

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

## ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 390/2013

z dnia 3 maja 2013 r.

ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) <sup>(1)</sup>, zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 11,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 stanowi o utworzeniu systemu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych. Aby precyzyjnie uregulować kwestię funkcjonowania systemu skuteczności działania, Komisja powinna przyjąć przepisy wykonawcze.
- (2) System skuteczności działania powinien sprzyać zrównoważonemu rozwojowi systemu transportu lotniczego dzięki ogólnej poprawie skuteczności służb żeglugi powietrznej we wszystkich kluczowych obszarach skuteczności działania dotyczących bezpieczeństwa, ochrony środowiska, przepustowości i efektywności kosztowej, zgodnie z ramami oceny skuteczności działania europejskiego centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym (ATM), uwzględniając przy tym należyte nadrzędne cele w zakresie bezpieczeństwa.
- (3) Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) <sup>(3)</sup>, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009, przewiduje ustanowienie systemu opłat i wspólnych projektów w celu wdrożenia europejskiego centralnego planu ATM. Zarówno system opłat, jak i wspólne projekty stanowią nieodzowny element prawidłowego wdrożenia systemu skuteczności działania.

- (4) Zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym, o których mowa w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) <sup>(4)</sup>, zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009.
- (5) Przy wdrażaniu systemu skuteczności działania Komisja może korzystać z pomocy organu weryfikującego skuteczność działania. Organ ten powinien mieć możliwość udzielania Komisji niezależnych porad we wszystkich obszarach mających wpływ na skuteczność działania służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych.
- (6) Ponieważ kluczową rolę we wdrażaniu systemu skuteczności działania odgrywają krajowe organy nadzoru, państwa członkowskie powinny dopilnować, aby były one w stanie skutecznie wypełniać swoje obowiązki.
- (7) Aby zagwarantować długofalowe usprawnienia prowadzące do osiągnięcia celów społecznych wysokiego szczebla, o których mowa w europejskim centralnym planie ATM, funkcjonowanie systemu skuteczności działania powinno wykraczać poza pojedynczy okres odniesienia.
- (8) System skuteczności działania powinien dotyczyć służb żeglugi powietrznej w ramach podejścia „od drzwi do drzwi” (gate-to-gate), obejmującego także służby trasowe i terminalowe, w celu podniesienia ogólnej skuteczności działania sieci.
- (9) System skuteczności działania powinien przewidywać wskaźniki oraz wiążące docelowe parametry we wszystkich kluczowych obszarach skuteczności działania, zapewniając jednocześnie pełne osiągnięcie i utrzymanie wymaganych poziomów bezpieczeństwa.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

- (10) Przyjmując ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania na dany okres odniesienia, Komisja powinna należycie uwzględnić poziom skuteczności działania osiągnięty w poprzednich okresach odniesienia.
- (11) Ze względu na silne powiązania między poszczególnymi kluczowymi obszarami skuteczności działania, opracowując i monitorując system skuteczności działania należy należycie uwzględnić zależności między docelowymi parametrami skuteczności działania, zwracając uwagę na nadrzędne cele w zakresie bezpieczeństwa.
- (12) Plany skuteczności działania powinny być ustanawiane na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej ze wskazaniem, do celów przejrzystości, wkładu każdej z instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w ramach danego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej w osiągnięciu docelowych parametrów, monitorowanego na najodpowiedniejszym szczeblu.
- (13) Plany skuteczności działania powinny zawierać opis środków, takich jak systemy zachęt, skierowanych do zainteresowanych stron w celu poprawienia skuteczności działania na wszystkich szczeblach. Ze względu na swój nadrzędny charakter, bezpieczeństwo nie powinno być przedmiotem systemu zachęt.
- (14) Aby uwzględnić opinie zainteresowanych stron, należy przeprowadzić skuteczne konsultacje na szczeblach: krajowym, funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej oraz Unii Europejskiej.
- (15) Zważywszy na okoliczności, których nie można było przewidzieć w momencie przyjmowania planów skuteczności działania i które są nie do przewyżczenia przez państwa członkowskie i podmioty objęte docelowymi parametrami skuteczności działania oraz znajdując się poza ich kontrolą, ustanowienie stosownych mechanizmów ostrzegawczych powinno umożliwić wdrożenie właściwych działań służących utrzymaniu wymogów w zakresie bezpieczeństwa a także ciągłości obsługi, co może się wiązać z korektą ogólnounijnych lub lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania.
- (16) Biorąc pod uwagę skuteczność misji wojskowych, ogromne znaczenie dla realizacji celów systemu skuteczności działania ma współpraca i koordynacja cywilno-wojskowa.
- (17) System skuteczności działania nie powinien naruszać przepisów rozporządzenia (WE) nr 549/2004 mających na celu ochronę ważnych interesów w zakresie ochrony lotnictwa lub polityki obronnej.
- (18) Należy wybrać konkretne i mierzalne kluczowe wskaźniki skuteczności działania, na podstawie których można będzie przypisać odpowiedzialność za osiągnięcie docelowych parametrów skuteczności działania. Stosowne docelowe parametry powinny być osiągalne, realistyczne i określone w czasie, a także zapewniać skuteczne kierowanie zrównoważoną działalnością służb żeglugi powietrznej.
- (19) Realizacja wiążących docelowych parametrów skuteczności działania, wspierana zachętami o charakterze finansowym, wymaga odpowiedniego powiązania z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 391/2013 z dnia 3 maja 2013 r. ustanawiającym wspólny system opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej w sprawie opłat <sup>(1)</sup>.
- (20) Kluczowe wskaźniki skuteczności działania oraz docelowe parametry skuteczności działania muszą zostać ustanowione i wdrożone zgodnie z celami i normami w zakresie bezpieczeństwa ustanowionymi w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup> oraz jego przepisach wykonawczych wraz ze środkami podjętymi przez Unię, aby osiągnąć i utrzymać te cele.
- (21) Komisja powinna ocenić plany skuteczności działania i docelowe parametry skuteczności działania oraz dopilnować, aby były one zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami i miały odpowiedni wkład w ogólną skuteczność działania europejskiej sieci ATM. Jeżeli zapewnienie tego rodzaju zgodności i odpowiedniego wkładu nie jest możliwe, Komisja powinna zaproponować korektę planów skuteczności działania i docelowych parametrów skuteczności działania lub podjęcie działań naprawczych.
- (22) Należy uruchomić efektywny proces monitorowania skuteczności działania w okresach odniesienia, obejmujący zbieranie i upowszechnianie danych, w celu dopilnowania, aby tempo zmian skuteczności działania umożliwiło osiągnięcie docelowych parametrów oraz, w razie konieczności, podjęcie działań naprawczych.
- (23) Jeżeli – na podstawie wyników monitoringu – Komisja uzyska istotne dowody wskazujące, że pierwotne dane, założenia i przesłanki, na podstawie których ustanowiono pierwotne docelowe parametry, przestały być aktualne, Komisja może podjąć decyzję o korekcie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania lub zezwolić – na wniosek państwa członkowskiego – na korektę lokalnych docelowych parametrów.
- (24) Realizacja funkcji sieciowych powinna podlegać docelowym parametrom skuteczności działania. W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do menedżera sieci ustanowionego zgodnie z art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 z dnia 7 lipca 2011 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 691/2010 <sup>(3)</sup>. Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie Komisji (WE) nr 677/2011.
- (25) Należy uchylić ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2015 r.: rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej <sup>(4)</sup>, art. 26 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1216/2011 z dnia 24 listopada 2011 r. zmieniające rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010 ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych <sup>(5)</sup>.
- (26) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej,

<sup>(1)</sup> Zob. s. 31 niniejszego Dziennika Urzędowego.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 185 z 15.7.2011, s. 1.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 201 z 3.8.2010, s. 1.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 310 z 25.11.2011, s. 3.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### PRZEPISY OGÓLNE

#### Artykuł 1

#### Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia środki poprawy ogólnej skuteczności działania służb żeglugi powietrznej oraz funkcji sieciowych na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego w regionie europejskim (EUR) i regionie afrykańskim (AFI) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), gdzie za zapewnienie służb żeglugi powietrznej w celu realizacji potrzeb wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej odpowiadają państwa członkowskie.

2. Na potrzeby ustalenia docelowych parametrów oraz monitorowania skuteczności działania niniejsze rozporządzenie stosuje się do służb żeglugi powietrznej zapewnianych przez:

- instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej wyznaczone zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- instytucje zapewniające służby meteorologiczne, jeżeli zostały one wyznaczone zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- menedżera sieci ustanowionego zgodnie z art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011.

Na potrzeby ustalania docelowych parametrów oraz monitorowania skuteczności działania w zakresie efektywności kosztowej stosuje się je także do organów lub podmiotów ponoszących kwalifikowalne koszty odzyskiwane w formie opłat od użytkowników, o których mowa w art. 15 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 i art. 6 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013.

3. Nie naruszając przepisów ust. 4, państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do terminalowych służb żeglugi powietrznej zapewnianych w niektórych lub we wszystkich portach lotniczych obsługujących mniej niż 70 000 handlowych operacji lotniczych IFR rocznie. O podjęciu takiej decyzji powiadamiają one odpowiednio Komisję.

4. Jeśli żaden port lotniczy w państwie członkowskim nie przekroczy progu 70 000 handlowych operacji lotniczych IFR rocznie, niniejsze rozporządzenie stosuje się przynajmniej w odniesieniu do portu lotniczego o największej liczbie handlowych operacji lotniczych IFR.

