

**UREDBA KOMISIJE (EU) br. 390/2013
od 3. maja 2013. godine**

o utvrđivanju programa efikasnosti za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi i mrežne funkcije

**POGLAVLJE I
OPŠTE ODREDBE**

Član 1

Predmet i područje primjene

1. Ovom uredbom se utvrđuju mjere za poboljšanje cjelokupne efikasnosti pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi i mrežnih funkcija za opšti vazdušni saobraćaj unutar *ICAO EUR* i *AFI* regiona, u kojima su države članice odgovorne za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi, u cilju ispunjavanja zahtjeva svih korisnika vazdušnog prostora.

2. U cilju utvrđivanja ciljeva i praćenja efikasnosti, ova uredba se primjenjuje na usluge u vazdušnoj plovidbi koje pružaju:

- (a) pružaoci usluga u vazdušnom saobraćaju određenim u skladu sa članom 8 Uredbe (EZ) br. 550/2004;
- (b) pružaoci meteoroloških usluga, ako su određeni u skladu sa članom 9 stav 1 Uredbe (EZ) br. 550/2004;
- (c) Menadžer mreže, formiran u skladu sa članom 3 Uredbe Komisije (EU) br. 677/2011.

U cilju utvrđivanja ciljeva i praćenja efikasnosti za troškovnu efikasnosti, ova uredba se, takođe, primjenjuje na tijela ili subjekte koji generišu troškove prihvatljive za nadoknadu kroz korisnička plaćanja shodno članu 15 stav 2 tački (b) Uredbe (EZ) br. 550/2004 i članu 6 stav 2 Uredbe (EU) br. 391/2013.

3. Ne dovodeći u pitanje stav 4, države članice mogu odlučiti da ne primijene ovu uredbu na usluge u vazdušnoj plovidbi u terminalnim oblastima na nekim ili svim njihovim aerodromima sa manje od 70.000 *IFR* operacija vazdušnog saobraćaja godišnje. Države članice o tome obavještavaju Komisiju.

4. Kada se u državi članici granična vrijednost od 70.000 *IFR* operacija vazdušnog saobraćaja godišnje ne dostiže ni na jednom aerodromu, ova uredba se najmanje primjenjuje na aerodrom sa najvećim brojem *IFR* operacija vazdušnog saobraćaja.

5. Utvrđivanje ciljeva za troškovnu efikasnost primjenjuje se na utvrđene troškove iz člana 15 stav 2 tač. (a) i (b) Uredbe (EZ) br. 550/2004.

6. Države članice ovu uredbu mogu takođe primjenjivati:

- (a) u vazдушnom prostoru pod njihovom nadležnošću u drugim ICAO područjima, pod uslovom da o tome na odgovarajući način obavijeste Komisiju i druge države članice i da ne dovode u pitanje prava i obaveze država članica shodno Čikaškoj konvenciji o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu iz 1944. (Čikaška konvencija);
- (b) na pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi koji imaju odobrenje da pružaju usluge u vazdušnoj plovidbi bez izdavanja certifikata, u skladu sa članom 7 stav 5 Uredbe (EZ) br. 550/2004.

7. Bez obzira na odredbe o zaštiti pružanja informacija iz Direktive 2003/42/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta¹ i njenih Uredbi (EZ) br. 1321/2007² i (EZ) br. 1330/2007³, zahtjevi iz Poglavlja 5 koji se odnose na dostavljanje podataka primijenije se na nacionalne vlasti, pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi, operatore aerodroma, koordinatore aerodroma i vazdušne prevoznike.

Član 2 Definicije

Za potrebe ove uredbe:

1. „operator aerodroma“ označava upravljačko tijelo aerodroma koje, zajedno sa drugim djelatnostima ili na drugi način, prema nacionalnom zakonima ili propisima ima zadatak da rukovodi i upravlja aerodromskom opremom i da koordinira i kontroliše aktivnosti različitih operatora prisutnih na aerodromu ili u sistemu aerodroma;
2. „podaci“ označavaju kvalitativne, kvantitativne ili druge odgovarajuće informacije u vezi sa efikasnošću vazdušne plovidbe, koji se prikuplju i sistematski obrađuju od strane Komisije ili u njeno ime, u cilju sprovođenja programa efikasnosti;
3. „indikatori efikasnosti (PI)“ označavaju indikatore koji se koriste za praćenje, upoređivanje i procjenjivanje efikasnosti;
4. „osnovni indikatori efikasnosti (KPI)“ označavaju indikatore efikasnosti koji se koriste za utvrđivanje ciljeva efikasnosti;
5. „IFR operacije vazdušnog saobraćaja“ označavaju ukupni broj polijetanja i slijetanja realizovanih u skladu sa pravilima instrumentalnog letenja, izračunat kao godišnji prosjek za tri kalendarske godine koje prethode donošenju planova efikasnosti;
6. „obavezujući cilj“ označava cilj efikasnosti kojeg su usvojile države članice kao dio plana efikasnosti i koji podliježe programu podsticanja i/ili planovima korektivnih mjera;
7. „vazdušni prevoznik“ označava preduzeće koje obavlja vazdušni prevoz sa važećom operativnom licencom koju je država članica izdala u skladu sa propisima Evropske unije;
8. „utvrđeni troškovi“ označavaju troškove iz člana 15 stav 2 tač. (a) i (b) Uredbe (EZ) br. 550/2004;
9. „nacionalne vlasti“ označavaju regulatorne i/ili nadzorne vlasti na nacionalnom ili nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora, čiji su troškovi prihvatljivi za

¹ SL L 167, 4.7.2003., str. 23

² SL L 294, 13.11.2007., str. 3

³ SL L 295, 14.11.2007., str. 7

nadoknadu od strane korisnika vazdušnog prostora kada su isti nastali u vezi sa pružanjem usluga u vazdušnoj plovidbi primjenom člana 5 stav 2 Uredbe (EZ) br. 391/2013;

10. „kultura povjerenja i pravičnosti (*Just Culture*)” označava kulturu prema kojoj se krajnji izvršioci ili drugi ne kažnjavaju za preduzete aktivnosti, propuste ili odluke donijete primjereno njihovom iskustvu i obučenosti, ali u kojoj se grubi nemar, namjerni prekršaji i destruktivno djelovanje ne tolerišu;
11. „koordinator aerodroma“ označava fizičko ili pravno lice koje imenuje država članica za obavljanje zadataka koordiniranja na koordinisanim aerodromima propisanih u članu 4 Uredbe Savjeta (EEZ) br. 95/93 od 18. januara 1993. godine o zajedničkim pravilima za dodjelu slotova na aerodromima Zajednice⁴;
12. „praćenje efikasnosti“ označava neprekidni proces prikupljanja i analiziranja podataka sa ciljem mjerenja stvarne efikasnosti sistema u odnosu na postavljene (osnovne) ciljeve efikasnosti i planove efikasnosti, upotrebom (osnovnih) indikatora efikasnosti iz člana 9 i Aneksa 1;
13. „referentni period“ označava period važenja i primjene ciljeva efikasnosti na evropskom nivou i planova efikasnosti, kako je propisano u članu 11 stav 3 tački (d) Uredbe (EZ) br. 549/2004;
14. „neodobreni izlazak na poletno-sletnu stazu“ označava događaj na aerodromu koji podrazumijeva nepravilnu prisutnost vazduhoplova, vozila ili lica u zaštićenom dijelu površine namijenjene za slijetanje i polijetanje vazduhoplova;
15. „jedinica za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju (*ATS* jedinica)“ označava jedinicu, civilnu ili vojnu, koja je odgovorna za pružanje usluga u zračnom prometu;
16. „usluge *CNS*, *MET* i *AIS*“ označava usluge komunikacije, navigacije i nadzora, meteorološke usluge za vazdušnu plovidbu i usluge vazduhoplovnog informisanja;
17. „vanredni događaj“ označava okolnost u kojoj je *ATM* kapacitet neuobičajeno smanjen tako da je nivo *ATFM* kašnjenja neuobičajeno visok, kao rezultat: planiranog ograničenja koje je uzrokovano operativnom ili tehničkom promjenom, veoma loših vremenskih prilika, neraspoloživosti velikih djelova vazdušnog prostora zbog prirodnih ili političkih razloga ili štrajkova i aktivacije *EACCC*-a od strane Menadžera mreže zbog jednog ili više navedenih uzroka;
18. „troškovi restrukturiranja“ označavaju značajne jednokratne troškove pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi nastale u procesu restrukturiranja uvođenjem novih tehnologija i postupaka i sa njima povezanih modela poslovanja za podsticanje pružanja integrisanih usluga, pri čemu država članica želi nadoknaditi troškove tokom jednog ili više referentnih perioda. Ti troškovi mogu obuhvatiti troškove nastale u vezi sa naknadama zaposlenima, zatvaranjem centara za kontrolu letenja, preseljenjem djelatnosti na nove lokacije i otpisom imovine i/ili sticanjem strateških udjela u drugim pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi.

⁴ SL L 14, 22.1.1993., str. 1

Član 3

Tijelo za procjenu efikasnosti (PRB)

1. Ako Komisija odluči da imenuje tijelo za procjenu efikasnosti koje će joj pomagati prilikom implementacije programa efikasnosti, takvo imenovanje je na fiksni period u skladu sa referentnim periodima. Komisija imenuje predsjedavajućeg i članove tijela za procjenu efikasnosti.

2. Tijelo za procjenu efikasnosti je odgovarajuće stručno i nepristrasno kako bi nezavisno izvršavalo zadatke koje mu dodijeli Komisija, a posebno u primjenljivim osnovnim oblastima efikasnosti (KPA).

3. Tijelo za procjenu efikasnosti pomaže Komisiji prilikom sprovođenja programa efikasnosti, posebno u vezi sa:

- (a) sakljupljanjem, razmatranjem, provjerama i distribucijom podataka u vezi sa efikasnošću;
- (b) utvrđivanjem ili prilagođavanjem osnovnih oblasti efikasnosti, u skladu sa onima utvrđenim u Okviru efikasnosti u ATM Master planu, kako je propisano u članu 9 stav 1, i odgovarajućih osnovnih indikatora efikasnosti;
- (c) utvrđivanjem odgovarajućih osnovnih indikatora efikasnosti, za sve osnovne oblasti efikasnosti, koji obuhvataju efikasnost mrežnih funkcija i usluge u vazdušnoj plovidbi za rutne i terminalne usluge;
- (d) određivanjem ili revidiranjem ciljeva efikasnosti na nivou Evropske unije (u daljem tekstu: evropski ciljevi efikasnosti);
- (e) određivanjem graničnih vrijednosti iz člana 10 stav 4 za aktiviranje mehanizama za upozoravanje iz člana 19;
- (f) procjenjivanjem dosljednosti usvojenih planova efikasnosti, uključujući ciljeve efikasnosti, sa evropskim ciljevima efikasnosti;
- (g) kada je primjenljivo, procjenjivanjem dosljednosti graničnih vrijednosti upozorenja, usvojenih prema članu 19 stav 3, sa graničnim vrijednostima upozorenja na evropskom nivou iz člana 10 stav 4;
- (h) kada je primjenljivo, procjenjivanjem revidiranih ciljeva efikasnosti ili korektivnih mjera koje je preduzela država članica;
- (i) praćenjem, upoređivanjem i pregledom efikasnosti usluga u vazdušnoj plovidbi, kao i investicije i kapitalne troškove, na nacionalnom i na evropskom nivou;
- (j) praćenjem, upoređivanjem i pregledom efikasnosti mrežnih funkcija;
- (k) praćenjem cjelokupne efikasnosti ATM mreže, uključujući pripremanje godišnjih izvještaja za Komitet Jedinstvenog evropskog neba;
- (l) procjenjivanjem dostizanja ciljeva efikasnosti na kraju svakog referentnog perioda u cilju pripreme za naredni period;
- (m) procjenjivanjem plana efikasnosti Menadžera mreže, uključujući usklađenost sa evropskim ciljevima efikasnosti;
- (n) održavanjem i podrškom prilikom koordiniranja kalendara o konsultacijama sa zainteresovanim stranama u vezi sa planovima efikasnosti, kao i dužnostima iz člana 9 stav 1 iz Uredbe (EU) br. 391/2013.

4. Na zahtjev Komisije, tijelo za procjenu efikasnosti obezbeđuje ad-hok informacije ili izvještaje o pitanjima iz oblasti efikasnosti.

5. Tijelo za procjenu efikasnosti može da izvještava i daje preporuke Komisiji za poboljšanje programa.

6. Po pitanju odnosa sa nacionalnim nadzornim organima:

- (a) u cilju praćenja cjelokupne efikasnosti evropske *ATM* mreže, tijelo za procjenu efikasnosti mora da od nacionalnih nadzornih organa dobija potrebne informacije u vezi sa planovima efikasnosti;
- (b) tijelo za procjenu efikasnosti pomaže nacionalnim nadzornim organima, na njihov zahtjev, pružajući im nezavisno stanovište na pitanja u vezi sa planovima efikasnosti, kao što je upoređivanje pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi koji pružaju usluge u sličnim uslovima (*benchmarking*), analize promjena efikasnosti tokom prethodnih pet godina ili analize prognoza;
- (c) nacionalni nadzorni organi mogu tražiti pomoć od tijela za procjenu efikasnosti prilikom utvrđivanja opsega indikativnih vrijednosti za definisanje ciljeva, uzimajući u obzir ciljeve na evropskom nivou. Ove vrijednosti moraju biti dostupne nacionalnim nadzornim organima, pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi, operatorima aerodroma i korisnicima vazdušnog prostora.

7. Tijelo za procjenu efikasnosti, po potrebi, sarađuje sa Evropskom agencijom za sigurnost vazdušnog saobraćaja (*EASA*) na zadacima iz stava 3 kada se isti odnose na sigurnost, kako bi se osigurala dosljednost sa ciljevima i standardima uspostavljenim i implementiranim u skladu sa Uredbom (EZ) br. 216/2008.

8. Kako bi izvršavao svoje dužnosti praćenja cjelokupne efikasnosti evropske *ATM* mreže, tijelo za procjenu efikasnosti mora da uspostavi odgovarajuće radne aranžmane sa pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi, operatorima aerodroma, aerodromskim koordinatorima i vazdušnim provozniciima.

