků na pokrytí s tím souvisejících nákladů;
 - c) popis případných jiných příjmů, rozepsaných podle jednotlivých kategorií uvedených v čl. 2 bodě 10;
 - d) popis a vysvětlení pobídek uplatňovaných v případě uživatelů letových navigačních služeb podle článku 15;
 - e) popis a vysvětlení modulace poplatků za letové navigační služby uplatňovaných podle článku 16.
-

PŘÍLOHA VII

DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

1. VÝKAZNÍ TABULKA

Členské státy vyplní výkazní tabulku v této příloze pro každou oblast zpoplatnění v jejich pravomoci a pro každý rok referenčního období.

2. DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

Kromě toho členské státy poskytnou přinejmenším následující informace:

- a) výdaje na společné projekty rozepsané na každý jednotlivý projekt;
 - b) popis částek způsobených nekontrolovatelnými nákladovými faktory podle druhu a faktoru, včetně zdůvodnění a změn výchozích předpokladů;
 - c) popis převodů přeplatků nebo nedoplatků vzniklých členskými státy až do roku 2011 na poplatcích za traťové navigační služby a až do roku 2014 na poplatcích za letištní a přiblížovací služby;
 - d) popis převodů vyplývajících z mechanismu sdílení rizika provozu v souladu s článkem 13;
 - e) popis převodů vyplývajících z mechanismu sdílení nákladů v souladu s čl. 14 odst. 2.
-

CENY PŘEDPLATNÉHO NA ROK 2013 (bez DPH, včetně poštovního za obvyklou zásilku)

Úřední věstník EU, řady L + C, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	1 300 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, tištěné vydání + roční DVD	22 úředních jazyků EU	1 420 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada L, pouze tištěné vydání	22 úředních jazyků EU	910 EUR ročně
Úřední věstník EU, řady L + C, měsíční DVD (souhrnný)	22 úředních jazyků EU	100 EUR ročně
Dodatek k Úřednímu věstníku (řada S), DVD, jedno vydání týdně	mnohojazyčné: 23 úředních jazyků EU	200 EUR ročně
Úřední věstník EU, řada C – Výběrová řízení	jazyky, kterých se týká výběrové řízení	50 EUR ročně

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, který vychází v úředních jazycích Evropské unie, je k dispozici ve 22 jazykových verzích. Zahrnuje řady L (Právní předpisy) a C (Informace a oznámení).

Každá jazyková verze má samostatné předplatné.

V souladu s nařízením Rady (ES) č. 920/2005, zveřejněným v Úředním věstníku L 156 ze dne 18. června 2005, které stanoví, že orgány Evropské unie nejsou dočasně vázány povinností sepsat všechny akty v irštině a zveřejňovat je v tomto jazyce, je Úřední věstník vydávaný v irském jazyce prodáván zvlášť.

Předplatné dodatku k Úřednímu věstníku (řada S – Dodatek k *Úřednímu věstníku Evropské unie*) zahrnuje znění ve všech 23 úředních jazycích na jednom mnohojazyčném DVD.

Předplatné *Úředního věstníku Evropské unie* opravňuje na požádání k obdržení různých příloh Úředního věstníku. Předplatitelé jsou na vydávání příloh upozorňováni prostřednictvím „oznámení čtenářům“ zveřejňovaného v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Prodej a předplatné

Předplatné různých placených periodik, jako například předplatné *Úředního věstníku Evropské unie*, lze získat u našich distributorů. Seznam distributorů se nachází na této internetové adrese:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) nabízí přímý a bezplatný přístup k právu Evropské unie. Tyto internetové stránky umožňují nahlížet do *Úředního věstníku Evropské unie* a obsahují rovněž smlouvy, právní předpisy, judikaturu a návrhy právních předpisů.

Více informací o Evropské unii naleznete na adrese: <http://europa.eu>