5. Ustalanie docelowych parametrów efektywności kosztowej ma zastosowanie do określonych kosztów ustalonych w art. 15 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

6. Państwa członkowskie mogą również stosować niniejsze rozporządzenie:

- w odniesieniu do przestrzeni powietrznej pozostającej w ich kompetencjach w ramach regionów ICAO, pod warunkiem że poinformują o tym Komisję i pozostałe państwa członkowskie, oraz bez uszczerbku dla praw i obowiązków

państw członkowskich wynikających z Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r. (Konwencji chicagowskiej);

- w odniesieniu do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, które otrzymały zezwolenie na zapewnianie tych służb bez certyfikacji, zgodnie z art. 7 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

7. Niezależnie od przepisów o ochronie informacji zawartych w dyrektywie 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(1)</sup> oraz w rozporządzeniach wykonawczych Komisji (WE) nr 1321/2007<sup>(2)</sup> i (WE) nr 1330/2007<sup>(3)</sup> do tej dyrektywy, wymogi dotyczące przekazywania danych określonych w rozdziale V odnoszą się do organów krajowych, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych, koordynatorów portów lotniczych i przewoźników lotniczych.

#### Artykuł 2

#### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- „operator portu lotniczego” oznacza organ zarządzający portem lotniczym, którego zadaniem – w powiązaniu z inną działalnością lub w inny sposób – na mocy prawa krajowego jest administrowanie lub zarządzanie obiektami portu lotniczego oraz koordynowanie i kontrolowanie działalności różnych podmiotów gospodarczych działających w porcie lotniczym lub w ramach danego systemu portów lotniczych;
- „dane” oznaczają jakościowe, ilościowe i pozostałe istotne informacje dotyczące skuteczności działania żeglugi powietrznej, gromadzone i regularnie przetwarzane przez Komisję lub w jej imieniu do celów wdrożenia systemu skuteczności działania;
- „wskaźniki skuteczności działania” oznaczają wskaźniki stosowane na potrzeby monitorowania, porównywania i weryfikowania skuteczności działania;
- „kluczowe wskaźniki skuteczności działania” oznaczają wskaźniki skuteczności stosowane do ustalenia docelowych parametrów skuteczności działania;
- „handlowe operacje lotnicze IFR” oznaczają sumę startów i lądowań wykonanych zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów obliczoną jako roczna średnia za okres trzech lat kalendarzowych poprzedzających przyjęcie planów skuteczności działania;
- „wiązący parametr docelowy” oznacza parametr docelowy w zakresie skuteczności działania przyjęty przez państwa członkowskie jako część planu skuteczności działania oraz objęty systemem zachęt lub planami działań naprawczych;
- „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie zgodnie z prawem Unii Europejskiej;
- „ustalone koszty” oznaczają koszty określone w art. 15 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 167 z 4.7.2003, s. 23.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 294 z 13.11.2007, s. 3.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 295 z 14.11.2007, s. 7.

- 9) „organ krajowy” oznacza organ regulacyjny lub nadzorczy na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, którego koszty kwalifikują się do odzyskania od użytkowników przestrzeni powietrznej, jeśli zostały poniesione w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej w zastosowaniu art. 6 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013;
- 10) „just culture” oznacza kulturę, w ramach której operatorzy z „pierwszej linii frontu” lub pozostali nie są karani za działania, zaniechania lub podjęte przez nich decyzje, które są wynikiem ich doświadczenia i wyszkolenia, natomiast nie toleruje się poważnych zaniedbań, umyślnych przewinień lub działań na szkodę;
- 11) „koordynator portu lotniczego” oznacza osobę fizyczną lub prawną wyznaczoną przez państwo członkowskie do realizacji zadań koordynacyjnych w koordynowanych portach lotniczych określonych w art. 4 rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty <sup>(1)</sup>;
- 12) „monitorowanie skuteczności działania” oznacza ciągły proces gromadzenia i analizowania danych w celu określenia rzeczywistych wyników systemu w porównaniu do stosownych docelowych parametrów skuteczności działania i planów skuteczności działania przy pomocy (kluczowych) wskaźników skuteczności działania określonych w art. 9 i załączniku I;
- 13) „okres odniesienia” oznacza okres ważności i stosowania ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania i planów skuteczności działania, zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 549/2004;
- 14) „wtargnięcie na pas startowy” oznacza jakiegokolwiek zdarzenie na lotnisku, w trakcie którego doszło do niepożądanego obecności statku powietrznego, pojazdu lub osoby w chronionym obszarze nawierzchni przeznaczonej do lądowań i startów statków powietrznych;
- 15) „organ służb ruchu lotniczego” („organ ATS”) oznacza organ cywilny lub wojskowy odpowiedzialny za zapewnienie służb ruchu lotniczego;
- 16) „służby CNS, MET oraz AIS” oznaczają służby łączności, nawigacji i dozorowania, służby meteorologiczne wspierające służby żeglugi powietrznej oraz służby informacji lotniczej;
- 17) „szczególne wydarzenie” oznacza okoliczności, w których zdolność do zarządzania ruchem lotniczym (ATM) ulega nadzwyczajnemu spadkowi, powodując niezwykle duże opóźnienia w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego (ATFM) wynikające z: planowanego ograniczenia wprowadzanego za pomocą zmian operacyjnych lub technicznych, wystąpienia bardzo niekorzystnych warunków pogodowych, niedostępności dużych części przestrzeni powietrznej z przyczyn naturalnych lub politycznych, bądź akcji protestacyjnej oraz z uruchomienia Europejskiej Komórki Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa (EACCC) przez menedżera sieci w wyniku wystąpienia co najmniej jednej z powyższych przyczyn;
- 18) „koszty restrukturyzacji” oznaczają znaczące koszty ponieszone jednorazowo przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej podczas procesu restrukturyzacji w związku z wprowadzaniem nowych technologii i procedur oraz powiązanych modeli biznesowych

w ramach dążenia do integracji świadczonych usług, które to koszty chce odzyskać państwo członkowskie w ciągu jednego lub kilku okresów odniesienia. Mogą one obejmować koszty poniesione z tytułu wynagrodzeń dla pracowników, zamykania centrów kontroli ruchu lotniczego, przenoszenia działalności do nowych lokalizacji oraz odpisywania aktywów lub nabywania udziałów strategicznych w innych instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej.

### Artykuł 3

#### Organ weryfikujący skuteczność działania

1. Jeśli Komisja podejmie decyzję o wyznaczeniu organu weryfikującego skuteczność działania, który będzie jej pomagał we wdrażaniu systemu skuteczności działania, wyznaczenie to nastąpi na ustalony okres czasu odpowiadający okresem odniesienia. Komisja wyznacza przewodniczącego i członków organu weryfikującego skuteczność działania.
2. Organ weryfikujący skuteczność działania musi posiadać odpowiednie kompetencje i cechować się bezstronnością, aby wykonywać w sposób niezależny zadania przydzielone mu przez Komisję, w szczególności w odpowiednich kluczowych obszarach skuteczności działania.
3. Organ weryfikujący skuteczność działania pomaga Komisji we wdrażaniu systemu skuteczności działania, w szczególności w:
  - a) gromadzeniu, analizowaniu, zatwierdzaniu i rozpowszechnianiu danych dotyczących skuteczności działania;
  - b) określaniu lub dostosowywaniu kluczowych obszarów skuteczności działania, odpowiadających obszarom określonym ramami skuteczności działania centralnego planu ATM, o których mowa w art. 9 ust. 1, i odpowiednich kluczowych wskaźników skuteczności działania;
  - c) określaniu stosownych kluczowych wskaźników skuteczności działania uwzględniających, we wszystkich kluczowych obszarach skuteczności działania, skuteczność działania funkcji sieciowych i służb żeglugi powietrznej, zarówno w przypadku służb trasowych, jak i służb terminalowych;
  - d) ustalaniu lub korekcie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania;
  - e) ustalaniu progów alarmowych, o których mowa w art. 10 ust. 4, uruchamiających mechanizmy ostrzegawcze ustanowione w art. 19;
  - f) ocenie zgodności przyjętych planów skuteczności działania, w tym docelowych parametrów skuteczności działania, z ogólnounijnymi docelowymi parametrami;
  - g) ocenie zgodności, w stosownych przypadkach, progów alarmowych uruchamiających mechanizmy ostrzegawcze, przyjętych w zastosowaniu art. 19 ust. 3, z ogólnounijnymi programami alarmowymi, o których mowa w art. 10 ust. 4;
  - h) ocenie, w stosownych przypadkach, skorygowanych docelowych parametrów skuteczności działania lub działań naprawczych podjętych przez zainteresowane państwa członkowskie;
  - i) monitorowaniu, porównywaniu i weryfikowaniu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej, w tym nakładów inwestycyjnych i wydatków kapitałowych, na szczeblach lokalnym i unijnym;
  - j) monitorowaniu, porównywaniu i weryfikowaniu skuteczności działania funkcji sieciowych;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.

- k) monitorowaniu ogólnej skuteczności działania europejskiej sieci ATM, w tym sporządzaniu rocznych sprawozdań dla Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej;
- l) ocenie realizacji docelowych parametrów skuteczności działania na koniec każdego okresu odniesienia pod kątem przygotowań do kolejnego okresu;
- m) ocenie planu skuteczności działania menedżera sieci, w tym jego zgodności z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania;
- n) utrzymywaniu i wspieraniu koordynacji kalendarza konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie planów skuteczności działania oraz obowiązków konsultacyjnych, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013.

4. Na wniosek Komisji organ weryfikujący skuteczność działania przekazuje doraźnie informacje lub sprawozdania dotyczące kwestii związanych ze skutecznością działania.