Član 4

Nacionalni nadzorni organi

1. Nacionalni nadzorni organi odgovorni su za izradu planova efikasnosti, za nadziranje efikasnosti i praćenje planova efikasnosti i ciljeva. Prilikom sprovođenja ovih dužnosti, oni postupaju nepristrasno, nezavisno i transparentno.

2. Države članice moraju osigurati da nacionalni nadzorni organi u svim osnovnim oblastima efikasnosti posjeduju, ili da imaju pristup, neophodne resurse i sposobnosti za obavljanje zadataka propisanih ovom uredbom, uključujući ovlašćenja za vršenje inspekcija za obavljanje zadataka iz člana 20.

3. U slučaju da država članica ima više od jednog nacionalnog nadzornog organa, država članica obavještava Komisiju koji nacionalni nadzorni organ je zadužen za koordinaciju na nacionalnom nivou za primjenu ove uredbe.

Član 5

Funkcionalni blokovi vazdušnog prostora

1. Države članice utvrđuju planove efikasnosti na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora.

2. Za ispunjavanje obaveze iz stava 1, države članice moraju da:

- (a) osiguraju usklađenost plana efikasnosti sa obrascom za njegovu izradu datim u Aneksu 2;
- (b) obavijeste Komisiju koji nacionalni nadzorni organ ili tijelo je odgovorno za koordinaciju unutar funkcionalnog bloka vazdušnog prostora i za saradnju sa Komisijom po pitanjima implementacije plana;
- (c) donesu odgovarajuća rješenja kako bi osigurale:
 - (i) utvrđivanje jedinstvenog cilja za svaki osnovni indikator efikasnosti, u skladu sa odredbama iz tačke (e) i iz Aneksa 1;
 - (ii) da se, radi transparentnosti, u planu efikasnosti utvrdi doprinos za postizanje ciljeva efikasnosti svakog od pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi unutar funkcionalnog bloka vazdušnog prostora, praćen na najprimjerenijem nivou, za postizanje ciljeva efikasnosti postavljenih za funkcionalni blok vazdušnog prostora;
 - (iii) definisanje i primjenu mjera iz člana 11 stav 3 tačka (d) Uredbe (EZ) br. 549/2004 tokom referentnog perioda kada ciljevi nisu postignuti. Za tu namjenu upotrebljavaju se godišnje vrijednosti iz plana efikasnosti;
- (d) budu odgovorne za utvrđivanje i postizanje ciljeva efikasnosti postavljenih na lokalnim nivoima, odnosno na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora, nacionalnom, nivou naplatne zone i na nivou aerodroma;
- (e) u slučaju kada nije uspostavljena zajednička rutna naplatna zona u smislu člana 4 Uredbe (EU) br. 391/2013 i kada su, kao posljedica toga, ciljevi rutne troškovne efikasnosti postavljeni za više od jedne naplatne zone unutar funkcionalnog bloka vazdušnog prostora, integrišu te ciljeve u jedinstvenu vrijednost na grupnom nivou za rutne usluge u vazdušnoj plovidbi i, kao informaciju, prikažu cjelokupni iznos o troškovnoj efikasnosti na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora;
- (f) kada se tokom referentnog perioda izmijeni naplatna zona, dokažu da ta promjena i dalje omogućava postizanje ciljeva efikasnosti usvojenih za taj period;
- (g) u skladu sa članom 1 stav 6 ove uredbe i članom 7 Uredbe (EZ) br. 549/2004, osiguraju usklađenost plana efikasnosti sa područjem primjene ove uredbe.

Član 6

Menadžer mreže

Menadžer mreže, formiran u skladu sa članom 6 Uredbe (EZ) br. 551/2004⁵ i članom 3 Uredbe Komisije (EU) br. 677/2011, u vezi sa programom efikasnosti obavlja sljedeće zadatke:

- (a) pomaže Komisiji obezbjeđivanjem relevantnih ulaznih podataka za pripremu evropskih ciljeva efikasnosti prije referentnih perioda, kao i za praćenje postizanja ciljeva efikasnosti tokom referentnih perioda. Menadžer mreže posebno upozorava Komisiju o značajnom i stalnom padu operativne efikasnosti;
- (b) u skladu sa članom 21 stav 5, obezbjeđuje Komisiji pristup svim podacima navedenim u Aneksu 5;
- (c) podržava funkcionalne blokove vazdušnog prostora i njihove pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi u postizanju njihovih ciljeva efikasnosti tokom referentnih perioda, osiguravanjem usklađenosti između planova efikasnosti, Strateškog plana mreže i Mrežnog operativnog plana;
- (d) izrađuje plan efikasnosti, tzv. Plan efikasnosti mreže, u skladu sa članom 5 stav 1 i članom 16 stav 1 tačka (a) Uredbe (EU) br. 677/2011, koji se Komisiji dostavlja najkasnije šest mjeseci prije početka svakog referentnog perioda i koja ga usvaja prije početka svakog referentnog perioda. Ovaj plan efikasnosti je javni dokument i:
 - (i) sadrži ciljeve efikasnosti za sve osnovne oblasti efikasnosti i za sve indikatore, usklađene sa evropske ciljevima efikasnosti, za cijeli referentni period, uz upotrebu godišnjih vrijednosti za potrebu praćenja realizacije;
 - (ii) sadrži opis aktivnosti namijenjenih za postizanje ciljeva;
 - (iii) sadrži, prema potrebi ili kad tako odluči Komisija, dodatne osnovne indikatore i ciljeve efikasnosti.

Član 7

Koordinacija sa Evropskom agencijom za sigurnost vazdušnog saobraćaja (EASA)

Primjenjujući član 13a Uredbe (EZ) br. 549/2004 i u skladu sa Uredbom (EZ) br. 216/2008, države članice i Komisija koordiniraju, prema potrebi, sa EASA-om, kako bi osigurale pravilno postupanje u vezi sa sljedećim:

- (a) sigurnosni aspekt programa efikasnosti, uključujući utvrđivanje, reviziju i primjenu osnovnih indikatora efikasnosti iz oblasti sigurnosti i evropske ciljeve efikasnosti iz oblasti sigurnosti, kao i obezbjeđivanje predloga odgovarajućih akcija i mjera nakon aktiviranja mehanizma za upozoravanje;
- (b) dosljednost osnovnih indikatora efikasnosti iz oblasti sigurnosti i ciljeva sa primjenom Evropskog programa sigurnosti vazdušnog saobraćaja.

Član 8

Trajanje referentnih perioda

1. Prvi referentni period programa efikasnosti obuhvata kalendarske godine od 2012. do 2014., uključujući. Drugi referentni period obuhvata kalendarske godine od 2015. do 2019.,

⁵ SL L 96, 31.3.2004., str. 20

uključujući. Naredni referentni periodi traju po pet kalendarskih godina, ako se izmjenama ove uredbe ne odluči drugačije.

2. Isti referentni period će se primjeniti na evropske ciljeve efikasnosti i planove i ciljeve efikasnosti.

Član 9

Osnovne oblasti efikasnosti i indikatori efikasnosti

1. Za potrebu utvrđivanja ciljeva, Komisija odlučuje o mogućem dodavanju i prilagođavanju ostalih osnovnih oblasti efikasnosti, u skladu sa članom 11 stav 4 tačka (b) Uredbe (EZ) br. 549/2004, u skladu sa procedurom iz člana 5 stav 3 te uredbe.

2. Za potrebu utvrđivanja ciljeva, svakoj osnovnoj oblasti efikasnosti mora odgovarati jedan ili konačan broj osnovnih indikatora efikasnosti. Efikasnost usluga u vazdušnoj plovidbi se procjenjuju preko obavezujućih ciljeva za svaki osnovni indikator efikasnosti.

3. Osnovni indikatori efikasnosti za koje se utvrđuju evropski ciljevi efikasnosti i indikatori efikasnosti na evropskom nivou, izabrani za svaku osnovnu oblast efikasnosti, sadržani su u Aneksu 1, Odjeljak 1.

4. Osnovni indikatori efikasnosti za koje se utvrđuju ciljevi efikasnosti na lokalnom nivou i indikatori efikasnosti na lokalnom nivou, koji se koriste za utvrđivanje ciljeva efikasnosti, sadržani su u Aneksu 1, Odjeljak 2. Lokalni nivo, odnosno na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora, nacionalnom, nivou naplatne zone i nivou aerodroma, preciziran je u Aneksu 1, Odjeljak 2.

5. Osnovni indikatori efikasnosti ne mijenjaju se tokom trajanja referentnog perioda. Izmjene se usvajaju izmjenama i dopunama ove uredbe, najkasnije šest mjeseci prije usvajanja novih ciljeva efikasnosti na evropskom nivou.

6. Pored osnovnih oblasti efikasnosti i osnovnih indikatora efikasnosti iz ovog člana i iz Odjeljka 2 Aneksa 1, države članice mogu da, za sopstvene aktivnosti praćenja efikasnosti i/ili kao dio plana efikasnosti, odluče da utvrde indikatore efikasnosti i njima pridružene ciljeve. Ovi dodatni indikatori i ciljevi moraju doprinositi ostvarivanju evropske ciljeva i odgovarajućih ciljeva na lokalnom nivou. Oni mogu, na primjer, da obuhvate i opišu civilno-vojnu ili meteorološku dimenziju plana efikasnosti i mogu im se pridodati odgovarajući programi podsticanja.

7. Za olakšavanje primjene i mjerenja (osnovnih) indikatora efikasnosti u vezi sa sigurnošću, EASA, konsultujući se sa tijelom za procjenu efikasnosti, donosi, prije početka drugog referentnog perioda, prihvatljive načine usaglašavanja i smjernice u skladu sa postupkom iz člana 52 Uredbe (EZ) br. 216/2008.

POGLAVLJE II

PRIPREMA PLANOVA EFIKASNOSTI

Član 10

Evropski ciljevi efikasnosti

1. Komisija usvaja evropske ciljeve efikasnosti, u skladu sa procedurom iz člana 5 stav 3 Uredbe (EZ) br. 549/2004, uzimajući u obzir relevantne ulazne podatke dobijene od Menadžera mreže i nacionalnih nadzornih organa i nakon konsultacija sa zainteresovanim stranama u skladu sa članom 10 te uredbe, drugim relevantnim organizacijama i EASA-om za sigurnosne aspekte efikasnosti.
2. Primjenjujući član 9 stav 3, Komisija predlaže evropske ciljeve efikasnosti najmanje 15 mjeseci prije početka referentnog perioda i usvaja ih najkasnije 12 mjeseci prije početka referentnog perioda.
3. Utvrđivanje evropskog cilja za osnovni indikator efikasnosti koji je propisan u tački 4.1 podtačka (b) Odjeljka 1 Aneksa 1 započinje od treće godine drugog referentnog perioda, na osnovu odluke Komisije u skladu sa postupkom iz stava 1.
4. Uporedo sa usvajanjem evropskih ciljeva efikasnosti, Komisija utvrđuje granične vrijednosti za svaki od osnovnih indikatora efikasnosti iznad kojih se može aktivirati mehanizam za upozoravanje, propisan u članu 19.
5. Komisija svaki evropski cilj efikasnosti potkrijepljuje opisom pretpostavki i razloga korišćenih prilikom utvrđivanja ciljeva, kao što je upotreba ulaznih podataka dobijenih od Menadžera mreže, nacionalnih nadzornih organa i drugih činjeničnih podataka, prognoze saobraćaja i sastava grupa pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi ili funkcionalnih blokova vazdušnog prostora koji funkcionišu u sličnom operativnom i ekonomskom ambijentu.

Član 11

Izrada planova efikasnosti

1. Nacionalni nadzorni organi će, na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora, izraditi nacrt plana efikasnosti koji sadrži ciljeve koji su usklađeni sa evropskim ciljevima efikasnosti i sa kriterijumima procjenjivanja, sadržanih u Aneksu 4.

Ne dovodeći u pitanje obrazac dat u Aneksu 2, plan efikasnosti može sadržati različite odjeljke koji se odnose na lokalni nivo, odnosno na funkcionalni blok vazdušnog prostora, nacionalni nivo, nivo naplatne zone i aerodroma.
2. U cilju podrške pri izradi planova efikasnosti, nacionalni nadzorni organi osiguravaju da:
 - (a) pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi dostavljaju svoje planove poslovanja nacionalnim nadzornim organima;
 - (b) zainteresovane strane budu konsultovane o planovima i ciljevima efikasnosti u skladu sa članom 10 Uredbe (EZ) br. 549/2004. Adekvatne informacije moraju biti dostavljene zainteresovanim stranama najmanje tri sedmice prije konsultativnog sastanka.

3. Planovi efikasnosti moraju posebno da sadrže:

- (a) prognozu saobraćaja, izraženu u jedinicama usluga za svaku godinu referentnog perioda, na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora i za svaku naplatnu zonu u funkcionalnom bloku vazdušnog prostora, uz obrazloženje upotrijebljenog računa;
- (b) utvrđene troškove za usluge u vazdušnoj plovidbi za svaku godinu referentnog perioda i za svaku naplatnu zonu u skladu sa članom 15 stav 2 tač. (a) i (b) Uredbe (EZ) br. 550/2004;
- (c) opis investicija, uključujući i one potrebne za ostvarivanje ciljeva efikasnosti, sa obrazloženjem njihove relevantnosti u vezi sa Evropskim ATM Master planom, Strateškim planom mreže i zajedničkim projektima, propisanim u članu 15a stav 3 Uredbe (EZ) br. 550/2004. Ova obrazloženja moraju da naglase koristi i sinergije postignute na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora;
- (d) ciljeve efikasnosti za svaku relevantnu osnovnu oblast efikasnosti, utvrđene u odnosu na svaki od osnovnih indikatora efikasnosti za cio referentni period, sa godišnjim vrijednostima koje treba da se koriste za praćenje i podsticajne namjene;
- (e) razmatranja međusobnih zavisnosti između osnovnih oblasti efikasnosti, uključujući ocjenu uticaja plana efikasnosti na sigurnost i zahtijevane mjere ublažavanja za održavanje obezbjeđenja sigurnosti;
- (f) opis civilno-vojnog karaktera plana, opisujući efikasnost primjene fleksibilne upotrebe vazdušnog prostora (*FUA*) u cilju povećanja kapaciteta uz poštovanje efektivnosti vojnih misija i, ukoliko se smatra adekvatnim, relevantne indikatore i ciljeve efikasnosti u saglasnosti sa ostalim indikatorima i ciljevima iz plana efikasnosti;
- (g) opis i opravdanost toga kako se ciljevi efikasnosti utvrđeni u tački d) uklapaju i doprinose evropskim ciljevima efikasnosti i efikasnosti evropske ATM mreže;
- (h) popis svih pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi i njihove posebne doprinose za ispunjavanju ciljeva, koji se, zbog transparentnosti, prate na najprimjereniji način u skladu sa članom 5 stav 2 tački (c) podtačka ii;
- (i) opis podsticajnih mehanizama koje treba primijeniti na pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi kako bi se podstaklo postizanje ciljeva tokom referentnog perioda;
- (j) mjere koje preduzimaju nacionalni nadzorni organi za praćenje postizanja ciljeva efikasnosti;
- (k) opis ishoda konsultacija sa zainteresovanim stranama, uključujući pitanja koja su učesnici istakli i dogovorene akcije sa njima u vezi.

