

II

(Незаконодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

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

от 3 май 2013 година

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

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

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

като има предвид, че:

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

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

⁽¹⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 1.

⁽²⁾ ОВ L 300, 14.11.2009 г., стр. 34.

⁽³⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 10.

⁽⁴⁾ ОВ L 96, 31.3.2004 г., стр. 20.

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

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

⁽²⁾ ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1.

⁽³⁾ ОВ L 185, 15.7.2011 г., стр. 1.

⁽⁴⁾ ОВ L 201, 3.8.2010 г., стр. 1.

⁽⁵⁾ ОВ L 310, 25.11.2011 г., стр. 3.

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Предмет и обхват

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент:

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

⁽¹⁾ ОВ L 167, 4.7.2003 г., стр. 23.

⁽²⁾ ОВ L 294, 13.11.2007 г., стр. 3.

⁽³⁾ ОВ L 295, 14.11.2007 г., стр. 7.

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

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

Член 3

Орган за преглед на ефективността

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

⁽¹⁾ ОВ L 14, 22.1.1993 г., стр. 1.

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

8. За целите на наблюдението на цялостната ефективност на европейската мрежа за УВД органът за преглед на ефективността разработва работни споразумения с доставчиците на аеронавигационно обслужване, операторите на летища, координаторите на летища и въздушните превозвачи.

Член 4

Национални надзорни органи

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

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

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

Член 5

Функционални блокове въздушно пространство

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

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

- а) гарантират, че планът за ефективност е в съответствие с модела, определен в приложение II;
- б) уведомяват Комисията кой национален надзорен орган или организация отговаря за координацията в рамките на функционалния блок въздушно пространство и взаимоотношенията с Комисията при прилагането на плана за ефективност;
- в) вземат подходящи мерки, за да гарантират, че:
- i) при спазване на разпоредбите на буква д) и приложение I е определена отделна цел за всеки ключов показател за ефективност;
- ii) от съображения за прозрачност в плана за ефективност се посочва приносът на всеки доставчик на аеронавигационно обслужване в рамките на функционалния блок въздушно пространство, наблюдаван на най-подходящото равнище, за постигане на целите за ефективност, зададени за функционалния блок въздушно пространство;
- iii) мерките, посочени в член 11, параграф 3, буква г) от Регламент (ЕО) № 549/2004, се определят и прилагат през референтния период, ако не бъдат изпълнени целите. За тази цел се използват годишните стойности в плана за ефективност;

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

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

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

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

Член 6

Управителен орган на мрежата

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

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

Член 7

Координиране с Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ)

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

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

Член 8

Продължителност на референтните периоди

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

Член 9

Ключови области за ефективността и показатели за ефективност

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

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

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

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

ГЛАВА II

ПОДГОТОВКА НА ПЛАНОВЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Член 10

Цели за ефективност, валидни за целия Европейски съюз

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

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

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

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

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

Член 11

Изготвяне на планове за ефективност

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

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

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

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

3. Плановете за ефективност съдържат по-конкретно:

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

мисии и, ако бъде счетено за уместно, съответните показатели и цели за ефективност съгласувано с други показатели и цели на плана за ефективност;

- ж) описание и обосновка на начина, по който целите за ефективност, посочени в буква г), се съгласуват с целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, и допринасят за тях, както и за ефективността на Европейската мрежа за УВД;
- з) посочване на всички съответни доставчици на аеронавигационно обслужване и на техния конкретен принос за изпълнението на целите, наблюдавани от съображения за прозрачност на най-подходящото равнище съгласно член 5, параграф 2, буква в), подточка ii);
- и) описание на механизмите за стимулиране на съответните доставчици на аеронавигационни услуги, за да постигнат целите през референтния период;
- й) мерките, предприети от националните надзорни органи, за наблюдение на постигането на целите за ефективност;
- к) описание на резултатите от консултацията със заинтересованите страни, включително въпросите, повдигнати от участниците, както и действията, по които е постигнато съгласие.
4. Плановите за ефективност се основават на модела, посочен в приложение II, и могат да съдържат допълнителни показатели със съответни цели, ако държавите членки вземат решение за това в приложение на член 9, параграф 6.

5. Управителният орган на мрежата изготвя план за ефективност на мрежата, съдържащ цели за ефективност, съответстващи на целите за ефективност, валидни за целия Европейски съюз, както и, *mutatis mutandis*, критериите за оценка, посочени в приложение IV.