5. Organ weryfikujący skuteczność działania może przekazywać Komisji sprawozdania i zalecenia w celu poprawy systemu.

6. Jeśli chodzi o relacje z krajowymi organami nadzoru:

- a) na potrzeby monitorowania ogólnej skuteczności działania europejskiej sieci ATM, organ weryfikujący skuteczność działania otrzymuje niezbędne informacje dotyczące planów skuteczności działania od krajowych organów nadzoru;
- b) organ weryfikujący skuteczność działania pomaga krajowym organom nadzoru, na ich wniosek, przekazując niezależną opinię w sprawie skuteczności działania, obejmującą faktyczne porównanie pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej działającymi w podobnych warunkach (benchmarking), analizy zmian w zakresie skuteczności działania na przestrzeni ostatnich 5 lat lub analizy prognoz;
- c) krajowe organy nadzoru mogą zwrócić się do organu weryfikującego skuteczność działania o pomoc w określeniu przedziałów wartości odniesienia dla ustalanych docelowych parametrów, z uwzględnieniem ogólnounijnych docelowych parametrów. Wielkości te są udostępniane krajowym organom nadzoru, instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej, operatorom portów lotniczych i użytkownikom przestrzeni powietrznej.

7. Aby zapewnić spójność z celami i normami ustanowionymi i wdrożonymi zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008, organ weryfikujący skuteczność działania współpracuje odpowiednio z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) w realizacji zadań, o których mowa w ust. 3, w przypadku gdy dotyczą one bezpieczeństwa.

8. W celu realizacji funkcji monitorowania ogólnej skuteczności działania europejskiej sieci ATM organ weryfikujący skuteczność działania ustala mechanizmy współpracy z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, operatorami portów lotniczych, koordynatorami portów lotniczych i przewoźnikami lotniczymi.

#### Artykuł 4

##### Krajowe organy nadzoru

1. Krajowe organy nadzoru odpowiadają za opracowanie planów skuteczności działania, za nadzór nad skutecznością działania oraz monitorowanie planów skuteczności działania

i docelowych parametrów skuteczności działania. Wykonując te zadania, krajowe organy nadzoru działają w sposób bezstronny, niezależny i przejrzysty.

2. Państwa członkowskie gwarantują, że krajowe organy nadzoru posiadają niezbędne zasoby i potencjał we wszystkich kluczowych obszarach skuteczności działania lub mają dostęp do takich zasobów i potencjału, aby realizować zadania określone w niniejszym rozporządzeniu, w tym uprawnienia kontrolne do wykonywania zadań, o których mowa w art. 20.

3. W przypadku gdy w państwie członkowskim działa więcej niż jeden krajowy organ nadzoru, państwo to informuje Komisję, który krajowy organ nadzoru odpowiada za krajową koordynację w zakresie wdrożenia niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 5

##### Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej

1. Państwa członkowskie ustanawiają plany skuteczności działania na szczeblu funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.

2. W celu realizacji obowiązku określonego w ust. 1 państwa członkowskie:

- a) zapewniają zgodność planu skuteczności działania z wzorem podanym w załączniku II;
- b) powiadamiają Komisję, który krajowy organ nadzoru odpowiada za koordynację w ramach funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej i relacje z Komisją w zakresie wdrożenia planu skuteczności działania;
- c) dokonują stosownych ustaleń, aby zapewnić:
  - (i) z zastrzeżeniem przepisów lit. e) i załącznika I, ustanowienie jednego parametru docelowego dla każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania;
  - (ii) do celów przejrzystości, określenie w planie skuteczności działania wkładu każdej z instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w ramach danego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, monitorowanego na najwłaściwszym szczeblu, w osiągnięciu docelowych parametrów skuteczności działania ustalonych dla danego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej;
  - (iii) określenie środków, o których mowa w art. 11 ust. 3 lit. d) rozporządzenia (WE) nr 549/2004, oraz ich stosowanie w trakcie okresu odniesienia, w przypadku gdy docelowe parametry nie zostały osiągnięte. W tym celu stosuje się roczne wartości podane w planie skuteczności działania;

d) są odpowiedzialne za określenie i osiągnięcie docelowych parametrów skuteczności działania ustanowionych na szczeblu lokalnym, tj. funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, krajowym, strefy pobierania opłat i portu lotniczego;

e) jeżeli nie ustanowiono wspólnej trasowej strefy pobierania opłat w rozumieniu art. rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013 oraz jeżeli – w konsekwencji – trasowe docelowe parametry efektywności kosztowej ustanowiono dla więcej niż jednej strefy pobierania opłat w ramach danego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, dokonują konsolidacji tych docelowych parametrów na poziomie jednej zagregowanej wartości dla trasowych służb żeglugi

powietrznej i przedstawiają – do celów informacyjnych – ogólną wielkość pokazującą poziom efektywności kosztowej na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej;

- f) jeżeli w trakcie okresu odniesienia zmienia się strefę pobierania opłat, wykazują, że mimo wprowadzonej zmiany wciąż możliwe jest osiągnięcie docelowych parametrów skuteczności działania przyjętych dla tego okresu;
- g) zapewniają zgodność planu skuteczności działania z zakresem niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 1 ust. 6 niniejszego rozporządzenia i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 549/2004.

#### Artykuł 6

##### Menedżer sieci

Menedżer sieci ustanowiony w art. 6 rozporządzenia (WE) nr 551/2004<sup>(1)</sup> oraz w art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 wykonuje następujące zadania w zakresie systemu skuteczności działania:

- a) wspiera Komisję poprzez wnoszenie odpowiedniego wkładu w przygotowanie ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania przed rozpoczęciem okresów odniesienia oraz w monitorowanie realizacji docelowych parametrów skuteczności działania w trakcie okresów odniesienia. W szczególności menedżer sieci zwraca uwagę Komisji na wszelkie przypadki znacznego i trwałego pogorszenia się operacyjnej skuteczności działania;
- b) zgodnie z art. 21 ust. 5, zapewnia Komisji dostęp do wszystkich danych wymienionych w załączniku V;
- c) wspiera funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w tych blokach w realizacji ich docelowych parametrów skuteczności działania w trakcie okresów odniesienia poprzez zapewnienie zgodności między planami skuteczności działania, planem strategicznym sieci i planem operacyjnym sieci;
- d) sporządza plan skuteczności działania, plan skuteczności działania sieci zgodnie z art. 5 ust. 1 i art. 16 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 677/2011, który musi zostać przedłożony Komisji najpóźniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia i przyjęty przez Komisję przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia. Przedmiotowy plan skuteczności działania jest podawany do wiadomości publicznej i zawiera:
  - (i) docelowe parametry skuteczności działania dla wszystkich kluczowych obszarów skuteczności działania i dla wszystkich wskaźników, zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania dla całego okresu odniesienia, z zastosowaniem wartości rocznych na potrzeby monitorowania;
  - (ii) opis działań ukierunkowanych na osiągnięcie docelowych parametrów;
  - (iii) w stosownych przypadkach lub jeśli tak postanowi Komisja, dodatkowe kluczowe wskaźniki skuteczności działania oraz docelowe parametry.

#### Artykuł 7

##### Koordinacja z Europejską Agencją Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)

W odpowiednich przypadkach, w zastosowaniu art. 13a rozporządzenia (WE) nr 549/2004 oraz zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 państwa członkowskie i Komisja koordynują swoje działania z EASA, aby zapewnić właściwe uwzględnienie następujących kwestii:

- a) kwestii bezpieczeństwa systemu skuteczności działania, w tym ustalania, korekty i wdrażania kluczowych wskaźników skuteczności działania oraz ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa, a także przedkładania wniosków w sprawie właściwych działań i środków w związku z uruchomieniem mechanizmu ostrzegawczego;
- b) kwestii zgodności kluczowych wskaźników skuteczności działania i docelowych parametrów skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa z wdrażaniem Europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego.

#### Artykuł 8

##### Czas trwania okresów odniesienia

1. Pierwszy okres odniesienia dla systemu skuteczności działania obejmuje lata kalendarzowe 2012–2014 włącznie. Drugi okres odniesienia obejmuje lata kalendarzowe 2015–2019 włącznie. Kolejne okresy odniesienia obejmują pięć lat kalendarzowych każdy, chyba że podjęta zostanie inna decyzja w drodze zmiany niniejszego rozporządzenia.
2. W odniesieniu do ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania oraz planów skuteczności działania i docelowych parametrów skuteczności działania stosuje się ten sam okres odniesienia.

#### Artykuł 9

##### Kluczowe obszary skuteczności działania i wskaźniki skuteczności działania

1. Na potrzeby ustalenia docelowych parametrów Komisja podejmuje decyzję, zgodnie z procedurą określoną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, o ewentualnym dodaniu i dostosowaniu innych kluczowych obszarów skuteczności działania zgodnie z art. 11 ust. 4 lit. b) tego rozporządzenia.
2. Na potrzeby ustalenia docelowych parametrów każdemu kluczowemu obszarowi skuteczności działania odpowiada jeden kluczowy wskaźnik skuteczności działania lub określona liczba takich wskaźników. Skuteczność działania służb żeglugi powietrznej ocenia się na podstawie wiążących docelowych parametrów dla każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania.
3. W sekcji 1 załącznika I przedstawiono kluczowe wskaźniki skuteczności działania służące do określania docelowych parametrów oraz wskaźniki skuteczności działania na szczeblu unijnym, dobrane do każdego kluczowego obszaru skuteczności działania.
4. W sekcji 2 załącznika I przedstawiono lokalne kluczowe wskaźniki skuteczności działania służące do określania lokalnych docelowych parametrów oraz wskaźniki skuteczności działania na szczeblu lokalnym służące do ustanowienia docelowych parametrów skuteczności działania. Szczebel lokalny, tj. funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej, oraz krajowy, strefa pobierania opłat i port lotniczy, został określony w sekcji 2 załącznika I.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20.

5. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania nie ulegają zmianie w trakcie okresu odniesienia. Zmiany przyjmuje się poprzez zmianę niniejszego rozporządzenia najpóźniej sześć miesięcy przed przyjęciem nowych ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania.