4. Planovi efikasnosti bazirani su na obrascu datom u Aneksu 2 i mogu, ukoliko države članice tako odluče primjenjujući član 9 stav 6, sadržati dodatne indikatore sa pridruženim ciljevima.

5. Menadžer mreže izrađuje plan efikasnosti mreže sa ciljevima koji su usaglašeni sa evropskim ciljevima efikasnosti i, uz potrebne izmjene (*mutatis mutandis*), sa kriterijumima za procjenjivanje propisanih u Aneksu 4.

6. Za izradu plana efikasnosti mreže, Menadžer mreže:

- (a) osigurava konsultacije u skladu sa članom 14 Uredbe Komisije (EU) br. 677/2011;
- (b) koristi obrazac iz Aneksa 3.

Član 12

Programi podsticanja

1. Programi podsticanja koje države članice primjenjuju kao dio svojih planova efikasnosti, moraju da ispune sljedeće opšte principe:

- (a) moraju biti djelotvorni i srazmjerni i ne smiju se mijenjati tokom referentnog perioda;
- (b) moraju se primjenjivati na nediskriminatornoj i transparentnoj osnovi kao podrška unapređenju efikasnosti u pružanju usluge;
- (c) moraju biti dio regulatornog okvira koji je unaprijed poznat (*ex ante*) svim zainteresovanim stranama i koji je primjenljiv tokom cijelog referentnog perioda;
- (d) moraju da podstiču subjekte koji su predmet utvrđenih ciljeva na postizanje visokog nivoa efikasnosti i ispunjavanje pridruženih ciljeva.

2. Podsticaji za ciljeve iz oblasti troškovne efikasnosti su finansijske prirode i podliježu odgovarajućim odredbama iz čl. 13 i 14 Uredbe (EU) br. 391/2013. Sastoje se od mehanizma dijeljenja rizika na nacionalnom ili nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora.

3. Podsticaji za ciljeve iz oblasti kapaciteta su finansijske prirode i podliježu odredbama iz člana 15 Uredbe (EU) br. 391/2013. Oni mogu biti dopunjeni podsticajima druge prirode, kao što su korektivni akcioni planovi sa rokovima i pridruženim mjerama o kojima odlučuje nacionalni nadzorni organ, uzimajući u obzir lokalne okolnosti.

4. Podsticaji za ciljeve iz oblasti životne sredine mogu biti finansijske prirode i podliježu odredbama iz člana 15 Uredbe (EU) br. 391/2013. Oni mogu biti dopunjeni podsticajima druge prirode, kao što su korektivni akcioni planovi sa rokovima i pridruženim mjerama o kojima odlučuje nacionalni nadzorni organ, uzimajući u obzir lokalne okolnosti.

5. Pored toga, države članice mogu na lokalnom nivou podešavati naknade u vazdušnoj plovidbi, u skladu sa članom 16 Uredbe (EU) br. 391/2013.

POGLAVLJE III

USVAJANJE PLANOVA EFIKASNOSTI

Član 13

Početno usvajanje plana efikasnosti

Na predlog nacionalnih nadzornih organa, države članice usvajaju svoje planove efikasnosti koji sadrže obavezujuće ciljeve efikasnosti i podnose ih Komisiji najkasnije šest mjeseci prije početka referentnog perioda.

Član 14

Procjenjivanje i revizija planova efikasnosti i ciljeva

1. Komisija procjenjuje planove efikasnosti, njihove ciljeve i posebno njihovu usaglašenost i odgovarajući doprinos evropskim ciljevima efikasnosti, kao i sa kriterijumima propisanim u Aneksu 4, uzimajući u obzir razvoj situacije do koje je moglo doći između datuma usvajanja

evropskih ciljeva efikasnosti i dana kada se procjena plana efikasnosti vrši. Kada se ciljevi donesu na lokalnom nivou bez upućivanja na evropske ciljeve efikasnosti, procjena se obavlja u odnosu na kriterijume propisane u Aneksu 4.

2. Kada Komisija utvrdi da su plan efikasnosti, ili njegov dio, i njegovi ciljevi u skladu sa i adekvatno doprinose evropskim ciljevima efikasnosti, kao i da su u skladu sa svim kriterijumima iz Aneksa 4, Komisija će u roku od 5 mjeseci nakon prijema plana efikasnosti obavijestiti državu članicu o tome.

3. Kada Komisija utvrdi da plan efikasnosti, ili njegov dio, i pojedini ili svi njegovi ciljevi nisu u skladu sa ili ne doprinose adekvatno evropskim ciljevima efikasnosti i/ili da nisu u skladu sa jednim ili više kriterijuma iz Aneksa 4, Komisija će državi članici u roku od 5 mjeseci nakon prijema plana efikasnosti i u skladu sa postupkom iz člana 5 stav 2 Uredbe (EZ) br. 549/2004 izdati preporuku da donese revidirani plan efikasnosti i/ili njegov dio i/ili cilj.

4. U tom slučaju, u roku od četiri mjeseca nakon dobijanja preporuke, država članica mora da usvoji revidiran plan efikasnosti i/ili njegov dio i/ili cilj uvažavajući stav Komisije, zajedno sa odgovarajućim mjerama za postizanje tih ciljeva i o tome obavještava Komisiju.

Član 15

Procenjivanje revidiranih planova i ciljeva efikasnosti i donošenje korektivnih mjera

1. Komisija procjenjuje svaki revidirani plan efikasnosti ili njegov dio i njegove ciljeve efikasnosti u skladu sa kriterijumima iz Aneksa 4.

2. Kada utvrdi da su revidirani plan efikasnosti, ili njegov dio, i njegovi ciljevi u skladu sa i adekvatno doprinose evropskim ciljevima efikasnosti, kao i da su u skladu sa svim kriterijumima iz Aneksa 4, Komisija će u roku od 5 mjeseci nakon prijema revidiranog plana efikasnosti obavijestiti državu članicu o tome.

3. Kada utvrdi da revidirani plan efikasnosti, ili njegov dio, i pojedini ili svi njegovi ciljevi i dalje nisu u skladu sa ili ne doprinose adekvatno evropskim ciljevima efikasnosti i/ili da i dalje nisu u skladu sa jednim ili nekoliko kriterijuma iz Aneksa 4, Komisija će u roku od 5 mjeseci nakon prijema revidiranog plana efikasnosti, ili njegovog dijela, i u skladu sa postupkom iz člana 5 stav 3 Uredbe (EZ) br. 549/2004 odlučiti da dotična država članica mora preduzeti korektivne mjere.

4. Takva odluka mora precizno da utvrdi dio plana i ciljeve koji moraju biti revidirani, u odnosu na kriterijume iz Aneksa 4, uz objašnjenje Komisijine procjene. Može da odredi očekivani nivo efikasnosti za te ciljeve kako bi se predmetnoj državi članici omogućilo da preduzme odgovarajuće korektivne mjere i/ili predloge takvih korektivnih mjera.

5. U roku od dva mjeseca nakon Komisijine odluke, država članica obavještava Komisiju o usvojenim korektivnim mjerama, zajedno sa elementima koji dokazuju usaglašenost sa odlukom Komisije.

Član 16

Planovi efikasnosti i ciljevi usvojeni nakon početka referentnog perioda

Planovi efikasnosti ili korektivne mjere koje su usvojene nakon početka referentnog perioda kao rezultat primjene procedura iz članova 14 i 15 primjenjuju se retroaktivno počev od prvog dana referentnog perioda.

Član 17

Revizija ciljeva

1. U skladu sa procedurom iz člana 5 stav 3 Uredbe (EZ) br. 549/2004, Komisija može da odluči da revidira evropske ciljeve efikasnosti i/ili može, na zahtjev države članice, dopustiti revidiranje jednog ili nekoliko lokalnih ciljeva:

- (a) kada na osnovu svog izvještaja, iz člana 18 stav 4, ima jak dokaz da početni podaci, pretpostavke i razlozi na osnovu kojih su postavljeni početni ciljevi, nisu više važeći; ili
- (b) kao posljedica primjene mehanizma za upozoravanje iz člana 19; ili
- (c) nakon odluke Komisije koja je donijeta u skladu sa članom 10 stav 3 u vezi sa osnovnim indikatorom efikasnosti iz tačke 4.1 podtačke (b) Odjeljka 1 Aneksa 1.

2. Revizija evropskih ciljeva efikasnosti može da izazove izmjene i dopune već postojećih planova efikasnosti. U tom slučaju, Komisija može da odluči da na odgovarajući način izmijeni vremenske rokove utvrđene u Poglavljima 2 i 3 ove uredbe.

POGLAVLJE IV

PRAĆENJE POSTIZANJA EFIKASNOSTI

Član 18

Kontinuirano praćenje i izvještavanje

1. Nacionalni nadzorni organi i Komisija prate realizaciju planova efikasnosti. Za tu namjenu se koriste godišnje vrijednosti iz plana efikasnosti. Ukoliko se tokom referentnog perioda ciljevi ne ispune, država članica utvrđuje i sprovodi odgovarajuće mjere definisane u cilju popravljivanja stanja i saopštava ih Komisiji. Kada utvrdi da takve korektivne mjere nisu dovoljne za popravljivanje stanja, Komisija u roku od pet mjeseci nakon prijema mjera i u skladu sa postupkom iz člana 5 stav 2 Uredbe (EZ) br. 549/2004 o tome obavještava državu članicu zajedno sa predlozima korektivnih mjera.

2. Ukoliko Komisija ustanovi značajan i konstantan pad efikasnosti lokalnom nivou ili na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora koji utiče na druge države Jedinog evropskog neba i/ili na cjelokupan evropski vazdušni prostor, Komisija može da zahtijeva od države članice da utvrdi, primjeni i saopšti Komisiji korektivne mjere za ostvarivanje ciljeva

utvrđenih u svojim planovima. Kada utvrdi da takve korektivne mjere nisu dovoljne za popravljivanje stanja, Komisija u roku od pet mjeseci nakon prijema mjera i u skladu sa postupkom iz člana 5 stav 2 Uredbe (EZ) br. 549/2004 o tome obavještava državu članicu zajedno sa predlozima korektivnih mjera.

3. Komisija prati realizaciju plana efikasnosti mreže Menadžera mreže. Za tu namjenu se koriste godišnje vrijednosti iz plana efikasnosti. Ukoliko se, tokom referentnog perioda, ciljevi ne ispune Komisija zahtijeva od Menadžera mreže da utvrdi, primjeni i saopšti Komisiji korektivne mjere za ostvarivanje ciljeva utvrđenih u planu efikasnosti mreže. Komisija o takvim korektivnim mjerama obavještava nacionalne nadzorne organe, u skladu sa članom 5 stav 2 tačka (b).

4. Najkasnije do 1. juna svake godine, i kad god postoji rizik da se ciljevi efikasnosti neće postići, nacionalni nadzorni organi iz člana 5 stav 2 tačka (b) izvještavaju Komisiju o praćenju planova i ciljeva efikasnosti. Ovo izvještavanje se bazira na preporukama koje Komisija priprema prije početka referentnog perioda. Komisija najmanje jedanput godišnje izvještava Komitet Jedinostvenog evropskog neba o postizanju ciljeva efikasnosti.

Član 19

Mehanizmi za upozoravanje

1. Ukoliko su tokom kalendarske godine, zbog okolnosti koje se nisu mogle predvidjeti u trenutku usvajanja planova efikasnosti i koje su istovremeno nepremostive i izvan kontrole država članica, pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi i Menadžera mreže, granične vrijednosti iz člana 10 stav 4 dostignute na evropskom nivou, Komisija razmatra situaciju i, uz konsultacije sa državama članicama kroz Komitet Jedinostvenog evropskog neba, donosi predloge odgovarajućih akcija u roku od četiri mjeseca. Ovo može da obuhvati reviziju evropskih ciljeva efikasnosti i, kao posljedicu, reviziju ciljeva efikasnosti na lokalnom nivou.

2. Ukoliko su tokom kalendarske godine, zbog okolnosti koje se nisu mogle predvidjeti u trenutku usvajanja planova efikasnosti i koje su istovremeno nepremostive i izvan kontrole država članica, pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi i Menadžera mreže, granične vrijednosti iz člana 10 stav 4 dostignute na lokalnom nivou, dotični nacionalni nadzorni organi moraju da razmotre situaciju sarađujući sa Komisijom i da donosu predloge odgovarajućih akcija u roku od četiri mjeseca. Ovo može da obuhvati reviziju ciljeva efikasnosti na lokalnom nivou.

3. Sa ciljem uzimanja u obzir lokalnih okolnosti i specifičnosti, države članice mogu da usvoje granične vrijednosti za upozoravanje koje su drugačije u odnosu na one iz člana 10 stav 4. U tom slučaju, ove granične vrijednosti moraju biti utvrđene u planovima efikasnosti i u skladu sa graničnim vrijednostima usvojenim u skladu sa članom 10 stav 4. Odstupanja se detaljno obrazlažu. Kada se ove granične vrijednosti aktiviraju, proces koji je utvrđen u stavu 1 se primjenjuje.