6. За подготовката на плана за ефективност на мрежата управителният орган на мрежата:

- а) осигурява консултация в съответствие с член 14 от Регламент (ЕС) № 677/2011;
- б) използване на модела, посочен в приложение III.

Член 12

Схеми за стимулиране

1. Схемите за стимулиране, прилагани от държавите членки като част от техните планове за ефективност, трябва да са в съответствие със следните общи принципи:

- а) да бъдат ефективни и пропорционални, както и да не се променят през референтния период;
- б) да бъдат прилагани по недискриминационен и прозрачен начин, така че да спомагат за повишаване на ефективността на предоставянето на обслужване;
- в) да бъдат част от регулаторната среда, предварително известна на всички заинтересовани страни, и да бъдат приложими през целия референтен период;
- г) да подтикват субектите, за които се отнасят целите за ефективност, да постигнат високо равнище на ефективност и изпълнение на съответните цели.

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

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

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

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

ГЛАВА III

ПРИЕМАНЕ НА ПЛАНОВЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Член 13

Първоначално приемане на планове за ефективност

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

Член 14

Оценяване и преразглеждане на планове и цели за ефективност

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

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

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

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

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

Член 15

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

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

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

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

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

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

Член 16

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

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

Член 17

Преразглеждане на целите

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

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

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

ГЛАВА IV

НАБЛЮДЕНИЕ НА ПОСТИГАНЕТО НА ЕФЕКТИВНОСТ

Член 18

Текущо наблюдение и докладване

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

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

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

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

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

Член 19

Механизми за предупреждение

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

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

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

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

Член 20

Улесняване на наблюдението за съответствие

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

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

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

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

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

ГЛАВА V

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

Член 21

Събиране и потвърждаване на данните за преглед на ефективността

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

⁽¹⁾ ОВ L 271, 18.10.2011 г., стр. 15.

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

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

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

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

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

Член 22

Разпространение на информация

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

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

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

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

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

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

ГЛАВА VI

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 23

Освобождения

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

Член 24

Обжалване

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

Член 25

Преглед на схемата

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

Член 26

Изменения в Регламент (ЕС) № 677/2011

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

⁽¹⁾ ОВ L 145, 31.5.2001 г., стр. 43.

1) Съображение 28 се заличава.

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

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

(*) ОВ L 128, 9.5.2013 г., стр. 1.“

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

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

„ПРИЛОЖЕНИЕ IV

МОДЕЛ ЗА СТРАТЕГИЧЕСКИ ПЛАН ЗА МРЕЖАТА

Стратегическият план за мрежата се основава на следната структура:

1. ВЪВЕДЕНИЕ

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

1.2. Изготвяне на плана и процес на потвърждаване

2. ОБЩ КОНТЕКСТ И ИЗИСКВАНИЯ

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

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

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

3. СТРАТЕГИЧЕСКА ВИЗИЯ

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

3.2. Съответствие със схемата за ефективност

3.3. Съответствие с Европейския генерален план за УВД

4. СТРАТЕГИЧЕСКИ ЦЕЛИ

4.1. Описание на стратегическите цели на мрежата:

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

б) посочване как стратегическите цели ще отговорят на изискванията;

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

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

5. СТРАТЕГИЧЕСКО ПЛАНИРАНЕ

5.1. Описание на краткосрочното/средносрочното планиране:

а) приоритетите за всяка стратегическа цел;

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

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

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

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

5.2. Описание на дългосрочното планиране:

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

6. ОЦЕНКА НА РИСКА

6.1. Описание на рисковете, свързани с изпълнението на плана

6.2. Описание на процеса на наблюдение (включително евентуално отклонение от първоначалните цели)

7. ПРЕПОРЪКИ

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

Член 27

Влизане в сила

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

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

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

Член 28

Отмяна

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

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

Съставено в Брюксел на 3 май 2013 година.

За Комисията

Председател

José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ I

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

РАЗДЕЛ 1

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

1. БЕЗОПАСНОСТ

1.1. Ключови показатели за ефективност

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

2. ОКОЛНА СРЕДА

2.1. Ключови показатели за ефективност

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

2.2. Показатели за ефективност

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

3. КАПАЦИТЕТ

3.1. Ключови показатели за ефективност

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

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

⁽¹⁾ ОВ L 80, 26.3.2010 г., стр. 10.