6. Obok kluczowych obszarów skuteczności działania i kluczowych wskaźników skuteczności działania, określonych w niniejszym artykule i przedstawionych w sekcji 2 załącznika I, państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o ustanowieniu – do celów własnego systemu monitorowania skuteczności działania lub w ramach planu skuteczności działania – wskaźników skuteczności działania i powiązanych z nimi docelowych parametrów. Te dodatkowe wskaźniki i docelowe parametry wspierają realizację ogólnounijnych docelowych parametrów i wynikających z nich docelowych parametrów na szczeblu lokalnym. Mogą one, na przykład, wprowadzać i określać wymiar cywilno-wojskowy lub meteorologiczny planu skuteczności działania oraz może im towarzyszyć stosowny program zachęt.

7. Aby usprawnić wdrażanie i mierzenie (kluczowych) wskaźników skuteczności działania w obszarze bezpieczeństwa, EASA – w porozumieniu z organem weryfikującym skuteczność działania – przyjmuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i materiały zawierające wytyczne zgodnie z procedurą ustanowioną na mocy art. 52 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 przed rozpoczęciem drugiego okresu odniesienia.

## ROZDZIAŁ II

### PRZYGOTOWANIE PLANÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

#### Artykuł 10

##### Ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania

1. Komisja przyjmuje ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, uwzględniając odpowiednie dane przekazane przez menedżera sieci i krajowe organy nadzoru oraz po przeprowadzeniu konsultacji w sprawie kwestii bezpieczeństwa skuteczności działania z zainteresowanymi stronami, o których mowa w art. 10 wspomnianego rozporządzenia, a także z innymi właściwymi organizacjami i EASA.

2. Z zastrzeżeniem art. 9 ust. 3, Komisja proponuje ogólnounijne docelowe parametry najpóźniej piętnaście miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia oraz przyjmuje je najpóźniej dwanaście miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia.

3. Ustalanie ogólnounijnych docelowych parametrów dla kluczowego wskaźnika skuteczności działania określonego w pkt 4.1 lit. b) sekcji 1 załącznika I rozpoczyna się od trzeciego roku drugiego okresu odniesienia, z zastrzeżeniem decyzji Komisji, zgodnie z procedurą, o której mowa w ust. 1.

4. Wraz z przyjęciem ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania Komisja określa próg/progi alarmowe/alarmowe, po przekroczeniu których można uruchomić mechanizmy ostrzegawcze, o których mowa w art. 19.

5. Komisja uzasadnia każdy ogólnounijny parametr docelowy w zakresie skuteczności działania opisem stosownych założeń i przesłanek dla ustanowienia tych docelowych parametrów, takich jak wykorzystanie danych od menedżera sieci, krajowych organów nadzoru i innych danych faktycznych, prognozy ruchu, składy grup instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej lub zbliżone otoczenie operacyjne i ekonomiczne funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej.

#### Artykuł 11

### Sporządzanie planów skuteczności działania

1. Krajowe organy nadzoru sporządzają, na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, plany skuteczności działania zawierające docelowe parametry zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania oraz kryteriami oceny określonymi w załączniku IV.

Bez uszczerbku dla wzoru określonego w załączniku II, plany skuteczności działania mogą obejmować różne sekcje dotyczące szczebla lokalnego, tj. funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, i krajowego, strefa pobierania opłat i port lotniczy.

2. Aby usprawnić przygotowanie planu skuteczności działania, krajowe organy nadzoru zapewniają:

- a) dostarczenie przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej ich planów biznesowych krajowym organom nadzoru;
- b) przeprowadzenie konsultacji z zainteresowanymi stronami, zgodnie z art. 10 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, w sprawie planu skuteczności działania i docelowych parametrów w tym zakresie. Odpowiednie informacje przekazuje się zainteresowanym stronom najpóźniej trzy tygodnie przed spotkaniem konsultacyjnym.

3. Plany skuteczności działania obejmują w szczególności:

- a) prognozę ruchu lotniczego, wyrażoną w jednostkach usługowych, przedstawianą dla każdego roku okresu odniesienia, na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, oraz dla każdej strefy pobierania opłat w danym funkcjonalnym bloku przestrzeni powietrznej, wraz z uzasadnieniem podanych danych;
- b) ustalone koszty dla służb żeglugi powietrznej na każdy rok okresu odniesienia i dla każdej strefy pobierania opłat zgodnie z przepisami art. 15 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004;
- c) opis inwestycji, w tym inwestycji niezbędnych do osiągnięcia docelowych parametrów skuteczności działania, określający ich istotność pod kątem europejskiego centralnego planu ATM, planu strategicznego sieci i wspólnych projektów, o których mowa w art. 15a ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004. W opisie tym należy wyszczególnić korzyści i synergii osiągnięte na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej;
- d) docelowe parametry skuteczności działania dla każdego kluczowego obszaru skuteczności działania, ustalone w odniesieniu do każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania, dla całego okresu odniesienia, z rocznymi wartościami stosowanymi na potrzeby monitorowania i zachęt;
- e) omówienie zależności między kluczowymi obszarami skuteczności działania, w tym ocenę wpływu planu skuteczności działania na kwestie bezpieczeństwa oraz wszelkich środków łagodzących koniecznych do trwałego zapewnienia bezpieczeństwa;
- f) opis cywilno-wojskowego wymiaru planu, przedstawiający skuteczność zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA) w celu zwiększenia przepustowości, z należyтым uwzględnieniem skuteczności misji

wojskowych, oraz, w razie konieczności, stosownych wskaźników skuteczności działania i docelowych parametrów zgodnych z innymi wskaźnikami i docelowymi parametrami planu skuteczności działania;

- g) opis i uzasadnienie sposobu, w jaki docelowe parametry skuteczności działania, o których mowa w lit. d), odpowiadają ogólnounijnym docelowym parametrom skuteczności działania oraz skuteczności działania europejskiej sieci ATM oraz przyczyniają się do ich osiągnięcia;
- h) wskazanie każdej istotnej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej oraz jej konkretnego wkładu w osiągnięcie docelowych parametrów – monitorowanego na najwyższym szczeblu – do celów przejrzystości, zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. c) ppkt (ii);
- i) opis mechanizmów zachęt stosowanych w odniesieniu do poszczególnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, aby wspomóc osiągnięcie docelowych parametrów w okresie odniesienia;
- j) środki podejmowane przez krajowe organy nadzoru, aby monitorować realizację docelowych parametrów skuteczności działania;
- k) opis wyników konsultacji z zainteresowanymi stronami, w tym kwestii zgłoszonych przez uczestników konsultacji, a także uzgodnionych działań.

4. Plany skuteczności działania opierają się na wzorze podanym w załączniku II i mogą, jeśli państwa członkowskie podejmą taką decyzję w zastosowaniu art. 9 ust. 6, zawierać dodatkowe wskaźniki wraz z odpowiednimi docelowymi parametrami.

5. Menedżer sieci sporządza plan skuteczności działania sieci zawierający docelowe parametry zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania oraz – odpowiednio – kryteriami oceny określonymi w załączniku IV.

6. Aby opracować plan skuteczności działania sieci, menedżer sieci:

- a) dopilnowuje, aby przeprowadzono konsultacje zgodnie z art. 14 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011;
- b) stosuje wzór określony w załączniku III.

#### Artykuł 12

### Systemy zachęt

1. Systemy zachęt stosowane przez państwa członkowskie w ramach ich planów skuteczności działania spełniają następujące kryteria ogólne:

- a) są skuteczne i proporcjonalne oraz nie są zmieniane w trakcie okresu odniesienia;
- b) są realizowane w sposób przejrzysty i niedyskryminujący, aby wspierać poprawę skuteczności działania w zakresie zapewniania służb;
- c) stanowią część otoczenia regulacyjnego znanego z wyprzedzeniem wszystkim zainteresowanym stronom i stosowanego w trakcie całego okresu odniesienia;
- d) stymulują podmioty objęte ustalonymi docelowymi parametrami do osiągania wysokiego poziomu skuteczności działania i realizacji stosownych docelowych parametrów.

2. Zachęty dotyczące docelowych parametrów efektywności kosztowej mają charakter finansowy i podlegają stosownym przepisom art. 13 i 14 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013. Obejmują one mechanizm podziału ryzyka na szczeblu krajowym lub na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej.

3. Zachęty dotyczące docelowych parametrów przepustowości mają charakter finansowy i podlegają odpowiednim przepisom art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013. Można je uzupełnić zachętami o innym charakterze, takimi jak plany działań naprawczych zawierające terminy realizacji i odpowiednie środki. Decyzję o ich zastosowaniu podejmują krajowe organy nadzoru z uwzględnieniem warunków lokalnych.

4. Zachęty dotyczące docelowych parametrów ochrony środowiska mają charakter finansowy i podlegają odpowiednim przepisom art. 15 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013. Można je uzupełnić zachętami o innym charakterze, takimi jak plany działań naprawczych zawierające terminy realizacji i odpowiednie środki. Decyzję o ich zastosowaniu podejmują krajowe organy nadzoru z uwzględnieniem warunków lokalnych.

5. Państwa członkowskie mogą ponadto – na szczeblu lokalnym – zmieniać poziom opłat dotyczących żeglugi powietrznej, zgodnie z art. 16 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013.

## ROZDZIAŁ III

### PRZYJĘCIE PLANÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

#### Artykuł 13

#### Pierwsze przyjęcie planów skuteczności działania

Na wniosek krajowych organów nadzoru, państwa członkowskie przyjmują plany skuteczności działania obejmujące wiążące docelowe parametry skuteczności działania i przekazują je Komisji najpóźniej sześć miesięcy przed rozpoczęciem okresu odniesienia.