4. Ukoliko primjena mehanizama za upozoravanje zahtijeva reviziju planova efikasnosti i ciljeva, Komisija olakšava takvu reviziju kroz adekvatno prilagođavanje primjenljivih vremenskih okvira u skladu sa procedurom propisanom u Poglavljima 2 i 3.

Član 20

Olakšavanje praćenja usaglašenosti

1. Pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi i Menadžer mreže moraju omogućiti Komisiji i predmetnom nacionalnom nadzornom organu ili kompetentnom tijelu koji postupi u ime nacionalnog nadzornog organa ili, kada je relevantno, EASA-i sprovođenje inspekcija i kontrolnih pregleda, uključujući i posjete na lokaciji. Ne dovodeći u pitanje nadzorna ovlašćenja povjerena nacionalnom nadzornom organu i EASA-i, odobreno osoblje ovlašćeno je da:

- (a) pregleda, u vezi sa svim osnovnim oblastima efikasnosti, relevantna dokumenta i drugi materijal relevantan za definisanje planova efikasnosti i njihove ciljeve;
- (b) uzima kopije ili izvode iz takvih dokumenata;
- (c) traži usmeno objašnjenje na licu mjesta.

2. Inspekcije i kontrolni pregled iz stava 1 obavljaju se u skladu sa procedurama koje su na snazi u državi članici u kojoj se sprovode.

3. Nacionalni nadzorni organi prate sprovođenje ove uredbe u oblasti efikasnosti za sigurnost u skladu sa postupcima za sigurnosni nadzor utvrđenim u Uredbi Komisije (EU) br. 1034/2011⁶.

4. EASA, u kontekstu standardizacionih inspekcija, prati sprovođenje ove uredbe od strane država članica u osnovnoj oblasti efikasnosti za sigurnost u skladu sa radnim metodama propisanim u članu 24 stav 5 Uredbe (EZ) br. 216/2008⁷.

POGLAVLJE V

PRIKUPLJANJE, PROVJERA, RAZMATRANJE, EVALUACIJA I DISTRIBUCIJA PODATAKA POVEZANIH SA EFIKASNOŠĆU VAZDUŠNE PLOVIDBE ZA POTREBE JEDNISTVENOG EVROPSKOG NEBA

Član 21

Prikupljanje i provjera podataka za procjenu efikasnosti

1. Pored podataka koje Komisija prikuplja preko drugih instrumenata Evropske unije i koji se mogu iskoristiti za procjenu efikasnosti – nacionalne vlasti, pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi, operatori aerodroma, koordinatori aerodroma i vazdušni prevoznici obezbjeđuju da su Komisiji dostavljeni podaci iz Aneksa 5, u skladu sa zahtjevima propisanim u tom aneksu.

2. Nacionalne vlasti mogu da delegiraju ili da reorganizuju, djelimično ili u potpunosti, zadatak dostavljanja podataka između svojih nacionalnih nadzornih organa, pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi, operatora aerodroma i koordinatora aerodroma, sa ciljem uzmimanja u obzir lokalnih specifičnosti i postojeće mehanizme izvještavanja.

⁶ SL L 271, 18.10.2011., str. 15

⁷ SL L 79, 19.3.2008., str. 1

3. Pružaoci podataka moraju preduzeti potrebne mjere da osiguraju kvalitet, valjanost i blagovremeno dostavljanje podataka, uključujući i dokaze o provjerama kvaliteta i procesima provjera, objašnjenja kao odgovor na posebne zahtjeve Komisije koji se tiču kvaliteta podataka i, prema potrebi, akcione planove za poboljšanje kvaliteta tih podataka. Podaci se dostavljaju besplatno, prema potrebi u elektronskoj formi, u formatu koji je odredila Komisija.

4. Komisija procjenjuje kvalitet i provjerava podatke koji su dostavljeni u skladu sa stavom 1. Kada podaci ne omogućavaju primjerenu procjenu efikasnosti, Komisija može da, u saradnji sa državama članicama i, posebno, njihovim nacionalnim nadzornim organima, preduzme odgovarajuće mjere za procjenjivanje i poboljšanje kvaliteta tih podataka.

5. Za potrebu ove uredbe, podaci iz stava 1 koji su već dostavljeni *EUROCONTROL*-u smatraće se dostavljenim i Komisiji. Kada to nije slučaj, Komisija i *EUROCONTROL* će napraviti neophodne aranžmane kojima će osigurati da su podaci dostupni Komisiji u skladu sa zahtjevima iz stava 3.

6. Kada god se utvrde značajni novi zahtjevi u vezi podataka ili kada se očekuje nedovoljan kvalitet podataka, Komisija može da sprovede probna ispitivanja, koja se sprovode na dobrovoljnoj osnovi država članica i zainteresovanih strana, prije nego da se novi zahtjevi u vezi sa podacima uvedu kao izmjene i dopune ove uredbe. Takva probna ispitivanja se sprovode u cilju procjenjivanja izvodljivosti sakupljanja relevantnih podataka, uzimajući u obzir koristi od raspolaganja podacima u odnosu na troškove njihovog sakupljanja i opterećenja izvora odgovora.

Član 22

Distribucija podataka

1. Komisija distribuirati podatke za potrebe ciljeva propisanih u članu 11 Uredbe (EZ) br. 549/2004, u skladu sa Uredbom (EZ) br. 1049/2001 Evropskog parlamenta i Savjeta od 30. maja 2001. godine u vezi sa javnim pristupom dokumenatima Evropskog parlamenta, Savjeta i Komisije⁸, a posebno sa njenim članom 4, i u skladu sa članom 18 Uredbe (EZ) br. 550/2004.

2. Podaci utvrđeni u članu 3 stav 3 tačka (a) javno su dostupni svim zainteresovanim stranama, naročito u elektronskom obliku. U tu svrhu, Komisija odlučuje o politici za postupanje, zaštitu, povjerljivost i distribuciju podataka prikupljenih za namjene efikasnosti sprovodeći član 21 i sa tim povezanim pravima intelektualnog vlasništva.

3. Izvještaji iz člana 18 stav 4 javno su dostupni i objavljuje se referenca na ove izvještaje u *Službenom listu Evropske unije*. Komisija može odlučiti da redovno dostavlja i druge opšte podatke posebnim zainteresovanim stranama, naročito u elektronskom obliku.

4. Evropski ciljevi iz člana 10 i referenca o usvojenim planovima efikasnosti iz Poglavlja III javno su dostupni i objavljeni u *Službenom listu Evropske unije*.

⁸ SL L 145, 31.5.2001., str. 43

5. Pojedinačni pristup posebnim informacijama, kao što su provjereni podaci i statistike, omogućeno je pružaoču podataka na koga se takve informacije i aktivnosti direktno odnose.

POGLAVLJE VI ZAVRŠNE ODREDBE

Član 23

Izuzeća

Kada se, u skladu sa postupkom utvrđenim u članu 3 Uredbe (EU) br. 391/2013, utvrdi da neke ili sve usluge u vazdušnoj plovidbi u terminalnim oblastima i/ili usluge CNS, MET i AIS u državi članici podliježu tržišnim uslovima i da je država članica u skladu sa tom uredbom odlučila da ne obračunava utvrđene troškove za te usluge, da ne obračunava i ne određuje terminalne naknade niti da primjenjuje finansijske podsticaje na te usluge, tada se na te usluge ne primjenjuju ciljevi troškovne efikasnosti.

Član 24

Žalba

Države članice osiguravaju da odluke donijete u skladu sa ovom uredbom budu primjereno obrazložene i da podliježu efektivnom ocjenjivanju i/ili žalbenom postupku.

Član 25

Ocjena programa

S kraja svakog referentnog perioda, Komisija ocjenjuje program efikasnosti i posebno analizira njegov uticaj, djelotvornost i područje primjene, uzimajući u obzir aktivnosti koji je na tom polju obavio ICAO.

Član 26

Izmjene Uredbe (EU) br. 677/2011

Uredba (EU) br. 677/2011 mijenja na sljedeći način:

- (1) briše se uvodna izjava br. 28;
- (2) u članu 5, stav 1 mijenja se sljedećim:

„1. Za upravljanje svojim dugoročnim razvojem, Menadžer mreže razvija, održava i realizuje Strateški plan mreže, koji je usklađen sa referentnim periodom iz člana 8 Uredbe Komisije (EU) br. 390/2013⁹.“;

(3) u članu 5, stav 4 mijenja se sljedećim:

„4. Strateški plan mreže se redovno ažurira, najkasnije 12 mjeseci prije početka svakog referentnog perioda.“

(4) u članu 20, stav 3 mijenja se sljedećim:

„3. Menadžer mreže jedanput godišnje podnosi Komisiji i Agenciji izvještaj o mjerama koje su preduzete za ispunjavanje njegovih zadataka. Izvještaj se odnosi na pojedinačne mrežne funkcije kao i na sveukupnu situaciju u vezi sa mrežom i usko je povezano sa sadržajem Strateškog plana mreže, Mrežnog operativnog plana i Plana efikasnosti mreže iz člana 6 tačke (d) Uredbe (EU) br. 391/2013. Komisija obavještava Komitet Jedininstvenog evropskog neba.“;

(5) Aneks 4 mijenja se sljedećim:

„Aneks 4

OBRAZAC ZA IZRADU STRATEŠKOG PLANA MREŽE

Strateški plan mreže baziran je na sljedećoj strukturi:

1. UVOD

1.1 Područje primjene Strateškog plana mreže (gerografski i kalendarski)

1.2 Priprema plana i proces vrednovanja

2. CJELOKUPNI KONTEKST I ZAHTJEVI

2.1 Opis trenutne i planirane situacije na mreži, uključujući *ERND*, *ATFM*, aerodrome i ograničene resurse

2.2 Izazovi i mogućnosti povezane sa vremenskim periodom plana (uključujući prognoziranje potražnje vazdušnog saobraćaja i svjetski razvoj)

2.3 Ciljevi efikasnosti i poslovni zahtjevi kako ih izražavaju različite zainteresovane strane i evropski ciljevi efikasnosti

3. STRATEŠKA VIZIJA

3.1 Opis strateškog načina razvijanja mreže i njegovog poboljšanja kako bi djelotvorno odgovorila na ciljeve efikasnosti i poslovne zahtjeve

3.2 Usaglašenost sa programom efikasnosti

3.3 Usaglašenost sa Evropskim *ATM* Master planom

4. STRATEŠKI CILJEVI

4.1 Opis strateških ciljeva mreže:

(a) obuhvatajući aspekte saradnje učestvujućih operativnih zainteresovanih strana u smislu uloga i odgovornosti;

⁹ SL L 128, 9.5.2013., str. 1

- (b) navođenje načina kako strateški ciljevi odgovoraju na zahtjeve;
- (c) utvrđivanje kako će se mjeriti napredak ka dostizanju tih ciljeva;
- (d) navođenje kako će strateški ciljevi uticati na industriju i druga predmetna područja.

5. STRATEŠKO PLANIRANJE

5.1 Opis kratkoročnog/srednjoročnog planiranja:

- (a) prioriteti za svaki od strateških ciljeva;
- (b) realizacija svakog od strateških ciljeva u smislu zahtijevanog uvođenja tehnologije, arhitektonskog uticaja, ljudskih aspekata, uključenih troškova, korisnosti, kao i potrebnog upravljanja, resursa i uređenja;
- (c) zahtijevano učešće operativnih zainteresovanih strana u svakom elementu plana uključujući njihove uloge i odgovornosti;
- (d) dogovoreni nivo uključenosti Menadžera mreže za podršku sprovođenja svakog elementa plana za svaku pojedinu funkciju.

5.2 Opis dugoročnog planiranja:

- (a) namjera postizanja svakog od strateških ciljeva u smislu zahtijevanih aspekata tehnologije i istraživanja i razvoja, arhitektonskog uticaja, ljudskih aspekata, poslovnih argumenata, potrebnog upravljanja i potrebnog uređenja, kao i povezanih sigurnosnih i ekonomskih osnova za ove investicije;
- (b) zahtijevano učešće operativnih učesnika u svakom elementu plana uključujući njihove uloge i odgovornosti.

6. PROCJENA RIZIKA

6.1 Opis rizika povezanih sa realizacijom plana

6.2 Opis procesa praćenja (uključujući moguće odstupanje od početnih ciljeva)

7. PREPORUKE

7.1 Utvrđivanje mjera koje će preduzeti Unija i države članice za podršku realizacije plana”.

Član 27

Stupanje na snagu

1. Ova uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objavljivanja u *Službenom listu Evropske unije*.

2. Ova Uredba se primjenjuje od i tokom drugog referentnog perioda, kako je propisan u članu 8. U pogledu primjene programa efikasnosti, kako bi se omogućilo utvrđivanje evropskih ciljeva efikasnosti pri primjeni člana 10 stav 2 prije početka drugog referentnog perioda i pripreme i usvajanje planova efikasnosti u skladu sa odredbama ove uredbe, član 1 st. 3 i 4, član 3 stav 3 tač. (i) i (n), čl. 5 i 6, član 9 st. 3 i 4, član 26, Poglavlje II, Poglavlje III, kao i Aneksi 1, 2, 3, 4 i 5 primjenjuju se od dana stupanja ove uredbe na snagu.

Član 28

Prestanak važenja drugih propisa

Uredba Komisije (EU) br. 691/2010, član 26 Uredbe Komisije (EU) br. 677/2011 i Uredba (EU) br. 1216/2011 stavljaju se van snage od 1. januara 2015. godine, ne dovodeći u pitanje obavezu država članica da implementiraju program efikasnosti tokom prvog referentnog perioda, kako je propisano u članu 8.

Ova je Uredba u cjelosti obavezujuća i direktno se primjenjuje u svim državama članicama.

U Briselu, 3. maja 2013. godine

Za Komisiju
Predsjednik
Žoze Manuel BAROZO

ANEKS 1

OSNOVNI INDIKATORI EFIKASNOSTI (KPI) I INDIKATORI EFIKASNOSTI (PI)

ODJELJAK 1

Za utvrđivanje evropskih ciljeva efikasnosti i praćenje efikasnosti na nivou Unije

1. SIGURNOST

1.1 Osnovni indikatori efikasnosti

- (a) Najniži nivo djelotvornosti upravljanja sigurnošću, kako je propisano u Odjeljku 2 tačka 1.1 podtačka (a).
- (b) Procenat primjene klasifikacije ozbiljnosti na osnovu metodologije modela za analizu rizika (*RAT*) na prijave o najmanje tri kategorije događaja: povrede minimuma razdvajanja, neodobreni izlasci na poletno-sletnu stazu i događaji karakteristični za *ATM*, u svim jedinicama za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju, kako je propisano u Odjeljku 2 tačka 1.1 podtačka (b).