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

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

3.2. Показател за ефективност

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

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

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

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

4. ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ

4.1. Ключови показатели за ефективност

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2. Показател за ефективност

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

РАЗДЕЛ 2

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

1. БЕЗОПАСНОСТ

1.1. Ключови показатели за ефективност

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

i) политика и цели за безопасност;

ii) управление на риска за безопасността;

iii) осигуряване на безопасност;

iv) насърчаване на безопасността;

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

Докладването относно прилагането на метода се извършва за отделните събития.

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

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

1.2. Показатели за ефективност

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

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

2. ОКОЛНА СРЕДА

2.1. Ключови показатели за ефективност

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

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

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

2.2. Показатели за ефективност

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

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

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

3. КАПАЦИТЕТ

3.1. Ключови показатели за ефективност

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

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

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

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

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

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

3.2. Показатели за ефективност

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

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

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

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

4. ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ

4.1. Ключови показатели за ефективност

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

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

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

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

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

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ II

МОДЕЛ ЗА ПЛАНОВЕ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Планът за ефективност се основава на следната структура:

1. ВЪВЕДЕНИЕ

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

2. ИНВЕСТИЦИИ

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

3. ЦЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА МЕСТНО РАВНИЩЕ

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

б) Околна среда

- i) описание на процеса за подобряване на проектирането на трасета;
- ii) средна ефективност на хоризонтален полет по маршрут за действителната траектория.

в) Капацитет

- i) средно закъснение в минути в УПВД за полет по маршрута;
- ii) средното закъснение в минути в УПВД за полет при пристигане на терминал;
- iii) съставеният от доставчика(ците) на аеронавигационно обслужване план за капацитета.

г) Ефективност на разходите

- i) установени разходи за аеронавигационно обслужване по маршрута и за терминално аеронавигационно обслужване, определени в съответствие с разпоредбите на член 15, параграф 2, букви а) и б) от Регламент (ЕО) № 550/2004 и в приложение на разпоредбите на Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013 за всяка година от референтния период;
- ii) прогнозата за единици обслужване по маршрута и в терминалите за всяка година от референтния период;
- iii) въз основа на горепосоченото — установените единични разходи за референтния период;
- iv) описание и обосновка на възвръщаемостта на собствения капитал на съответните доставчици на аеронавигационно обслужване, както и на ливъриджа и на равнището/състава на базата на активите, използвани за изчисляване на капиталовите разходи, включени в установените разходи;
- v) описание и обяснение относно преносите от годините преди референтния период;
- vi) описание на икономическите предположения, включително:
 - предположенията за инфлацията, използвани в плана, в сравнение с международен източник, като например индекса на потребителските цени (CPI) на МВФ (Международния валутен фонд) — за прогнозите, и хармонизирания индекс на Евростат за потребителските цени — за действителните стойности; обосновка за всяко отклонение от тези източници,
 - предположенията, които са в основата на изчисляването на разходите за пенсии, включени в установените разходи, включително описание на съответните действащи национални разпоредби и счетоводна нормативна уредба в пенсионната област, на които се основават предположенията, както и информация дали се очакват изменения на тези разпоредби и уредба,
 - предположения за лихвените проценти за заеми за финансиране на предоставянето на аеронавигационно обслужване, включително съответна информация за заемите (размер, срок и т.н.) и обяснение за (прегледената) средна лихва по дълга, използвана за изчисляване на капиталовите разходи преди данъчното облагане и на капиталовите разходи, включени в установените разходи,
 - корекции извън разпоредбите на международните счетоводни стандарти;
- vii) ако е приложимо, описание по отношение на предходния референтен период на съответните събития и обстоятелства, посочени в член 14, параграф 2, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013, при използване на критериите, определени в член 14, параграф 2, буква б) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013, включително оценка на равнището, състав и обосновка на разходите, освободени от прилагането на член 14, параграф 1, буква а) и член 14, параграф 1, буква б) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 391/2013;
- viii) ако е приложимо, описание на всяко значително реструктуриране, планирано през референтния период, включително размера на разходите за реструктуриране и обосновка за тези разходи спрямо нетните ползи за ползвателите на въздушното пространство в течение на времето;
- ix) ако е приложимо, разходи за реструктуриране, одобрени за предишни референтни периоди, които трябва да бъдат възстановени.