#### Artykuł 14

#### Ocena oraz korekta planów skuteczności działania i docelowych parametrów

1. Komisja ocenia plany skuteczności działania, ich docelowe parametry, a w szczególności ich zgodność z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania i odpowiedni wkład tych planów w ich realizację; a także ich zgodność z kryteriami określonymi w załączniku IV, z uwzględnieniem rozwoju sytuacji, jaki nastąpił od dnia przyjęcia ogólnounijnych docelowych parametrów do dnia oceny planu skuteczności działania. Jeżeli docelowe parametry zostały ustalone na szczeblu lokalnym bez odniesienia do ogólnounijnych docelowych parametrów skuteczności działania, podstawą do dokonania oceny są kryteria określone w załączniku IV.

2. Jeżeli Komisja stwierdzi, że plan skuteczności działania, bądź jego część, i określone w nim docelowe parametry są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami i mają odpowiedni wkład w realizację tych docelowych parametrów, oraz że są one zgodne ze wszystkimi kryteriami określonymi w załączniku IV, powiadamia o tym zainteresowane państwo(-a) członkowskie w terminie pięciu miesięcy od otrzymania planu skuteczności działania.

3. Jeżeli Komisja ustali, że plan skuteczności działania, bądź jego część, i niektóre lub wszystkie z określonych w nim docelowych parametrów nie są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami i nie wnoszą odpowiedniego wkładu w



realizację tych docelowych parametrów bądź nie są zgodne z jednym lub kilkoma kryteriami określonymi w załączniku IV, wydaje ona – w terminie pięciu miesięcy od otrzymania planu skuteczności działania oraz zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 – zalecenie dla zainteresowanego(-ych) państw(-a) członkowskiego(-ich) w sprawie przyjęcia skorygowanego planu skuteczności działania, bądź jego części, lub skorygowanego(-ych) parametru(-ów) docelowego(-ych). Zalecenie takie wydaje się po konsultacji z zainteresowanymi państwami członkowskimi i zawiera ono wyraźne wskazanie, które części planu skuteczności działania bądź które docelowe parametry należy skorygować, a także uzasadnienie oceny Komisji.

4. W takim przypadku w terminie czterech miesięcy po przekazaniu zalecenia, zainteresowane państwo członkowskie/państwa członkowskie przyjmuje(-ą) skorygowany plan skuteczności działania, bądź jego część, lub skorygowane docelowe parametry, z uwzględnieniem opinii Komisji, wraz ze stosownymi środkami służącymi osiągnięciu tych docelowych parametrów i odpowiednio informuje(-ą) o tym Komisję.

#### Artykuł 15

### Ocena skorygowanych planów skuteczności działania i docelowych parametrów oraz przyjęcie działań naprawczych

1. Komisja ocenia każdy skorygowany plan skuteczności działania, bądź jego część, oraz zawarte w nim docelowe parametry skuteczności działania na podstawie kryteriów określonych w załączniku IV.

2. Jeżeli Komisja stwierdzi, że skorygowany plan skuteczności działania, bądź jego część, i zawarte w nim docelowe parametry skuteczności działania są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami i wnoszą odpowiedni wkład w realizację tych docelowych parametrów, oraz że są one zgodne ze wszystkimi kryteriami określonymi w załączniku IV, powiadamia o tym zainteresowane państwo(-a) członkowskie w terminie pięciu miesięcy od otrzymania skorygowanego planu skuteczności działania.

3. Jeżeli Komisja ustali, że skorygowany plan skuteczności działania, bądź jego część, i niektóre lub wszystkie z zawartych w nim docelowych parametrów skuteczności działania nadal nie są zgodne z ogólnounijnymi docelowymi parametrami i nie wnoszą odpowiedniego wkładu w realizację tych docelowych parametrów bądź nadal nie są zgodne z jednym lub kilkoma kryteriami określonymi w załączniku IV, przyjmuje ona – w terminie pięciu miesięcy od otrzymania skorygowanego planu skuteczności działania, bądź jego części, oraz zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 – decyzję w sprawie podjęcia przez zainteresowane państwo(-a) członkowskie działań naprawczych.

4. Decyzja taka zawiera wyraźne wskazanie, zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku IV, która część planu i które docelowe parametry wymagają korekty oraz uzasadnienie oceny Komisji. Może ona także określać spodziewany poziom skuteczności działania dla tych docelowych parametrów, aby umożliwić zainteresowanemu państwu członkowskiemu podjęcie stosownych działań naprawczych lub może zawierać propozycje tego rodzaju działań naprawczych.

5. W terminie dwóch miesięcy od decyzji Komisji jest ona informowana o działaniach naprawczych przyjętych przez zainteresowane państwa członkowskie, wraz z elementami potwierdzającymi ich zgodność z decyzją Komisji.

#### Artykuł 16

### Plany skuteczności działania lub działania naprawcze przyjęte po rozpoczęciu okresu odniesienia

Plany skuteczności działania lub działania naprawcze przyjęte po rozpoczęciu okresu odniesienia w wyniku zastosowania procedur, o których mowa w art. 14 i 15, obowiązują wstecznie od pierwszego dnia okresu odniesienia.

#### Artykuł 17

### Korekta docelowych parametrów

1. Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 549/2004, Komisja może podjąć decyzję o korekcie ogólnounijnych docelowych parametrów lub może – na wniosek państwa członkowskiego – zezwolić na rewizję jednego lub kilku lokalnych docelowych parametrów:

a) jeżeli na podstawie jej sprawozdania, o którym mowa w art. 18 ust. 4, posiada ona istotne dowody potwierdzające, że pierwotne dane, założenia i przesłanki użyte do ustalenia początkowych ogólnounijnych docelowych parametrów przestały być aktualne; lub

b) w związku z zastosowaniem mechanizmu ostrzegawczego, o którym mowa w art. 19; lub

c) w związku z podjęciem przez Komisję decyzji zgodnie z art. 10 ust. 3 w kwestii kluczowego wskaźnika skuteczności działania określonego w pkt 4.1 lit. b) sekcji 1 załącznika I.

2. Korekta ogólnounijnych docelowych parametrów może skutkować zmianą obowiązujących planów skuteczności działania. W takim przypadku Komisja może podjąć decyzję o odpowiednim dostosowaniu harmonogramu podanego w rozdziałach II i III niniejszego rozporządzenia.

#### ROZDZIAŁ IV

### MONITOROWANIE OSIĄGNIĘCIA SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

#### Artykuł 18

### Bieżące monitorowanie i sprawozdawczość

1. Krajowe organy nadzoru oraz Komisja monitorują realizację planów skuteczności działania. Stosuje się do tego celu roczne wartości podane w planie skuteczności działania. Jeśli w okresie odniesienia docelowe parametry nie zostały osiągnięte, zainteresowane państwo(-a) członkowskie określa(-ją) i stosuje(-ą) działania naprawcze, których celem jest poprawa sytuacji, oraz informuje(-ą) o nich Komisję. Jeżeli Komisja uzna, że dane działania naprawcze są niewystarczające, aby poprawić sytuację, powiadamia ona o tym fakcie – w terminie pięciu miesięcy od zgłoszenia tych działań oraz zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 – zainteresowane państwo(-a) członkowskie, w tym o proponowanych działaniach naprawczych.

2. Jeśli Komisja stwierdzi poważny i trwały spadek skuteczności działania na szczeblu lokalnym lub na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej, mający wpływ na inne państwa będące stronami Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej lub europejskiej przestrzeni powietrznej jako całości, może wezwać zainteresowane państwo(-a) członkowskie do

określenia i zastosowania działań naprawczych służących osiągnięciu docelowych parametrów ustalonych w planie skuteczności działania oraz do poinformowania Komisji o tych działaniach. Jeżeli Komisja uzna, że dane działania są niewystarczające, aby poprawić sytuację, powiadamia ona o tym fakcie – w terminie pięciu miesięcy od otrzymania tych działań oraz zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 – zainteresowane państwo(-a) członkowskie, w tym o proponowanych działaniach naprawczych.

3. Komisja monitoruje realizację planu skuteczności działania sieci opracowanego przez menedżera sieci. Stosuje się do tego celu roczne wartości podane w planie skuteczności działania. Jeśli w okresie odniesienia docelowe parametry nie zostały osiągnięte, Komisja wzywa menedżera sieci do określenia i zastosowania działań naprawczych, których celem jest osiągnięcie docelowych parametrów ustalonych w planie skuteczności działania sieci, oraz do poinformowania o nich Komisji. Komisja informuje o tych działaniach naprawczych krajowe organy nadzoru zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. b).

4. Nie później niż dnia 1 czerwca każdego roku oraz zawsze kiedy istnieje ryzyko, że docelowe parametry skuteczności działania nie zostaną osiągnięte, krajowe organy nadzoru określone w art. 5 ust. 2 lit. b) przekazują Komisji sprawozdania na temat monitorowania planów skuteczności działania i docelowych parametrów. Sprawozdania te sporządza się w oparciu o zalecenia, które Komisja opracowuje przed rozpoczęciem okresu odniesienia. Komisja przedkłada Komitetowi ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej sprawozdania z realizacji docelowych parametrów skuteczności działania przynajmniej raz w roku.

#### Artykuł 19

#### Mechanizmy ostrzegawcze

1. Jeśli z powodu okoliczności, których nie można było przewidzieć w momencie przyjmowania planów skuteczności działania i które są nie do przewyżczenia przez państwa członkowskie, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i menedżera sieci oraz znajdują się poza ich kontrolą, na szczeblu unijnym w trakcie roku kalendarzowego osiągnięty zostanie próg alarmowy, o którym mowa w art. 10 ust. 4, Komisja dokonuje przeglądu sytuacji w porozumieniu z państwami członkowskimi za pośrednictwem Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej oraz przedstawia w terminie czterech miesięcy propozycje stosownych działań. Działania te mogą obejmować korektę ogólnounijnych oraz w efekcie lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania.