2. ŽIVOTNA SREDINA

2.1 Osnovni indikatori efikasnosti

- (a) Prosječna efikasnost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju, definisana na sljedeći način:
 - (i) indikator je poređenje između dužine rutnog dijela stvarne putanje dobijene iz nadzornih podataka i odgovarajućeg dijela razdaljine po velikom krugu, sabrano za sve IFR letove koji se obavljaju unutar evropskog vazdušnog prostora ili koji prolaze kroz njega;
 - (ii) „na ruti“ je definisano kao preleteno rastojanje izvan kružnice poluprečnika 40 nautičkih milja od aerodroma;
 - (iii) ukoliko let počinje ili se završava izvan evropskog vazdušnog prostora, onda se posmatra samo dio kroz evropski vazdušni prostor.
- (b) Prosječna efikasnost horizontalnog leta na ruti za putanju iz posljednjeg podnietog plana leta, definisana na sljedeći način:
 - (i) razlika između dužine rutnog dijela putanje iz posljednjeg podnietog plana leta i odgovarajućeg dijela razdaljine po velikom krugu, sabrano za sve IFR letove koji se obavljaju unutar evropskog vazdušnog prostora ili koji prolaze kroz njega;
 - (ii) „na ruti“ je definisano kao preleteno rastojanje izvan kružnice poluprečnika 40 nautičkih milja od aerodroma;
 - (iii) ukoliko let počinje ili se završava izvan evropskog vazdušnog prostora, onda se posmatra samo dio kroz evropski vazdušni prostor.

2.2 Indikatori efikasnosti

- (a) Djelotvornost postupaka rezervacija pri primjeni fleksibilne upotrebe vazdušnog prostora (*FUA*), definisana na sljedeći način:
 - (i) indikator je odnos vremena tokom kojeg je vazdušni prostor bio rezervisan ili izdvojen od opšteg vazdušnog saobraćaja i vremena tokom kojeg je vazdušni prostor bio korišćen za aktivnost koja zahtijeva takvu rezervaciju ili izdvajanje;
 - (ii) indikator se izračunava posebno za dodjeljivanja vazdušnog prostora na pretaktičnom i taktičnom nivou, obuhvatajući sva dodjeljivanja o kojima je obaviješten Menadžer mreže.
- (b) Nivo planiranja uslovnih ruta (*CDR*) koji se definiše kao odnos između broja letova koji podnose planove leta koristeći *CDR*-ove i broja letova koji su ih mogli planirati.
- (c) Djelotvorna upotreba *CDR*-ova definiše se kao odnos između broja letova koji koriste *CDR*-ove i broja letova koji su ih mogli planirati.

3. KAPACITET

3.1 Osnovni indikator efikasnosti

Prosječan broj minuta *ATFM* kašnjenja na ruti po letu koje se pripisuje uslugama u vazdušnoj plovidbi, definisan na sljedeći način:

- (i) *ATFM* kašnjenje na ruti je kašnjenje sračunato od strane centralne jedinice za *ATFM*, kao što je propisano u Uredbi Komisije (EZ) br. 255/2010 kojom se propisuju zajednička pravila o upravljanju protokom vazdušnog saobraćaja¹⁰, i izraženo je kao razlika između procijenjenog vremena polijetanja (*ETOT*) zahtijevanog od strane operatora vazduhoplova shodno posljednjem podnijetom planu leta i proračunatog vremena polijetanja (*CTOT*) kojeg je centralna jedinica za *ATFM* dodijelila vazdušnom prevozniku;
- (ii) indikator obuhvata sve *IFR* letove unutar evropskog vazdušnog prostora i pokriva sve *ATFM* uzroke kašnjenja, osim vanrednih događaja;
- (iii) indikator se računa za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu unutar referentnog perioda.

3.2 Indikator efikasnosti

Prosječan broj minuta *ATFM* kašnjenja u dolasku po letu koje se pripisuje terminalnim i aerodromskim uslugama u vazdušnoj plovidbi i koje su uzrokovane restrikcijama za slijetanje na odredišnom aerodromu, definisan na sljedeći način:

- (i) indikator je prosječna vrijednost generisanog *ATFM* kašnjenja u dolasku po dolaznom *IFR* letu;
- (ii) indikator obuhvata sve *IFR* letove koji slijeću na odredišni aerodrom i obuhvata sve uzroke *ATFM* kašnjenja, osim vanrednih događaja;

¹⁰ SL L 80, 26.3.2010, str. 10

- (iii) indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu unutar referentnog perioda.

4. TROŠKOVNA EFIKASNOST

4.1 Osnovni indikatori efikasnosti

- (a) Prosječni utvrđeni jedinični trošak (*DUC*) na evropskom nivou za rutne usluge u vazdušnoj plovidbi, definisan na sljedeći način:
 - (i) indikator je odnos između rutnih utvrđenih troškova i prognoziranog rutnog saobraćaja, izražen u rutnim jedinicama usluga, koji se očekuje u određenom periodu na evropskom nivou i shodno navedenim pretpostavkama Komisije prilikom utvrđivanja ciljeva na evropskom nivou u skladu sa članom 10 stav 5;
 - (ii) indikator se izražava u eurima i u realnim vrijednostima;
 - (iii) indikator se prikazuje za svaku godinu referentnog perioda.
- (b) Prosječni utvrđeni jedinični trošak (*DUC*) na evropskom nivou za terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi, definisan na sljedeći način:
 - (i) indikator je odnos između utvrđenih troškova i prognoziranog saobraćaja, izražen u terminalnim jedinicama usluga, shodno navedenim pretpostavkama Komisije prilikom utvrđivanja ciljeva na evropskom nivou u skladu sa članom 10 stavom 5;
 - (ii) indikator se izražava u eurima i u realnim vrijednostima;
 - (iii) indikator se prikazuje za svaku godinu referentnog perioda;
 - (iv) indikator se primjenjuje počev od treće godine drugog referentnog perioda i podliježe odluci iz člana 10 stav 3.

4.2 Indikator efikasnosti

Troškovi *EUROCONTROL*-a, a posebno njihov rast u poređenju sa rastom *KPI*-a iz tačke 4.1. podtačka (a). U tu svrhu, države članice osiguravaju da *EUROCONTROL* Komisiji dostavlja usvojeni i stvarni budžet i bazu troškova tokom referentnog perioda, kao i razvoj jediničnog troška koji je rezultat odnosa između usvojene baze troškova i prognoziranog rasta saobraćaja, sa njenim raščlanjivanjem ukazujući na razvoj njenih različitih komponenti i odvojeno utvrđujući različite aktivnosti pružanja usluga.

ODJELJAK 2

Za utvrđivanje lokalnih ciljeva efikasnosti i praćenje efikasnosti na lokalnom nivou

1. SIGURNOST

1.1 Osnovni indikatori efikasnosti

- (a) Djelotvornost upravljanja sigurnošću, u vezi sa državama članicama i njihovim nacionalnim nadzornim organima i pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi koji su certifikovani za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju ili za pružanje usluga komunikacije, navigacije i nadzora. Ovaj *KPI* se mjeri nivoom realizacije sljedećih ciljeva upravljanja:
 - (i) politika i ciljevi sigurnosti;
 - (ii) upravljanje sigurnosnim rizikom;

- (iii) obezbjeđivanje sigurnosti;
 - (iv) promovisanje sigurnosti;
 - (v) sigurnosna kultura.
- (b) Primjena klasifikacije ozbiljnosti na osnovu metodologije modela za analizu rizika (RAT) na prijave o, najmanje: povredama minimuma razdvajanja, neodobrenim izlascima na poletno-sletnu stazu i događajima karakterističnim za *ATM*, u svim jedinicama za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju. Pri prijavljivanju navedenih događaja, države članice i pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi upotrebljavaju sljedeće klase ozbiljnosti:
- (i) ozbiljna nezgoda;
 - (ii) bitna nezgoda;
 - (iii) značajna nezgoda;
 - (iv) bez uticaja na sigurnost;
 - (v) nije utvrđeno; na primjer, utvrđivanje je onemogućeno zbog toga što nema dovoljno informacija na raspolaganju ili su dokazi nejasni ili protivrječni.

Izveštavanje o primjeni metode obavlja se za pojedinačne događaje.

- (c) Izveštavanje od strane država članica i njihovih pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi o nivou prisutnosti i odgovarajući nivou nepostojanja kulture povjerenja i pravičnosti.

Za potrebe ovih indikatora, „lokalno“ znači na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora naglašavajući doprinos na nacionalnom nivou, za potrebu praćenja.

1.2 Indikatori efikasnosti

- (a) Primjena sistema za automatsko bilježenje sigurnosnih podataka, ako su na raspolaganju, od strane pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi, koje najmanje obuhvata praćenje povreda minimuma razdvajanja i neodobrene izlaske na poletno-sletnu stazu.
- (b) Izveštavanje od strane država članica i pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi o nivou godišnjeg izvještavanja o događajima, sa ciljem mjerenja nivoa izvještavanja i rješavanja pitanja poboljšanja kulture izvještavanja.
- (c) Broj, najmanje za, povreda minimuma razdvajanja, neodobrenih izlazaka na poletno-sletnu stazu i događaja karakterističnih za *ATM* u svim jedinicama za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju.

Za potrebe ovih indikatora, „lokalno“ znači na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora naglašavajući doprinosa na nacionalnom nivou, za potrebu praćenja.

2. ŽIVOTNA SREDINA

2.1 Osnovni indikatori efikasnosti

Prosječna efikasnost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju, definisana na sljedeći način:

- (i) indikator je poređenje dužine rutnog dijela stvarne putanje dobijene iz nadzornih podataka i ostvarenog rastojanja, sabrano za sve *IFR* letove koji se obavljaju unutar loklanog vazdušnog prostora ili koji prolaze kroz njega;
- (ii) „na ruti“ je definisano kao preleteno rastojanje izvan kružnice poluprečnika 40 nautičkih milja od aerodroma;
- (iii) ukoliko let počinje ili se završava izvan lokalnog vazdušnog prostora, onda se posmatra samo dio kroz lokalni vazdušni prostor;
- (iv) „ostvareno rastojanje“ je funkcija položaja ulazne i izlazne tačke u lokalni vazdušni prostor i iz njega. Ostvareno rastojanje je udio koje te tačke čine u rastojanju koje se upotrebljava u indikatoru na nivou Unije. Zbir tih rastojanja za sve lokalne vazdušne prostore preko kojih se preleće jednak je rastojanju upotrijebljenom u indikatoru na nivou Unije.

Za potrebe ovog indikatora, „lokalno“ znači na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora.

2.2 Indikatori efikasnosti

- (a) Dodatno vrijeme u fazi voženja za polijetanje, definisano na sljedeći način:
 - (i) indikator je razlika između stvarnog vremena voženja za polijetanje i neometanog vremena koje je bazirano na vremenima voženja za polijetanje u periodima niskog obima saobraćaja;
 - (ii) indikator se izražava u minutima po odlasku za cijelu kalendarsku godinu.
- (b) Dodatno vrijeme u terminalnom vazdušnom prostoru, definisano na sljedeći način:
 - (i) indikator je razlika između vremena prolaza preko *ASMA-e* (*Arrival Sequencing and Metering Area* – Oblast sekvencioniranja i raspoređivanja dolazaka) i neometanog vremena koje se bazirano na vremenima prolaza preko *ASMA-e* u periodima niskog obima saobraćaja;
 - (ii) indikator se izražava u minutima po dolasku za cijelu kalendarsku godinu;
 - (iii) *ASMA* se definiše kao zamišljeni cilindar poluprečnika 40 NM oko dolaznog aerodroma.

(c) Indikatori kako su propisani u Odjeljku 1 tački 2.2.

Za potrebe indikatora iz tačaka (a) i (b), „lokalno“ znači na nacionalnom nivou i sa raščlanjivanjem na nivo aerodroma. Za potrebe indikatora iz tačke (c), „lokalno“ znači na nacionalnom nivou.

3. KAPACITET

3.1 Osnovni indikatori efikasnosti

- (a) Prosječan broj minuta *ATFM* kašnjenja na ruti po letu, definisan na sljedeći način:
 - (i) *ATFM* kašnjenje na ruti je kašnjenje sračunato od strane centralne jedinice za *ATFM*, kao što je propisano u Uredbi Komisije (EZ) br. 255/2010, i izražava razliku između procijenjenog vremena polijetanja (*ETOT*) zahtijevanog od strane operatora vazduhoplova shodno posljednjem podnijetom planu leta i proračunatog vremena polijetanja (*CTOT*) kojeg je centralna jedinica za *ATFM* dodijelila vazdušnom prevozniku;

- (ii) indikator obuhvata sve *IFR* letove koji prelaze preko lokalnog vazdušnog prostora i sve *ATFM* uzroke kašnjenja, osim vanrednih događaja;
- (iii) indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda.

Za potrebe ovog indikatora, „lokalno“ znači na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora i sa njegovim raščlanjivanjem, na najprimjerenijem nivou, za potrebu praćenja zbog transparentnosti.

(b) Prosječan broj minuta *ATFM* kašnjenja u dolasku po letu koje se pripisuje terminalnim i aerodromskim uslugama u vazdušnoj plovidbi i koje su uzrokovane restrikcijama za slijetanje na odredišnom aerodromu, definisan na sljedeći način:

- (i) indikator je prosječna vrijednost generisanog *ATFM* kašnjenja u dolasku po dolaznom *IFR* letu;
- (ii) indikator obuhvata sve *IFR* letove koji slijeću na odredišni aerodrom i obuhvata sve uzroke *ATFM* kašnjenja, osim vanrednih događaja;
- (iii) indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu unutar referentnog perioda.

Za potrebe ovog indikatora, „lokalno“ znači na lokalnom nivou i raščlanjuje se na nivo aerodroma, za potrebu praćenja.