3.2. Описание и обяснение на съгласуваността на целите за ефективност с валидните за целия Европейски съюз цели за ефективност. Когато няма валидна за целия Европейски съюз цел за ефективност, описание и обяснение на елементите в рамките на плана и как те допринасят за подобряване на функционирането на европейската мрежа за УВД.

3.3. Описание и обяснение на взаимозависимостите и компромисите между ключовите области за ефективността, включително предположенията, използвани за оценка на компромисите.

3.4. Принос на всеки съответен доставчик на аеронавигационно обслужване за постигането на целите за ефективност, определени за функционалния блок въздушно пространство в съответствие с член 5, параграф 2, буква в), подточка ii).

4. СХЕМИ ЗА СТИМУЛИРАНЕ

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

5. ВОЕННО ИЗМЕРЕНИЕ НА ПЛАНА

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

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

- 6.1. Чувствителност към външни предположения.

- 6.2. Сравнение с предишния план за ефективност.

7. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ III

МОДЕЛ ЗА ПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ НА МРЕЖАТА

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

1. ВЪВЕДЕНИЕ

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

2. ЦЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

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

3. ПРИНОС НА ВСЯКА ФУНКЦИЯ

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

4. ВОЕННО ИЗМЕРЕНИЕ

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

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

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

6. ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ПЛАНА ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

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

ПРИЛОЖЕНИЕ IV

ПРИНЦИПИ ЗА ОЦЕНКА НА ПЛАНОВЕ И ЦЕЛИ ЗА ЕФЕКТИВНОСТ

Комисията използва следните критерии за оценяване:

1. ОБЩИ КРИТЕРИИ

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

2. БЕЗОПАСНОСТ

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

3. ОКОЛНА СРЕДА

Средна ефективност на хоризонтален полет по маршрута за действителната траектория:

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

4. КАПАЦИТЕТ

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

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

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

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

5. ЕФЕКТИВНОСТ НА РАЗХОДИТЕ

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

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

ПРИЛОЖЕНИЕ V

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

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

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

Националните надзорни органи предоставят следните данни:

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

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

- б) данни, използвани и изчислени от централния орган на УПВД, посочен в Регламент (ЕС) № 255/2010 за определяне на общи правила за управление на потоците въздушно движение, като например полетни планове за общото въздушно движение по правилата за полети по прибори, действителен маршрут, данни от наблюдения с отчитане през интервал от 30 секунди, закъснения в УПВД по маршрута и на летищата, освобождавания от мерките за УПВД, спазване на слотове на УПВД и честота на използване на условни маршрути;
- в) събития, свързани с безопасността при УВД;
- г) информация за препоръки по безопасността и корективни действия, предприети въз основа на анализ/разследване на свързан с УВД инцидент в съответствие с Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване ⁽¹⁾ и Директива 2003/42/ЕО за докладване на събития в гражданското въздухоплаване;
- д) информация за въведените елементи за насърчаване на прилагането на културата на справедливостта;
- е) данни за подпомагане на изпълнението на задачите, посочени в член 4, параграф 1, букви м) и н) от Регламент (ЕО) № 2150/2005 на Комисията за установяване на общи правила за гъвкаво използване на въздушното пространство (FUA) ⁽²⁾;
- ж) данни за подпомагане на изпълнението на задачите, посочени в параграф 8 от приложение V към Регламент (ЕС) № 677/2011 на Комисията за определяне на подробни правила за прилагане на мрежовите функции за управление на въздушното движение (УВД).

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

Националните надзорни органи събират и предоставят на разположение:

- з) информация, събирана от доставчици на аеронавигационно обслужване посредством автоматизирани системи за записване на данни във връзка с безопасността, ако има такива;
- и) информация за тенденции поне в нарушенията на минималното разделяне, нахлупванията на писта и специфичните за УВД събития във всички органи за обслужване на въздушното движение;
- й) информация за начина, по който концепцията за гъвкаво използване на въздушното пространство се прилага от органите на национално равнище и на равнище функционален блок въздушно пространство за осигуряване на оптимални ползи както за гражданските, така и за военните ползватели на въздушното пространство.

1.2. Периодичност и крайни срокове за предоставяне на данни

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

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

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

⁽¹⁾ ОВ L 319, 12.12.1994 г., стр. 14.