2. Jeśli z powodu okoliczności, których nie można było przewidzieć w momencie przyjmowania planów skuteczności działania i które są nie do przewyżczenia przez państwa członkowskie, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i menedżera sieci oraz znajdują się poza ich kontrolą, w trakcie roku kalendarzowego na szczeblu lokalnym osiągnięty zostanie próg alarmowy, o którym mowa w art. 10 ust. 4, odpowiednie krajowe organy nadzoru dokonują przeglądu sytuacji w porozumieniu z Komisją oraz przedstawiają w terminie czterech miesięcy propozycje stosownych działań. Działania te mogą obejmować korektę lokalnych docelowych parametrów skuteczności działania.

3. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o przyjęciu progów alarmowych innych niż progi alarmowe określone w art. 10 ust. 4 w celu uwzględnienia lokalnych uwarunkowań i specyfiki sytuacji. W takim przypadku progi te są określane w planie skuteczności działania i muszą być zgodne z progami przyjętymi na mocy art. 10 ust. 4. Szczegółowo uzasadnia się wszelkie odchylenia. W przypadku przekroczenia tych progów alarmowych zastosowanie ma procedura określona w ust. 1.

4. Jeśli wdrożenie mechanizmu ostrzegawczego wymaga korekty planów skuteczności działania i docelowych parametrów skuteczności działania, Komisja ułatwia taką korektę poprzez odpowiednie dostosowanie obowiązującego harmonogramu zgodnie z procedurą określoną w rozdziałach II i III.

#### Artykuł 20

#### Ułatwianie monitorowania zgodności

1. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i menedżer sieci ułatwiają inspekcje i kontrole, w tym wizytacje na miejscu, przeprowadzane przez Komisję i dany krajowy organ nadzoru, lub przez wykwalifikowany podmiot działający w imieniu krajowego organu nadzoru, bądź – w stosownych przypadkach – przez EASA. Bez uszczerbku dla uprawnień nadzorczych przyznanych krajowym organom nadzoru i EASA upoważnione osoby mają prawo:

- badać, w odniesieniu do wszystkich kluczowych obszarów skuteczności działania, dokumenty i wszelkie pozostałe materiały, na podstawie których ustanowiono plany skuteczności działania i docelowe parametry skuteczności działania;
- sporządzać kopie lub wyciągi z takich dokumentów;
- żądać udzielenia ustnych wyjaśnień na miejscu.

2. Inspekcje i kontrole, o których mowa w ust. 1, przeprowadzane są zgodnie z procedurami obowiązującymi w państwach członkowskich, w których mają one miejsce.

3. Krajowe organy nadzoru monitorują wykonanie niniejszego rozporządzenia w ramach obszaru skuteczności działania dotyczącego bezpieczeństwa zgodnie z procedurami nadzoru nad bezpieczeństwem ustanowionymi rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1034/2011 <sup>(1)</sup>.

4. W kontekście swoich inspekcji standaryzacyjnych EASA monitoruje wykonanie niniejszego rozporządzenia przez państwa członkowskie w ramach kluczowego obszaru skuteczności działania dotyczącego bezpieczeństwa zgodnie z metodyką pracy przewidzianą w art. 24 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 216/2008 <sup>(2)</sup>.

#### ROZDZIAŁ V

#### GROMADZENIE, ZATWIERDZANIE, ANALIZA, OCENA I ROZPOWSZECHNIANIE INFORMACJI DOTYCZĄCYCH SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ DLA JEDNOLITEJ EUROPEJSKIEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

#### Artykuł 21

#### Gromadzenie i zatwierdzanie danych na potrzeby weryfikacji skuteczności działania

1. Oprócz danych już zgromadzonych przez Komisję poprzez inne instrumenty unijne, które mogą być także stosowane na potrzeby weryfikacji skuteczności działania, krajowe organy nadzoru, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, operatorzy portów lotniczych, koordynatorzy portów lotniczych i przewoźnicy lotniczy zapewniają przekazanie Komisji danych, o których mowa w załączniku V, zgodnie z wymogami określonymi w tym załączniku.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 271 z 18.10.2011, s. 15.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

2. Krajowe organy mogą przekazać lub przeorganizować całkowicie lub częściowo zadanie związane z przesyłaniem danych pomiędzy ich krajowymi organami nadzoru, instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, operatorami portów lotniczych i koordynatorami portów lotniczych w celu uwzględnienia lokalnych uwarunkowań i istniejących już kanałów informacyjnych.

3. Przekazujący dane podejmują niezbędne środki dla zapewnienia jakości, zatwierdzenia i terminowego przesyłania danych, łącznie z przekazaniem dowodów potwierdzających przeprowadzenie kontroli jakości i procesów zatwierdzających, wyjaśnień w odpowiedzi na szczegółowe wnioski Komisji dotyczące jakości danych oraz, w stosownych przypadkach, planów działania na rzecz poprawy jakości danych. Dane przekazuje się bezpłatnie, w stosownych przypadkach w formie elektronicznej, przy użyciu formatu określonego przez Komisję.

4. Komisja ocenia jakość danych przesłanych zgodnie z ust. 1 i zatwierdza je. W przypadku gdy dane uniemożliwiają ich prawidłowe wykorzystanie do weryfikacji skuteczności działania, Komisja może – we współpracy z państwami członkowskimi, a w szczególności z krajowymi organami nadzoru – przyjąć stosowne środki, aby ocenić i poprawić jakość danych.

5. Do celów niniejszego rozporządzenia dane, o których mowa w ust. 1, przekazane już organizacji Eurocontrol, uznaje się za przekazane także Komisji. Jeżeli danych nie przekazano jeszcze organizacji Eurocontrol, Komisja i Eurocontrol dokonują stosownych uzgodnień, aby zapewnić Komisji dostęp do tych danych zgodnie z wymogami określonymi w ust. 3.

6. Każdorazowo po ustaleniu nowych istotnych wymogów dotyczących danych lub gdy spodziewana jest nieodpowiednia jakość danych, Komisja może przeprowadzić badania pilotażowe, w których uczestniczą na zasadzie dobrowolności państwa członkowskie lub zainteresowane strony, zanim wprowadzone zostaną nowe wymogi dotyczące danych poprzez zmianę niniejszego rozporządzenia. Tego rodzaju badania pilotażowe przeprowadza się w celu dokonania oceny możliwości zebrania odpowiednich danych, zrównoważenia korzyści z dostępu do danych w stosunku do kosztów ich zebrania i obciążenia dla respondentów.

#### Artykuł 22

### Udostępnianie informacji

1. Komisja rozpowszechnia informacje na potrzeby celów określonych w art. 11 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 4, oraz zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 550/2004.

2. Informacje określone w art. 3 ust. 3 lit. a) są udostępniane publicznie, w szczególności w formie elektronicznej. W tym celu Komisja podejmuje decyzję w sprawie polityki przetwarzania, ochrony, poufności i rozpowszechniania danych zebranych na potrzeby skuteczności działania w zastosowaniu art. 21 oraz odpowiednich praw własności intelektualnej.

3. Sprawozdania Komisji, o których mowa w art. 18 ust. 4, są udostępniane publicznie, a odniesienie do nich zostaje opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Komisja może podjąć decyzję o regularnym przekazywaniu innych ogólnych informacji zainteresowanym stronom, w szczególności w formie elektronicznej.

4. Ogólnounijne docelowe parametry, o których mowa w art. 10, oraz odniesienie do przyjętych planów skuteczności działania, o których mowa w rozdziale III, są udostępniane publicznie i publikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

5. Indywidualnego dostępu do szczegółowych informacji, takich jak zatwierdzone dane i statystyki, udziela się przekazującym dane, których bezpośrednio dotyczą te informacje i działania.

## ROZDZIAŁ VI

### PRZEPISY KOŃCOWE

#### Artykuł 23

### Zwolnienia

Jeżeli, zgodnie z procedurami ustanowionymi w art. 3 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013, ustalono, że niektóre lub wszystkie terminalowe służby żeglugi powietrznej lub służby CNS, MET oraz AIS danego państwa członkowskiego funkcjonują w warunkach rynkowych, a państwo członkowskie podjęło na mocy tego rozporządzenia decyzję, aby w odniesieniu do tych służb nie obliczać ustalonych kosztów, nie wyciszać i nie ustanawiać opłat za korzystanie z terminali oraz nie stosować zachęt finansowych, docelowe parametry efektywności kosztowej nie mają zastosowania do tych służb.

#### Artykuł 24

### Odwołanie

Państwa członkowskie gwarantują, że decyzje podejmowane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem mają odpowiednie uzasadnienie i podlegają skutecznej procedurze weryfikacyjnej lub odwoławczej.

#### Artykuł 25

### Weryfikacja systemu

Do końca każdego okresu odniesienia Komisja dokonuje weryfikacji systemu skuteczności działania, w szczególności poddając analizie skutki, efektywność i zakres tego systemu, uwzględniając prace przeprowadzone w tej dziedzinie przez ICAO.

#### Artykuł 26

### Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 677/2011

W rozporządzeniu (UE) nr 677/2011 wprowadza się następujące zmiany:

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

1) skreśla się motyw 28;

2) art. 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Celem wytyczenia długoterminowej perspektywy menedżer sieci opracowuje, utrzymuje i wdraża plan strategiczny sieci, który jest dostosowany do okresu odniesienia przewidzianego w art. 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013 (\*).