3.2 Indikatori efikasnosti

(a) Pridržavanje *ATFM* slotu, kako je propisano članom 11 Uredbe (EU) br. 255/2010.

(b) Prosječan broj minuta *ATC* kašnjenja u predodlaznoj sekvenci po letu, uzrokovanog restrikcijama za polijetanje na odlaznom aerodromu, definisan na sljedeći način:

- (i) indikator je prosječno *ATC* kašnjenje u predodlaznoj sekvenci po odlaznom *IFR* letu;
- (ii) indikator obuhvata sve *IFR* letove koji polijeću sa odlaznog aerodroma i obuhvata kašnjenja u izdavanju odobrenja za startovanje motora zbog ograničenja u kontrole letenja kada je vazduhoplov spreman za napuštanje odlaznog stajališta;
- (iii) indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda.

Za potrebe ovih indikatora, „lokalno“ znači na nacionalnom nivou i raščlanjuje se na nivo aerodroma, za potrebu praćenja.

4. TROŠKOVNA EFIKASNOST

4.1 Osnovni indikatori efikasnosti

(a) Utvrđeni jedinični trošak (*DUC*) za rutne usluge u vazdušnoj plovidbi, definisan na sljedeći način:

- (i) indikator je odnos između rutnih utvrđenih troškova i prognoziranog rutnog saobraćaja u naplatnoj zoni, izražen u rutnim jedinicama usluga, koji se očekuje u određenom periodu na lokalnom nivou i koji je naveden u planovima efikasnosti u skladu sa članom 11 stav 3 tač. (a) i (b);
- (ii) indikator se izražava u realnim vrijednostima i u nacionalnoj valuti;

- (iii) indikator se prikazuje za svaku godinu referentnog perioda.
- (b) Utvrđeni jedinični trošak (*DUC*) za terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi, definisan na sljedeći način:
 - (i) indikator je odnos između utvrđenih troškova i prognoziranog saobraćaja, izražen u terminalnim jedinicama usluga, i koji je naveden u planovima efikasnosti u skladu sa članom 11 stav 3 tač. (a) i (b);
 - (ii) indikator se izražava u realnim vrijednostima i u nacionalnoj valuti;
 - (iii) indikator se daje za svaku godinu referentnog razdoblja.

Za potrebe ova dva indikatora, „lokalno“ znači na nivou naplatne zone.

ANEKS 2

OBRAZAC ZA IZRADU PLANA EFIKASNOSTI

Planovi efikasnosti treba da se organizuju prema sljedećoj strukturi:

1. UVOD

1.1 Opis stanja (područje primjene plana, spisak obuhvaćenih pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi, itd.).

1.2 Opis makroekonomskog scenarija za referentni period sa opštim pretpostavkama (prognoze saobraćaja, itd.).

1.3 Opis ishoda konsultativnog procesa sa zainteresovanim stranama prilikom pripreme plana efikasnosti i postignutih kompromisa, obuhvatajući oblasti neslaganja i razloge za iste.

1.4 Opis mjera koje su preduzeli pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi za sprovođenje Strateškog plana mreže na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora i drugih smjernica za funkcionisanje funkcionalnog bloka vazdušnog prostora u dugoročnoj perspektivi.

1.5 Spisak aerodroma koje podliježu programu efikasnosti u skladu sa članom 1 ove uredbe, sa njihovim prosječnim brojem *IFR* operacija vazdušnog saobraćaja.

1.6 Spisak izuzetih aerodroma u skladu sa članom 1 stav 5 Uredbe (EU) br. 391/2013 zajedno sa njihovim prosječnim brojem *IFR* operacija vazdušnog saobraćaja.

2. INVESTICIJE

2.1 Opis i obrazloženje troškova investicija u nove *ATM* sisteme i velike obnove postojećih *ATM* sistema, njihove prirode i njihovog doprinosa postizanju ciljeva efikasnosti, uključujući njihovu važnost i koherentnost sa Evropskim *ATM* Master planom, zajedničkim projektima iz člana 15a Uredbe (EZ) br. 550/2004 i, prema potrebi, Strateškim planom mreže.

2.2 U opisu i obrazloženju iz tačke 2.1. posebno se:

- (i) povezuje iznos investicija, za koja se daje opis i obrazloženje u skladu sa tačkom 2.1, sa ukupnim iznosom investicija;
- (ii) diferenciraju investicije u nove sisteme i investicije u velike obnove postojećih sistema i zamjene;
- (iii) povezuje svako ulaganje u nove *ATM* sisteme i veliku obnovu postojećih *ATM* sistema sa Evropskim *ATM* Master planom, zajedničkim projektima iz člana 15a Uredbe (EZ) br. 550/2004 i, prema potrebi, sa Mrežnim operativnim planom;
- (iv) detaljno navode sinergije postignute na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora, ili, prema potrebi, sa drugim državama članicama ili funkcionalnim blokovima vazdušnog prostora, posebno u smislu zajedničke infrastrukture i zajedničkih nabavki;
- (v) detaljno navode koristi koje se očekuju od ovih investicija u smislu efikasnosti u četiri osnovne oblasti efikasnosti, raspoređujući ih između rutnih i

terminalnih/aerodromskih faza leta, i datum od kojeg se očekuje ostvarenje tih koristi;

- (vi) pružaju informacije o postupku donošenja odluka koje podupiru investicije, kao što su postojanje dokumentovane analize troškova i korisnosti, održavanje konsultacija sa korisnicima, rezultati konsultovanja i bilo koja izražena suprotna stajališta.

3. CILJEVI EFIKASNOSTI NA LOKALNOM NIVOU

3.1 Ciljevi efikasnosti za svaku osnovnu oblast efikasnosti, utvrđeni u vezi sa svakim osnovnim indikatorima efikasnosti, za cjelokupni referentni period, sa godišnjim vrijednostima koje treba koristiti za praćenje i namjene podsticanja:

(a) Sigurnost

- (i) Efektivnost upravljanja sigurnošću: lokalni ciljevi utvrđeni za svaku godinu referentnog perioda,
- (ii) Primjena klasifikacije ozbiljnosti na osnovu metodologije modela za analizu rizika (*RAT*): lokalni ciljevi utvrđeni za svaku godinu referentnog perioda (procenti),
- (iii) Klima povjerenja i pravičnosti (*Just Culture*): lokalni ciljevi utvrđeni za poslednju godinu referentnog perioda.

(b) Životna sredina

- (i) Opis procesa za poboljšano projektovanje ruta;
- (ii) Prosječna efikasnost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju.

(c) Kapacitet

- (i) Minuti *ATFM* kašnjenja na ruti po letu;
- (ii) Minuti dolaznog *ATFM* kašnjenja u terminalima, po letu;
- (iii) Plan kapaciteta koji je usvojio pružalac usluga u vazdušnoj plovdbi.

(d) Troškovna efikasnost

- (i) Utvrđeni troškovi za rutne i terminalne usluge u vazdušnoj plovdbi određene u skladu sa odredbama iz člana 15 stav 2 tač. (a) i (b) Uredbe (EZ) br. 550/2004 i u primjeni odredaba Uredbe (EZ) br. 391/2013 za svaku godinu referentnog perioda,
- (ii) Prognoze rutnih i terminalnih jedinica usluga za svaku godinu referentnog perioda,
- (iii) Kao posljedica, utvrđene jedinične troškove za referentni period,
- (iv) Opis i obrazloženje prinosa na kapital (ROE) pružalaca usluga u vazdušnoj plovdbi, kao i odnos između tuđeg i vlastitog kapitala i nivoa/sastava imovinske osnove koja se koristi za proračun troška kapitala sadržanog u utvrđenim troškovima,
- (v) Opis i objašnjenje prenosa sredstava iz godina koje prethode referentnom periodu;
- (vi) Opis ekonomskih pretpostavki, uključujući:
 - pretpostavke u vezi sa inflacijom koje se koriste u planu, u poređenju sa međunarodnim izvorom kao što je indeks potrošačkih cijena (*CPI*) MMF-a (Međunarodnog monetarnog fonda) za prognoze inflacije i Eurostatov harmonizirani indeks potrošačkih cijena za stvarne nivoe. Obrazloženje bilo kakvih odstupanja od ovih izvora,

- pretpostavke koje su osnova za proračun penzionih troškova sadržanih u utvrđenim troškovima, uključujući opis relevantnih nacionalnih penzionih propisa i propisa za obračun penzija koji su na snazi i na kojima se zasnivaju pretpostavke, kao i informacije o tome predviđaju li se izmjene tih propisa,
 - pretpostavke o kamatnim stopama za kredite kojima se finansira pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi, uključujući relevantne informacije o kreditima (iznosi, trajanje itd.) i objašnjenje za (ponderisanu) prosječnu kamatu na dugovanja koja se upotrebljava za proračun stope troška kapitala prije oporezivanja i troška kapitala koji su sadržani u utvrđenim troškovima,
 - prilagođavanja mimo odredaba međunarodnih računovodstvenih standarda;
- (vii) prema potrebi, za prethodni referentni period, opis relevantnih događaja i okolnosti određenih u članu 14 stav 2 tački (a) Uredbe (EU) br. 391/2013 upotrebom kriterijuma određenih u članu 14 stav 2 tački (b) Uredbe (EU) br. 3918/2013, uključujući ocjenu nivoa, sastava i opravdanosti troškova izuzetih od primjene člana 14 stav 1 tač. (a) i (b) Uredbe (EU) br. 391/2013;
- (viii) prema potrebi, opis bilo kakvog značajnog restrukturiranja koje se planira tokom referentnog perioda, uključujući nivo troškova restrukturiranja i opravdanost tih troškova u odnosu na neto koristi za korisnike vazdušnog prostora tokom vremena;
- (ix) prema potrebi, odobreni troškovi restrukturiranja iz prethodnih referentnih perioda, čiji povraćaj treba osigurati.

3.2 Opis i pojašnjenje dosljednosti ciljeva efikasnosti sa evropskim ciljevima efikasnosti. Ako ne postoji evropski cilj efikasnosti, opis i objašnjenje ciljeva u okviru plana i njihov doprinos poboljšanju efikasnosti evropske *ATM* mreže.

3.3 Opis i objašnjenje međusobnih zavisnosti i kompromisnih rješenja između osnovnih oblasti efikasnosti, uključujući pretpostavke upotrijebljene za ocjenu kompromisnih rješenja.

3.4 Doprinos pojedinačnih pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi u ostvarivanju ciljeva efikasnosti utvrđenih za funkcionalni blok vazdušnog prostora u skladu sa članom 5 stav 2 tačka (c) podtačka ii.

4. PROGRAMI PODSTICANJA

4.1 Opis i objašnjenje programa podsticanja koji se primjenjuju na pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi.

5. VOJNA DIMENZIJA PLANA EFIKASNOSTI

Opis civilno-vojne dimenzije plana, opisujući efikasnost primjene fleksibilne upotrebe vazdušnog prostora (*FUA*) sa ciljem povećanja kapaciteta, uz poštovanje efektivnosti vojnih misija, i ukoliko se pokaže odgovarajućim, relevantni indikatori efikasnosti i ciljevi u skladu sa indikatorima i ciljevima plana efikasnosti.

6. ANALIZA OSJETLJIVOSTI I POREĐENJE SA PRETHODNIM PLANOVIMA EFIKASNOSTI

6.1 Osjetljivost prema spoljnim pretpostavkama.

6.2 Poređenje sa prethodnim planom efikasnosti.

7. IMPLEMENTACIJA PLANA EFIKASNOSTI

Opis mjera donijetih od strane nacionalnog nadzornog organa u cilju postizanja ciljeva efikasnosti, kao što su:

- (i) mehanizmi praćenja kojim se osigurava da su *ANS* programi sigurnosti i planovi poslovanja realizovani,
- (ii) mjere za praćenje i izvještavanje o implementaciji planova efikasnosti, uključujući i način rješavanja situacije ukoliko se ciljevi ne ispune tokom referentnog perioda.

ANEKS 3
OBRAZAC ZA IZRADU PLANA EFIKASNOSTI MREŽE

Plan efikasnosti Menadžera mreže organizovan je prema sljedećoj strukturi:

1. UVOD

1.1 Opis situacije (područje primjene plana, obuhvaćene funkcije, itd.)

1.2 Opis makroekonomskog scenarija za referentni period, uključujući sveukupne pretpostavke (prognoza saobraćaja, itd.)

1.3 Opis usklađenosti sa Strateškim planom mreže

1.4 Opis rezultata konsultacija sa zainteresovanim stranama za pripremu plana efikasnosti (glavna pitanja koja su postavili učesnici i, ako je moguće, dogovoreni kompromisi)

2. CILJEVI EFIKASNOSTI

2.1 Opis osnovnih indikatora efikasnosti u svakoj osnovnoj oblasti efikasnosti

2.2 Ciljevi efikasnosti za svaku odgovarajuću osnovnu oblast efikasnosti, utvrđeni referenciranjem na svaki relevantni osnovni indikator efikasnosti, za cjelokupni referentni period, sa godišnjim vrijednostima koje se koriste za namjene praćenja i podsticaja

2.3 Opis i objašnjenje doprinosa i uticaja ciljeva efikasnosti na evropske ciljeve efikasnosti

2.4 Opis doprinosa i uticaja ciljeva efikasnosti na funkcionalne blokove vazdušnog prostora

3. DOPRINOS POJEDINAČNIH FUNKCIJA

3.1 Pojedinačni ciljevi efikasnosti za svaku funkciju (*ATFM*, *ERND*, kodovi *SSR* transpondera, frekvencije)

4. VOJNA DIMENZIJA PLANA

4.1 Opis civilno-vojne dimenzije plana u kojem se opisuju efikasnost primjene fleksibilne upotrebe vazdušnog prostora kako bi se povećao kapacitet, uz poštovanje efektivnosti vojnih operacija, i ako se smatra potrebnim, odgovarajućih indikatora i ciljeva efikasnosti koji su u skladu sa indikatorima i ciljevima plana efikasnosti.