⁽²⁾ ОВ L 342, 24.12.2005 г., стр. 20.

2. ОТ ДОСТАВЧИЦИТЕ НА АЕРОНАВИГАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ

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

2.1. Спецификация на набора от данни

Доставчиците на аеронавигационно обслужване предоставят на разположение:

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

доставчиците на аеронавигационно обслужване събират и предоставят следните данни:

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

2.2. Периодичност и крайни срокове за предоставяне на данни

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

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

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

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

3. ОТ ОПЕРАТОРИ НА ЛЕТИЩА

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

3.1. Определения

За целите на настоящото приложение се използват следните определения:

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

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

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

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

3.2. Спецификация на набора от данни

3.2.1. Операторите на летища предоставят следните данни:

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

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

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

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

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

3.2.4. Операторите на летища могат да предоставят:

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

г) доброволни доклади от заседания за консултации с доставчици на аеронавигационно обслужване и държави.

- 3.2.5. Операторите на летища събират, включително посредством автоматизирани системи за записване на данни във връзка с безопасността, ако има такива, и предоставят информация поне за нахлуванията на пистата.

3.3. Периодичност и крайни срокове за предоставяне на данни

Данните, посочени в точка 3.2.1, се предоставят два пъти годишно в съответствие с графика, посочен в член 6 от Регламент (ЕИО) № 95/93.

Когато се предоставят данните, посочени в точки 3.2.2 и 3.2.3, те се предоставят ежемесечно в срок от един месец след края на месеца, в който е извършен полетът.

Когато се предоставят данните, посочени в точка 3.2.4, те се представят ежегодно.

Докладите, посочени в точка 3.2.4, могат да бъдат предоставени по всяко време.

4. ОТ КООРДИНАТОРИТЕ НА ЛЕТИЩА

4.1. Спецификация на набора от данни

Координаторите на летища предоставят данните, посочени в член 4, параграф 8 от Регламент (ЕИО) № 95/93.

4.2. Периодичност и крайни срокове за предоставяне на данни

Данните се предоставят два пъти в годината в съответствие с графика, посочен в член 6 от Регламент (ЕИО) № 95/93.

5. ОТ ВЪЗДУШНИТЕ ПРЕВОЗВАЧИ

Този раздел се прилага към въздушни превозвачи, които извършват повече от 35 000 полета годишно в рамките на европейското въздушно пространство, изчислени като средна стойност за последните три години.

5.1. Определения

- 5.1.1. За целите на настоящото приложение се прилагат същите определения, както в точка 3.1, и в допълнение към тях:

- а) „разход на гориво“ (fuel burn) означава действителното количество гориво, което е изгорено по време на полета („от врата до врата“);
- б) „действително тегло при престоя на стоянка“ (actual ramp weight) означава действителното тегло в тонове на въздухоплавателното средство преди стартирането на двигателя.

5.2. Спецификация на набора от данни

- 5.2.1. Въздушните превозвачи предоставят следните данни за всеки полет, който извършват в рамките на географския обхват на настоящия регламент:

- а) регистрация на въздухоплавателното средство;
- б) тип на въздухоплавателното средство;
- в) идентификатор на полета;
- г) правила на полета и вид на полета;
- д) кодирано летище на заминаване и на местоназначение;
- е) обозначения на пистите за пристигане и заминаване, ако има такива;
- ж) стоянки за пристигане и заминаване, ако има такива;
- з) време на заминаване по разписание (начало на движението);
- и) време на пристигане по разписание (блокиране на движението);
- й) маркери за планираното и за действителното време на настъпване на събитията оттегляне от изхода — отделяне от пистата — съприкосновение с пистата — подходане към входа;
- к) причини за закъснението;
- л) информация относно отстраняване или предотвратяване на обледяването, ако има такова.

- 5.2.2. Въздушните превозвачи предоставят данните, посочени в точка 3.2.3, за всяко оперативно анулиране в рамките на географския обхват на настоящия регламент.

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

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

5.2.4. Въздушните превозвачи могат да предоставят:

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

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

5.3. Периодичност на предоставянето на данни

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

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

Данните, посочени в точка 5.2.5, се предоставят ежегодно.

⁽¹⁾ ОВ L 275, 25.10.2003 г., стр. 32.