(\*) Dz.U. L 128 z 9.5.2013, s. 1.”;

3) art. 5 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Plan strategiczny sieci jest regularnie aktualizowany, przynajmniej 12 miesięcy przed rozpoczęciem każdego okresu odniesienia.”;

„ZAŁĄCZNIK IV

#### WZÓR PLANU STRATEGICZNEGO SIECI

Plan strategiczny sieci opiera się na następującej strukturze:

##### 1. WPROWADZENIE

1.1. Zakres planu strategicznego sieci (geograficzny i czasowy)

1.2. Przygotowanie planu oraz procedura zatwierdzenia

##### 2. KONTEKST OGÓLNY I WYMOGI OGÓLNE

2.1. Opis aktualnej i planowanej sytuacji w sieci, obejmujący ERND, ATFM, porty lotnicze i ograniczone zasoby

2.2. Wyzwania i możliwości w okresie obowiązywania planu (w tym prognoza zapotrzebowania ruchu oraz zmiany w skali światowej)

2.3. Cele w zakresie skuteczności działania oraz wymogi komercyjne wyrażone przez poszczególne zainteresowane strony, jak również ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania

##### 3. WIZJA STRATEGICZNA

3.1. Opis strategii, zgodnie z którą sieć będzie się rozwijała, tak by skutecznie osiągnąć docelowe parametry skuteczności działania oraz spełnić wymogi komercyjne

3.2. Zgodność z systemem skuteczności działania

3.3. 3.3. Zgodność z europejskim centralnym planem ATM

##### 4. CELE STRATEGICZNE

4.1. Opis celów strategicznych w odniesieniu do sieci:

a) uwzględnienie aspektów współpracy z uczestniczącymi zainteresowanymi stronami zaangażowanymi w działalność operacyjną, w kategoriach ról i obowiązków;

b) wskazanie, w jaki sposób cele strategiczne odpowiadają wymogom;

c) wskazanie sposobu pomiaru postępów na drodze do osiągnięcia tych celów;

d) wskazanie wpływu, jaki cele strategiczne będą miały na branżę oraz pozostałe obszary, których to dotyczy.

##### 5. PLANOWANIE STRATEGICZNE

5.1. Opis planowania krótko- i średnioterminowego:

a) priorytety dla każdego celu strategicznego;

4) art. 20 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Menedżer sieci corocznie składa sprawozdanie Komisji i Agencji na temat środków podjętych celem wykonania spoczywających na nim zadań. Sprawozdanie to dotyczy poszczególnych funkcji sieciowych oraz ogólnej sytuacji sieci i jest ściśle powiązane z treścią planu strategicznego sieci, planu operacyjnego sieci i planu skuteczności działania sieci, o których mowa w art. 6 lit. d) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 390/2013. Komisja informuje Komitet ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej.”;

5) załącznik IV otrzymuje brzmienie:

- b) realizacja każdego z celów strategicznych w kategoriach wymaganego wdrożenia technologii, wpływu strukturalnego, aspektów związanych z człowiekiem, powiązanych kosztów i korzyści, jak również niezbędnych systemu zarządzania oraz niezbędnych zasobów i regulacji;
- c) wymagany udział zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną w każdym elemencie planu, w tym ich role i obowiązki;
- d) uzgodniony stopień zaangażowania menedżera sieci we wsparcie realizacji każdego elementu planu dla każdej poszczególnej funkcji.

#### 5.2. Opis planowania długoterminowego:

- a) zamiar osiągnięcia każdego z celów strategicznych w kategoriach wymaganej technologii i odpowiednich aspektów dotyczących badań i rozwoju, wpływu strukturalnego, aspektów związanych z człowiekiem, uzasadnienia ekonomicznego, niezbędnego systemu zarządzania oraz niezbędnych regulacji, jak również powiązanych względów bezpieczeństwa i względów ekonomicznych uzasadniających te inwestycje;
- b) wymagany udział zainteresowanych stron zaangażowanych w działalność operacyjną w każdym elemencie planu, w tym ich role i obowiązki.

#### 6. OCENA RYZYKA

##### 6.1. Opis zagrożeń związanych z realizacją planu.

##### 6.2. Opis procesu monitorowania (w tym ewentualne odstępstwa od pierwotnych celów).

#### 7. ZALECENIA

##### 7.1. Wskazanie działań, jakie Unia i państwa członkowskie mają podjąć celem wsparcia realizacji planu”.

#### Artykuł 27

#### **Wejście w życie**

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od drugiego okresu odniesienia określonego w art. 8 oraz w trakcie tego okresu. W odniesieniu do stosowania systemu skuteczności działania, aby umożliwić przyjęcie ogólnounijnych docelowych parametrów w zastosowaniu art. 10 ust. 2 przed rozpoczęciem drugiego okresu odniesienia oraz opracowanie i przyjęcie planów skuteczności działania zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia, art. 1 ust. 3 i 4, art. 3 ust. 3 lit. i) oraz n),

art. 5 i 6, art. 9 ust. 3 i 4, art. 26, rozdział II, rozdział III, a także załączniki I, II, III, IV i V, stosuje się od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 28

#### **Uchylenie**

Ze skutkiem od dnia 1 stycznia 2015 r. uchyla się rozporządzenie Komisji (UE) nr 691/2010, art. 26 rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1216/2011, bez uszczerbku dla obowiązku państw członkowskich dotyczącego wdrożenia systemu skuteczności działania w trakcie pierwszego okresu odniesienia określonego w art. 8.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 3 maja 2013 r.

W imieniu Komisji  
José Manuel BARROSO  
Przewodniczący

## ZAŁĄCZNIK I

**KLUCZOWE WSKAŹNIKI SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA (KPI) ORAZ WSKAŹNIKI SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA (PI)**

## SEKCJA 1

**Do celów ustanawiania ogólnounijnych docelowych parametrów i monitorowania skuteczności działania na szczeblu unijnym**

## 1. BEZPIECZEŃSTWO

## 1.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

- a) Minimalny poziom efektywności zarządzania bezpieczeństwem w rozumieniu sekcji 2 pkt 1.1 lit. a).
- b) Odsetek zastosowań klasyfikacji dotkliwości w oparciu o metodologię narzędzia analizy ryzyka (RAT) w stosunku do zgłoszeń – przynajmniej – trzech kategorii zdarzeń: naruszeń minimów separacji, wtargnięć na pas startowy oraz szczególnych zdarzeń związanych z ATM we wszystkich jednostkach służb żeglugi powietrznej w rozumieniu sekcji 2 pkt 1.1 lit. b).

## 2. ŚRODOWISKO

## 2.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

- a) Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, określona w następujący sposób:
  - (i) wskaźnik ten stanowi porównanie długości odcinka na trasie faktycznej trajektorii otrzymanej z danych uzyskanych w wyniku nadzoru z odpowiadającym jej odcinkiem odległości po ortodromie, zsumowane dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice europejskiej przestrzeni powietrznej;
  - (ii) „na trasie” odnosi się do odległości przebytej poza okręgiem 40 mil morskich wokół portów lotniczych;
  - (iii) jeśli lot rozpoczyna się lub kończy poza europejską przestrzenią powietrzną, uwzględnia się tylko część lotu odbywającą się w europejskiej przestrzeni powietrznej.
- b) Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla trajektorii z ostatniego złożonego planu lotu, określona w następujący sposób:
  - (i) różnica między długością odcinka na trasie trajektorii z ostatniego złożonego planu lotu a odpowiadającym jej odcinkiem odległości po ortodromie, zsumowana dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice europejskiej przestrzeni powietrznej;
  - (ii) „na trasie” odnosi się do odległości przebytej poza okręgiem 40 mil morskich wokół portów lotniczych;
  - (iii) jeśli lot rozpoczyna się lub kończy poza europejską przestrzenią powietrzną, uwzględnia się tylko część lotu odbywającą się w europejskiej przestrzeni powietrznej.

## 2.2. Wskaźniki skuteczności działania

- a) Skuteczność procedur rezerwacyjnych do celów elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA), określona w następujący sposób:
  - (i) wskaźnik ten stanowi określenie stosunku czasu, który przedzielono danej przestrzeni powietrznej na potrzeby rezerwacji lub wydzielenia z ogólnego ruchu lotniczego, do czasu, przez który ta przestrzeń powietrzna była wykorzystywana na potrzeby działań wymagających tego rodzaju wydzielenia lub rezerwacji;
  - (ii) wskaźnik ten oblicza się osobno dla przydziałów przestrzeni powietrznej na szczeblu przedtaktycznym i taktycznym oraz włączając wszystkie przydziały zgłoszone menedżerowi sieci.
- b) Poziom wykorzystania możliwości planowania tras warunkowych (CDR) określony jako stosunek statków powietrznych zgłaszających plany lotu z wykorzystaniem CDR do liczby statków powietrznych, które mogłyby to zrobić.
- c) Skuteczne wykorzystanie CDR określone jako stosunek statków powietrznych wykorzystujących CDR do liczby statków powietrznych, które mogłyby to zrobić.

## 3. PRZEPUSTOWOŚĆ

## 3.1. Kluczowy wskaźnik skuteczności działania

Średnie opóźnienie w zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego (opóźnienie ATFM) na trasie przypadające na lot (w minutach), związane ze służbami żeglugi powietrznej, określone w następujących sposób:

- (i) opóźnienie ATFM na trasie to opóźnienie wyliczone przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM w rozumieniu rozporządzenia Komisji (UE) nr 255/2010 ustanawiającego wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego<sup>(1)</sup>, wyrażone jako różnica pomiędzy przewidywanym czasem startu zamówionym przez operatora statku powietrznego w ostatnim złożonym planie lotu a wyliczonym czasem startu przydzielonym przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 80 z 26.3.2010, s. 10.