5. ANALIZA OSJETLJIVOSTI I POREĐENJE SA PRETHODNIM PLANOM EFIKASNOSTI

5.1 Osjetljivost prema spoljnim pretpostavkama.

5.2 Poređenje sa prethodnim planom efikasnosti.

6. IMPLEMENTACIJA PLANA EFIKASNOSTI

6.1 Opis mjera koje su usvojene u cilju postizanja ciljeva efikasnosti, kao što su:

- mehanizmi praćenja kojima se osigurava da su aktivnosti u domenu sigurnosti i planova poslovanja realizovani,
- mjere za praćenje i izvještavanje o implementaciji planova efikasnosti, uključujući i način rješavanja situacije ukoliko se ciljevi ne ispune tokom referentnog perioda.

ANEKS 4

PRINCIPI PROCJENJIVANJA PLANOVA I CILJEVA EFIKASNOSTI

Komisija upotrebljava sljedeće kriterijume procjenjivanja:

1. OPŠTI KRITERIJUMI

- (a) usklađenost sa zahtjevima u vezi sa pripremom i donošenjem plana efikasnosti i posebno procjena obrazloženja datog u planu efikasnosti;
- (b) činjenična analiza uz uvažavanje cjelokupne situacije svake pojedine države, uključujući najnovije ekonomske razvoje i prognozu saobraćaja;
- (c) nivo efikasnosti na početku referentnog perioda i rezultirajući opseg za naknadna poboljšanja;
- (d) nivo postignute efikasnosti u prethodnom referentnom periodu;
- (e) relevantnost investiranja i kapitalnih izdataka u vezi sa Evropskim *ATM* Master planom, zajedničkim projektima iz člana 15a Uredbe (EZ) br. 550/2004 i, prema potrebi, Strateškim planom mreže, kao i sinergije postignute na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora ili na regionalnom nivou;
- (f) rezultati konsultovanja sa zainteresovanim stranama o predloženim ciljevima.

2. SIGURNOST

- (a) poređenje nivoa efektivnosti upravljanja sigurnošću na lokalnom nivou sa ciljem na evropskom nivou;
- (b) poređenje rezultata primjene klasifikacije ozbiljnosti na osnovu metodologije modela za analizu rizika (*RAT*) na lokalnom nivou sa ciljem na evropskom nivou;
- (c) nivo prisutnosti kulture pravičnosti i povjerenja na lokalnom nivou.

3. ŽIVOTNA SREDINA

Prosječna efikasnost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju:

- (a) poređenje sa efikasnošću koja je ostvarena u prethodnim godinama;
- (b) poređenje sa referentnom vrijednošću koja je bazirana na informacijama dobijenim od Menadžera mreže;
- (c) usklađenost sa Plan poboljšanja evropske rutne mreže, kojeg izrađuje Menadžer mreže.

4. KAPACITET

Nivo kašnjenja na ruti. Poređenje očekivanog nivoa *ATFM* kašnjenja na ruti iz planovima efikasnosti sa:

- (a) referentnom vrijednošću zasnovanoj na informacijama dobijenim iz Mrežnog operativnog plana Menadžera mreže;
- (b) planom kapaciteta kojeg izrađuje pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi, kako je navedeno u Mrežnom operativnom planu Menadžera mreže.

Prosječno *ATFM* kašnjenje u dolasku na nacionalnom nivou. Procjena obrazloženja navedenog u planovima efikasnosti, a posebno:

- (a) poređenje sa efikasnosti koja je ostvarena u prethodnih pet (5) godina;

- (b) doprinos pojedinačnih aerodroma lokalnom cilju i poređenje efikasnosti sa drugim sličnim aerodromima;
- (c) operativne koristi koje se očekuju od planiranih inicijativa.

5. TROŠKOVNA EFIKASNOST

- (a) Trend utvrđenog jediničnog troška: procjena da li je predviđeno da se dostavljeni utvrđeni jedinični troškovi razvijaju u skladu sa evropskim ciljem za oblast troškovne efikasnosti i da li oni na odgovarajući način doprinose ostvarivanju tog cilja tokom cijelog referentnog perioda, kao i za svaku godinu pojedinačno, uzimajući u obzir, prema potrebi, troškove restrukturiranja;
- (b) Trend terminalnog jediničnog troška: procjena da li je predviđeno da se dostavljeni utvrđeni jedinični troškovi razvijaju u skladu sa evropskim ciljem za oblast troškovne efikasnosti i da li oni na odgovarajući način doprinose ostvarivanju tog cilja tokom cijelog referentnog perioda, kao i za svaku godinu pojedinačno. Osim toga, za procjenu se koriste sljedeći kriterijumi:
 - (i) usklađenost sa razvojem utvrđenih rutnih jediničnih troškova, uzimajući u obzir sva zajednička obilježja ovih troškova;
 - (ii) usklađenost sa pretpostavkama iskorišćenim za postavljanje cilja troškovne efikasnosti na ruti (kao što su inflacija, ekonomske pretpostavke, trendovi saobraćaja);
 - (iii) planirana nastojanja u poređenju sa prošlim trendovima troškova za usluge u vazdušnoj plovidbi u terminalnim oblastima;
 - (iv) trendovi sveukupnih utvrđenih troškova usluga u vazdušnoj plovidbi „od izlaza do izlaza“;
 - (v) opis i obrazloženje promjena u raspodjeli troškova između rutnih i terminalnih usluga u vazdušnoj plovidbi, u poređenju sa prethodnim referentnim periodom i tokom tekućeg referentnog perioda; i
 - (vi) bilo koje posebne lokalne okolnosti;
- (c) Nivo utvrđenog jediničnog troška: poređenje dostavljenih lokalnih jediničnih troškova sa prosječnim jediničnim troškovima država članica ili *FAB*-ova koji prema definiciji Komisije iz člana 10 stav 5 imaju slično operativno i ekonomsko okruženje;
- (d) Trošak kapitala:
 - (i) nivo/sastav imovinske osnove koja se koristi za proračun troška kapitala;
 - (ii) stopa troška kapitala prije oporezivanja, uključujući kamatnu stopu na zajam i prinos na kapital; i
 - (iii) prinos na kapital pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi;
- (e) Nivo/sastav troškova koji su nastali u skladu sa članom 6 stav 2 tač. (a) i (b) Uredbe (EU) br. 391/2013 i koji su uključeni u utvrđene troškove;
- (f) Pretpostavke u vezi sa prognozom saobraćaja: poređenje prognoza lokalnih jedinica usluga iskorišćenih u planu efikasnosti, sa prognozama saobraćaja Službe *EUROCONTROL*-a za statistiku i prognozu (*STATFOR*) koje su na raspolaganju tri mjeseca prije dostavljanja plana efikasnosti;
- (g) Ekonomske pretpostavke:
 - (i) provjera da su pretpostavke o inflaciji koje su iskorišćene u planu efikasnosti, u skladu sa referentnom prognozom *CPI*-a *MMF*-a (Međunarodnog monetarnog fonda) i provjera obrazloženja koja su data za odstupanja;

- (ii) provjera opisa i obrazloženja pretpostavki koje su iskorišćene za izradu proračuna troškova penzija koje su sadržane u utvrđenim troškovima;
 - (iii) provjera opisa relevantnih nacionalnih penzionih propisa i propisa za obračun penzija koji su na snazi i na kojima su zasnovane pretpostavke o penzijama;
 - (iv) provjera opisa i obrazloženja pretpostavki o kamatnim stopama na kredite kojima se finansira pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi, uključujući relevantne informacije o kreditima (iznosi, trajanje, itd.) i usklađenost sa (ponderisanom) prosječnom kamatom na zajmove iskorišćene za proračun stope troška kapitala prije oporezivanja i troška kapitala sadržanih u utvrđenim troškovima;
 - (v) provjera opisa i obrazloženja mogućih prilagođavanja mimo odredaba međunarodnih računovodstvenih standarda;
- (h) Nivo, sastav i obrazloženje troškova izuzetih od primjene člana 14 stav 1 tač. (a) i (b) Uredbe (EU) br. 391/2013;
- (i) Prema potrebi, po završetku restrukturiranja, osiguravanje čiste koristi korisnicima vazdušnog prostora tokom vremena u poređenju sa povraćajem troškova restrukturiranja.

ANEKS 5
SPISAK PODATAKA KOJI SE DOSTAVLJAJU ZA POTREBE OVE UREDBE

U svrhu pregleda efikasnosti, sljedeći podaci se dostavljaju ili su na raspolaganju:

1. NACIONALNI NADZORNI ORGANI

1.1 Specifikacija skupa podataka

Nacionalni nadzorni organi dostavljaju sljedeće podatke:

(a) informacije koje su potrebne za ispunjavanje osnovnih indikatora efikasnosti iz Aneksa 1;

Pored toga, nacionalni nadzorni organi osiguravaju raspoloživost sljedećih podataka:

(b) podaci koje koristi i izračunava centralna jedinica za *ATFM*, prema Uredbi (EZ) br. 255/2010 o *ATFM*-u, kao što su planovi leta za opšti vazdušni saobraćaj prema *IFR* pravilima, stvarne rute, nadzorni podaci bazirani na 30-osekundnim izvještajnim intervalima, *ATFM* kašnjenja na rutni i aerodromima, izuzeća od *ATFM* mjera, pridržavanje *ATFM* slotovima, učestalost korišćenja uslovnih ruta;

(c) *ATM* događaji koji ugrožavaju sigurnost;

(d) informacije o sigurnosnim preporukama i korektivnim mjerama koje se preduzimaju na osnovu analize/istraživanja nezgoda zbog *ATM*-a, u skladu sa Uredbom (EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta¹¹ o istraživanju nesreća i Direktivnom 2003/42/EZ¹² o prijavljivanju događaja u civilnom vazduhoplovstvu;

(e) informacije o elementima koji su namijenjeni promovisanju primjene kulture pravičnosti i povjerenja;

(f) podaci koji podržavaju zadatke iz člana 4 stav 1 tač. (m) i (n) Uredbe Komisije (EZ) br. 2150/2005 o utvrđivanju zajedničkih pravila za fleksibilnu upotrebu vazdušnog prostora (*FUA*)¹³;

(g) podaci koji podržavaju zadatke iz stava 8 Aneks 5 Uredbe Komisije (EU) br. 677/2011 o utvrđivanju detaljnih pravila za implementaciju mrežnih funkcija u upravljanju vazdušnim saobraćajem (*ATM*).

Nacionalni nadzorni organi osiguravaju da je upotreba zajedničke liste uzročnika događaja ili faktora koji doprinose njihovoj pojavi obavezna prilikom analize događaja.

Nacionalni nadzorni organi prikupljaju i stavljaju na raspolaganje i:

¹¹ SL L 319, 12.12.1994., str. 14

¹² SL L 167, 4.7.2003., str. 23

¹³ SL L 342, 24.12.2005., str. 20

(h) informacije koje prikupljaju pružaoци usluga u vazdušnoj plovидbi putem sistema za automatsko bilježenje sigurnosnih podataka, ako su na raspolaganju;

(i) trendove za, najmanje, povrede minimuma razdvajanja, neodobrene izlaske na poletno-sletnu stazu, povrede vazdušnog prostora i događaje karakteristične za *ATM* u svim jedinicama za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju;

(j) informacije o primjeni *FUA* koncepta od strane nacionalnih/*FAB* nadležnih tijela kojim se osigurava optimalne koristi za civilne i za vojne korisnike vazdušnog prostora.

1.2 Periodičnost i rokovi za dostavljanje podataka

Podaci iz tačke 1.1 podtač. (a), (c), (d), (e), (f), (h) i (i) dostavljaju se jedanput godišnje. Svake godine do 1. februara, nacionalni nadzorni organi izvještavaju *EASA*-u o godišnjoj vrijednosti rezultata upitnika o efektivnosti upravljanja sigurnošću (tačka 1.1 podtačka (a)) i o kulturi pravičnosti i povjerenja (tačka 1.1 podtačka (e)) za prethodnu godinu. Ako ima bilo kakvih promjena u godišnjim vrijednostima rezultata *KPI*-ja, nacionalni nadzorni organi ukazuju na te promjene prije roka za sljedeći godišnji izvještaj.

Podaci iz tačke 1.1 podtač. (b) i (g) stavljaju se na raspolaganje jedanput mjesečno.

Svake godine do 1. februara, nacionalni nadzorni organi dostavljaju svoj godišnji pregled primjene *FUA* koncepta, kako je propisano u tački 1.1 podtački (j), za prethodnu godinu.

2. PRUŽAOCI USLUGA U VAZDUŠNOJ PLOVIDBI

Ovaj dio se odnosi na pružaoce usluga u vazdušnoj plovидbi koji pružaju usluge navedene u članu 1 stav 2. U pojedinačnom slučaju, nacionalne vlasti mogu da uključe pružaoce usluga u vazdušnoj plovидbi ispod limita iz člana 1 stav 2. O tome obavještavaju Komisiju.

2.1 Specifikacija skupa podataka

Pružaoци usluga u vazdušnoj plovидbi stavljaju na raspolaganje sljedeće:

(a) podaci navedeni u *EUROCONTROL*-ovoj specifikaciji pod nazivom „*EUROCONTROL*-ova specifikacija o objavljivanju ekonomskih podataka“, izdanje 2.6 od 31. decembra 2008. godine sa referencom *Eurocontrol-SPEC-0117* za dostavljanje podataka do i uključujući 2013. godinu, odnosno izdanje 3.0 od 4. decembra 2013. godine za dostavljanje podataka od 2014. godine pa nadalje;

(b) godišnji izvještaji i dio poslovnog plana koji se odnosi na efikasnost, kao i Godišnji plan pružaoца usluga u vazdušnoj plovидbi u skladu sa Odjeljcima 2.2 i 9 Aneksa 1 Uredbe (EU) br. 1035/2011;

(c) njihov plan investicija za referentni period;

(d) informacije koje se zahtijevaju za ispunjavanje *KPI*-ja iz Aneksa 1 Odjeljka 2 tačka 1.1 podtačka (a);

(e) informacije o elementima koji su namijenjeni promovisanju kulture pravičnosti i povjerenja.

Pružaoци usluga u vazdušnoj plovitbi prikupljaju i stavljaju na raspolaganje i:

(f) informacije koje se prikupljaju putem sistema za automatsko bilježenje sigurnosnih podataka, ako su na raspolaganju;

(g) trendove za, najmanje, povrede minimuma razdvajanja, neodobrene izlaske na poletno-sletnu stazu, povrede vazdušnog prostora i događaje karakteristične za *ATM* u svim jedinicama za pružanje usluge u vazdušnom saobraćaju.

2.2 Periodičnost i rokovi za dostavljanje podataka

Podaci za godinu „n“ iz tačke 2.1. podtačka (a) dostavljaju se jedanput godišnje do 15. jula „n+1“ godine, osim očekivanih podataka koji se dostavljaju do 1. decembra „n+1“ godine.

Podaci iz tačke 2.1. podtač. (b), (c), (d), (e) i (f) dostavljaju se jedanput godišnje.

Svake godine do 1. februara, pružaoци usluga u vazdušnoj plovitbi izvještavaju *EASA*-u o godišnjoj vrijednosti rezultata upitnika o efektivnosti upravljanja sigurnošću (tačka 1.1 podtačka (d)) i o kulturi pravičnosti i povjerenja (tačka 1.1 podtačka (e)) za prethodnu godinu. Ako ima bilo kakvih promjena u godišnjim vrijednostima rezultata *KPI*-ja, nacionalni nadzorni organi ukazuju na te promjene prije roka za sljedeći godišnji izvještaj.

Podaci iz tačke 2.1 podtačke (g) dostavljaju se jedanput godišnje.

3. OPERATORI AERODROMA

Ovaj odjeljak se primjenjuje na operatore aerodroma koji spadaju u područje primjene iz člana 1 ove uredbe.

3.1 Definicije

Za potrebe ovog aneksa primjenjuju se sljedeće definicije:

- (a) „identifikacija aerodroma“ je oznaka aerodroma u skladu sa *ICAO* četvoroslovnim kodom, definisanim prema *ICAO* dokumentu 7910;
- (b) „parametri koordinacije“ označavaju parametre koordinacije propisane u Uredbi (EZ) br. 95/93;
- (c) „deklarisani kapacitet aerodroma“ označava parametre koordinacije izražen kao maksimalni broj slotova u jedinici vremena (tzv. blok-period) koje koordinator može da dodijeli;
- (d) „registracija vazduhoplova“ označava alfa-numeričku oznaku koja odgovara stvarnoj registarskoj oznaci vazduhoplova;

- (e) „tip vazduhoplova“ označava oznaku tipa vazduhoplova (najviše 4 karaktera) kao što je navedeno u ICAO dokumentu 8643;
- (f) „identifikacija leta“ označava grupu alfa-numeričkih karaktera koji se koriste za identifikaciju leta. Rubrika 7 u ICAO formatu plana leta;
- (g) „kodirani aerodrom polijetanja“ i „kodirani aerodrom slijetanja“ označavaju kodirane oznake aerodroma koristeći ICAO četvoroslovni ili IATA troslovni aerodromski kôd ključ;
- (h) „vremenske odrednice“ označavaju sljedeće podatke:
- stvarno vrijeme polaska,
 - stvarno vrijeme polijetanja,
 - stvarno vrijeme slijetanja,
 - stvarno vrijeme dolaska;
- (i) „planirano vrijeme polaska (*off-block* vrijeme)“ označava datum i vrijeme kada je let planiran da pođe sa parking pozicije u vezi sa letom;
- (j) „stvarno vrijeme polaska“ označava datum i vrijeme kada je vazduhoplov oslobodio parking poziciju (bilo da je izguran ili uz pomoć sopstvene snage);
- (k) „stvarno vrijeme polijetanja“ označava datum i vrijeme kada je vazduhoplov poletio sa poletno-sletne staze (točkovi odlijepljeni od PSS);
- (l) „stvarno vrijeme slijetanja“ označava datum i vrijeme kada je vazduhoplov sletio (*touch down*);
- (m) „planirano vrijeme dolaska (*on-block* vrijeme)“ označava datum i vrijeme kada je planirano da vazduhoplov dođe na parking poziciju;
- (n) „stvarno vrijeme dolaska“ je stvarni datum i vrijeme kada su aktivirane parkirne kočnice na parking poziciji;
- (o) „pravila letenja“ označavaju pravila koja se koriste za izvođenje leta. „*IFR*“ za vazduhoplove koji lete u skladu sa pravilima instrumentalnog letenja, kao što je to propisano u Aneksu 2 Čikaške konvencije, ili „*VFR*“ za vazduhoplove koji lete u skladu sa pravilima vizuelnog letenja, kako je to propisano u istom Aneksu. „Operativni vazdušni saobraćaj (*OAT*)“ se odnosi na državne vazduhoplove kada se ne pridržavaju pravila propisanih u Aneksu 2 Čikaške konvencije. (Rubrika 8 u ICAO formatu plana leta);
- (p) „tip leta“ označava tip leta kako je propisano u Dodatku 2 ICAO dokumenta 4444 (15. izdanje, jun 2007. god.);
- (q) „aerodromski dolazni slot“ i „aerodromski odlazni slot“ označava aerodromski slot dodijeljen bilo dolaznom ili odlaznom letu, kako je propisano u Uredbi (EEZ) br. 95/93;

- (r) „oznaka staze za dolazak“ i „oznaka staze za odlazak“ je ICAO oznaka poletno-sletne staze koja se koristi za slijetanje ili polijetanje (na primjer: 10L);
- (s) „dolazna parking pozicija“ je oznaka prve parking pozicije na kojoj se vazduhoplov parkira po dolasku;
- (t) „odlazna parking pozicija“ je oznaka posljednje parking pozicije na kojoj je vazduhoplov bio parkiran prije odlaska sa aerodroma;
- (u) „uzroci kašnjenja“ označavaju standardne IATA uzroke kašnjenja definisane u Odjeljku F CODA godišnjaka za 2011 – „Kašnjenja u vazdušnom transportu u Evropi“¹⁴, sa trajanjima kašnjenja. Kada se više uzroka kašnjenja mogu pripisati jednom letu, potrebno je obezbijediti spisak svih uzroka kašnjenja;
- (v) „informacije o odleđivanju ili zaštiti od zaleđivanja“ označavaju naznake ukoliko su se izvršili postupci odleđivanja ili zaštite od zaleđivanja, i ako jeste – navesti njegovu lokaciju (prije napuštanja odlazne parking pozicije ili na udaljenoj poziciji nakon napuštanja parking pozicije, tj. nakon planiranog vremena polaska)
- (w) „operativno poništen let“ označava dolazni ili odlazni planiranog leta na koji se primjenjuju sljedeći uslovi:
 - let je dobio aerodromski slot, i
 - vazdušni prevoznik je potvrdio let dan prije njegove realizacije i/ili se let nalazio na dnevnom redu letenja izrađenom od strane aerodromskog operatora dan prije dana operacije, ali
 - stvarno polijetanje ili slijetanje se nikada nije dogodilo.
- (x) „stvarno vrijeme poništenja“ označava stvarni datum i vrijeme kada je dolazak ili odlazak planiranog leta poništen.

3.2 Specifikacija skupa podataka

3.2.1 Operatori aerodroma dostavljaju sljedeće podatke:

- (a) identifikaciju aerodroma;
- (b) deklarirani kapacitet aerodroma;
- (c) sve parametre koordinacije koji su svojstveni za usluge u vazdušnoj plovidbi;
- (d) planirani nivo kvaliteta usluge (kašnjenja, preciznost, itd) povezani sa deklarisanim kapacitetom aerodroma, gdje je ustanovljen,
- (e) detaljan opis indikatora koji su iskorišćeni za uspostavljanje planiranog nivoa kvaliteta usluge, gdje je ustanovljen.

3.2.2 Operatori aerodroma dostavljaju sljedeće operativne podatke za svako slijetanje ili polijetanje:

¹⁴ <http://www.eurocontrol.int/documents/coda-digest-annual-2011>

- Registracija vazduhoplova,
- Tip vazduhoplova,
- Identifikacija leta,
- Kodirani aerodrom poletanja i kodirani aerodrom slijetanja,
- Planirano vrijeme polaska (*off-block* vrijeme)
- Planirano vrijeme dolaska (*on-block* vrijeme)
- Vremenske odrednice,
- Pravila letenja i tip leta,
- Aerodromski dolazni slot i aerodromski odlazni slot, gdje postoje,
- Oznaka poletno-sletne staze za dolazak i odlazak,
- Dolazna i odlazna parking pozicija,
- Uzroci kašnjenja, gdje je to moguće (samo za odlazeće letove),
- Informacije o odleđivanju i zaštite od zaleđivanja, gdje je primjenljivo.

3.2.3 Operatori aerodroma dostavljaju sljedeće operativne podatke za svako operativno poništenje:

- Identifikacija leta,
- Tip vazduhoplova,
- Planirano vrijeme polaska (*off-block* vrijeme)
- Planirano vrijeme dolaska (*on-block* vrijeme)
- Planirani aerodrom polijetanja i slijetanja,
- Aerodromski dolazni i odlazni slot, gde postoje,
- Razlog poništenja leta;
- Stvarno vrijeme poništenja.

3.2.4 Operatori aerodroma mogu dostaviti:

- Dobrovoljni izvještaji o smanjenju ili prekidu pružanja ANS usluga na aerodromima,
- Dobrovoljni izvještaji u vezi sa sigurnosnim događajima iz oblasti ANS,
- Dobrovoljni izvještaje u vezi sa nedostatkom kapaciteta u terminalnim oblastima,
- Dobrovoljne izvještaje o konsultativnim sastancima sa ANSP i državama.

3.2.5 Operatori aerodroma prikupljaju i dostavljaju informacije koje se prikupljaju putem sistema za automatsko bilježenje sigurnosnih podataka, ako su na raspolaganju, najmanje za neodobrene izlaske na poletno-sletnu stazu.

3.3 Periodičnost i rokovi za dostavljanje podataka

Podaci iz tačke 3.2.1 dostavljaju se dva puta godišnje, u skladu sa vremenskim okvirom iz člana 6 Uredbe (EEZ) br. 95/93.

Kada se dostavljaju podaci iz tač. 3.2.2 i 3.2.3, dostavljaju se jedanput mjesečno u roku od mjesec dana od kraja mjeseca u kojem je obavljen let.

Kada se dostavljaju podaci iz tačke 3.2.4, dostavljaju se jedanput godišnje.

Izvještaji iz tačke 3.2.4 mogu se dostavljati bilo kada.

4. KOORDINATORI AERODROMA

4.1 Specifikacija skupa podataka

Koordinatori aerodroma dostavljaju podatke iz člana 4 stav 8 Uredbe (EEZ) br. 95/93.

4.2 Periodičnost i rokovi za dostavljanje podataka

Podaci se stavljaju na raspolaganje dva puta godišnje, u skladu sa vremenskim okvirom iz člana 6 Uredbe (EEZ) br. 95/93.

5. VAZDUŠNI PREVOZNICI

Ovaj odjeljak se primjenjuje na vazdušne prevoznike koji unutar evropskog vazdušnog prostora obavljaju više od 35.000 letova godišnje, izračunano kao prosjek tokom tri prethodne godine.

5.1 Definicije

5.1.1. Za potrebe ovog aneksa primjenjuju se iste definicije kao u tački 3.1 i dodaju sljedeće:

(a) „potrošeno gorivo” znači stvarna količina goriva koja je potrošena tokom leta („od izlaza do izlaza“);

(b) „stvarna težina na stajanci” znači stvarna težina vazduhoplova prije startovanja motora, izražena u metričkim tonama.

5.2 Specifikacija skupa podataka

5.2.1 Vazdušni prevoznici dostavljaju sljedeće podatke za svaki let koji obavljaju unutar geografskog područja primjene ove uredbe:

- Registracija vazduhoplova,
- Tip vazduhoplova,
- Identifikacija leta,
- Pravila letenja i tip leta,

- Kodirani aerodrom polijetanja i kodirani aerodrom slijetanja,
- Oznaka staze za dolazak i odlazak, ako je dostupno,
- Dolazna i odlazna parking pozicija, ako je dostupno,
- Planirano vrijeme polaska (*off-block* vrijeme)
- Planirano vrijeme dolaska (*on-block* vrijeme)
- Vremenske odrednice, planirane i stvarne,
- Uzroci kašnjenja,
- Informacije o odleđivanju i zaštite od zaleđivanja, gdje je primjenljivo.

5.2.2 Vazdušni prevoznici dostavljaju podatke iz tačke 3.2.3 za svako operativno poništenje unutar geografskog područja primjene ove uredbe.

5.2.3 Pored podataka koji se dostavljaju u skladu sa zahtjevima iz Priloga 4, Dio B Direktive 2003/87/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta od 13. oktobra 2003. godine kojom se propisuje program trgovanja kvotama za emisiju gasova unutar Zajednice i kojom se mijenja i dopunjuje Direktiva Savjeta 96/61/EZ¹⁵, vazdušni prevoznici mogu da dostavljaju Komisiji i sljedeće podatke za svaki let koji izvrše u okviru geografskog područja primjene ove uredbe:

(a) potrošeno gorivo;

(b) stvarnu težinu na stajanci.

5.2.4 Vazdušni prevoznici mogu dostavljati:

- Dobrovoljno izvještavanje u vezi sa pristupom vazdušnom prostoru,
- Dobrovoljni izvještaji o smanjenju ili prekidu pružanja ANS usluga na aerodromima,
- Dobrovoljni izvještaji u vezi sa sigurnosnim događajima iz oblasti ANS,
- Dobrovoljni izvještaje u vezi sa nedostatkom kapaciteta na ruti, operativna promjena nivoa leta (*level capping*) i operativno rerutiranje leta,
- Dobrovoljne izvještaje o konsultativnim sastancima sa ANSP i državama.

5.2.5 Vazdušni prevoznici dostavljaju informacije prikupljene putem sistema za automatsko bilježenje sigurnosnih podataka, ako su na raspolaganju, najmanje za povrede minimuma razdvajanja i neodobrene izlaske na poletno-sletnu stazu.

5.3. Periodičnost i rokovi za dostavljanje podataka

Podaci iz tač. 5.2.1, 5.2.2 i 5.2.3 dostavljaju se jedanput mjesečno.

Izvještaji iz tačke 5.2.4 mogu se dostavljati bilo kada.

¹⁵ SL L 275, 25.10.2003, str. 32

Podaci iz tačke 5.2.5 dostavljaju se jedanput godišnje.