(ii) wskaźnik ten obejmuje wszystkie loty IFR w europejskiej przestrzeni powietrznej i wszystkie przyczyny opóźnień ATFM, z wyłączeniem szczególnych wydarzeń;

(iii) wskaźnik ten jest wyliczany dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

### 3.2. Wskaźnik skuteczności działania

Średnie opóźnienie ATFM dla przylotów przypadające na lot (w minutach), związane ze służbami żeglugi powietrznej terminala i portu lotniczego oraz spowodowane ograniczeniami lądowania w porcie lotniczym przylotu, określone w następujący sposób:

(i) wskaźnik ten stanowi średnie powstałe opóźnienie ATFM przypadające na przylatujący lot IFR;

(ii) wskaźnik ten obejmuje wszystkie loty IFR lądujące w porcie lotniczym przylotu i wszystkie przyczyny opóźnień ATFM, z wyłączeniem szczególnych wydarzeń;

(iii) wskaźnik ten jest wyliczany dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

## 4. EFEKTYWNOŚĆ KOSZTOWA

### 4.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

a) Średni ogólnounijny ustalony koszt jednostkowy (DUC) dla trasowych służb żeglugi powietrznej, określony w następujący sposób:

(i) wskaźnik ten to stosunek między ustalonymi kosztami na trasie a prognozą ruchu na trasie wyrażony w trasowych jednostkach usługowych, według oczekiwań dla danego okresu na szczeblu Unii Europejskiej, zgodnie z założeniami Komisji na potrzeby ustalenia ogólnounijnych docelowych parametrów w zastosowaniu art. 10 ust. 5;

(ii) wskaźnik ten wyrażony jest w euro i według wartości rzeczywistych;

(iii) wskaźnik podaje się dla każdego roku okresu odniesienia.

b) Średni ogólnounijny ustalony koszt jednostkowy (DUC) dla terminalowych służb żeglugi powietrznej, określony w następujący sposób:

(i) wskaźnik ten jest wynikiem stosunku między ustalonymi kosztami a prognozą ruchu, wyrażonym w terminalowych jednostkach usługowych, zgodnie z założeniami Komisji na potrzeby ustalenia ogólnounijnych docelowych parametrów w zastosowaniu art. 10 ust. 5;

(ii) wskaźnik ten wyrażony jest w euro i według wartości rzeczywistych;

(iii) wskaźnik podaje się dla każdego roku okresu odniesienia;

(iv) wskaźnik ten stosuje się od początku trzeciego roku drugiego okresu odniesienia, z zastrzeżeniem decyzji, o której mowa w art. 10 ust. 3.

### 4.2. Wskaźnik skuteczności działania

Koszty organizacji Eurocontrol, a w szczególności ich ewolucja w porównaniu do zmian KPI określonego w pkt 4.1 lit. a). W tym celu państwa członkowskie dopilnowują, aby Eurocontrol przekazywał Komisji informacje o przyjętym budżecie oraz bieżącym budżecie i kosztach w trakcie okresu odniesienia, a także o zmianach kosztu jednostkowego będących wynikiem stosunku między przyjętymi kosztami a przewidywanymi zmianami w ruchu, w tym rozbieżności pokazujące zmiany w zakresie poszczególnych składników i wskazujące osobno poszczególne działania usługowe.

## SEKCJA 2

### Do celów ustanawiania lokalnych docelowych parametrów i monitorowania skuteczności działania na szczeblu lokalnym

## 1. BEZPIECZEŃSTWO

### 1.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

a) Efektywność zarządzania bezpieczeństwem w odniesieniu do państw członkowskich i ich krajowych organów nadzoru oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, uprawnionych do świadczenia usług związanych ze służbami ruchu lotniczego lub łącznością, nawigacją i nadzorem. KPI mierzy się poziomem wdrożenia następujących celów zarządzania:

(i) polityka i cele w zakresie bezpieczeństwa;

(ii) zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa;

(iii) zapewnienie bezpieczeństwa;

(iv) promowanie bezpieczeństwa;

- (v) kultura bezpieczeństwa.
- b) Stosowanie klasyfikacji dotkliwości w oparciu o metodologię narzędzia analizy ryzyka (RAT) w stosunku do zgłoszeń – przynajmniej – naruszeń minimów separacji, wtargnięć na pas startowy oraz szczególnych zdarzeń związanych z ATM we wszystkich jednostkach służb żeglugi powietrznej. W sprawozdawczości dotyczącej przedmiotowych zdarzeń państwa członkowskie i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej stosują następujące stopnie dotkliwości:
  - (i) poważny incydent;
  - (ii) ważny incydent;
  - (iii) znaczny incydent;
  - (iv) bez wpływu na bezpieczeństwo;
  - (v) nieokreślony; np. brak wystarczających informacji, niejednoznaczne lub sprzeczne dowody uniemożliwiające jego ustalenie.

W odniesieniu do każdego zdarzenia sporządzane jest sprawozdanie dotyczące stosowania metody.

- c) Sprawozdawczość przekazywana przez państwa członkowskie i ich instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej na temat poziomu stosowania zasady „just culture” i odpowiednio poziomu jej niestosowania.

Do celów przedmiotowych wskaźników „lokalny” oznacza „na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej” ze wskazaniem – na potrzeby monitorowania – wkładu na szczeblu krajowym.

## 1.2. Wskaźniki skuteczności działania

- a) Stosowanie przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, jeżeli są one dostępne, które obejmuje – co najmniej – monitorowanie naruszeń minimów separacji i wtargnięć na pas startowy.
- b) Sprawozdawczość przekazywana co roku przez państwa członkowskie i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej na temat poziomu zgłaszania zdarzeń, której celem jest zmierzenie poziomu zgłaszania i rozwiązywanie kwestii poprawy kultury sprawozdawczej.
- c) liczba – przynajmniej – naruszeń minimów separacji, wtargnięć na pas startowy, naruszeń przestrzeni powietrznej oraz szczególnych zdarzeń związanych z ATM we wszystkich jednostkach służb żeglugi powietrznej.

Do celów przedmiotowych wskaźników „lokalny” oznacza „na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej” ze wskazaniem – na potrzeby monitorowania – wkładu na szczeblu krajowym.

## 2. ŚRODOWISKO

### 2.1. Kluczowy wskaźnik skuteczności działania

Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii, określona w następujący sposób:

- (i) wskaźnik ten stanowi porównanie długości odcinka na trasie faktycznej trajektorii otrzymanej z danych uzyskanych w wyniku nadzoru z długością przebytego odcinka, zsumowane dla wszystkich lotów IFR odbywających się w granicach lub przekraczających granice europejskiej przestrzeni powietrznej;
- (ii) „na trasie” odnosi się do odległości przebytej poza okręgiem 40 mil morskich wokół portów lotniczych;
- (iii) jeśli lot rozpoczyna się lub kończy poza lokalną przestrzenią powietrzną, uwzględnia się tylko część lotu odbywającą się w lokalnej przestrzeni powietrznej.
- (iv) „długość przebytego odcinka” to funkcja położenia punktów wejścia i wyjścia lotu do i poza granice lokalnej przestrzeni powietrznej. Długość przebytego odcinka stanowi udział w odległości wykorzystywanej we wskaźniku ogólnounijnym wyznaczony przez te punkty. Suma tych długości na odcinku wszystkich lokalnych przestrzeni powietrznych, przez które przebiegał lot, jest równa odległości wykorzystywanej we wskaźniku ogólnounijnym.

Do celów przedmiotowego wskaźnika „lokalny” oznacza „na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej”.

### 2.2. Wskaźniki skuteczności działania

- a) Dodatkowy czas w fazie kołowania, określony w następujący sposób:
  - (i) wskaźnik ten oznacza różnicę między faktycznym czasem kołowania a czasem optymalnym obliczonym w oparciu o czasy kołowania w okresach niskiego natężenia ruchu;
  - (ii) wskaźnik ten wyraża się w minutach na odlot dla całego roku kalendarzowego.
- b) Dodatkowy czas w przestrzeni powietrznej terminalu, określony w następujący sposób:
  - (i) wskaźnik ten oznacza różnicę między czasem przejścia ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area) a czasem optymalnym obliczonym w oparciu o czasy przejścia ASMA w okresach niskiego natężenia ruchu;
  - (ii) wskaźnik ten wyraża się w minutach na przylot dla całego roku kalendarzowego.
  - (iii) ASMA określa się jako wirtualny walec o promieniu 40 mil morskich wokół portu lotniczego przylotu.



c) Wskaźniki określone w sekcji 1 ppkt 2.2.

Do celów wskaźników a) i b) „lokalny” oznacza „na szczeblu krajowym” z rozbiciem do poziomu portów lotniczych. Do celów wskaźnika c) „lokalny” oznacza „na szczeblu krajowym”.

### 3. PRZEPUSTOWOŚĆ

#### 3.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

a) Średnie opóźnienie ATFM na trasie przypadające na lot (w minutach), określone w następujący sposób:

(i) opóźnienie ATFM na trasie to opóźnienie wyliczone przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 255/2010, wyrażone jako różnica pomiędzy przewidywanym czasem startu zamówionym przez operatora statku powietrznego w ostatnim złożonym planie lotu a wyliczonym czasem startu przydzielonym przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM;

(ii) wskaźnik ten obejmuje wszystkie loty IFR przechodzące przez lokalną przestrzeń powietrzną i wszystkie przyczyny opóźnień ATFM, z wyłączeniem szczególnych wydarzeń;

(iii) wskaźnik ten jest wyliczany dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

Do celów przedmiotowego wskaźnika „lokalny” oznacza „na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej” z rozbiciem monitorowanym na najwłaściwszy szczebel do celów przejrzystości.

b) Średnie opóźnienie ATFM dla przylotów przypadające na lot (w minutach), związane ze służbami żeglugi powietrznej terminala i portu lotniczego oraz spowodowane ograniczeniami lądowania w porcie lotniczym przylotu, określone w następujący sposób:

(i) wskaźnik ten stanowi średnie powstałe opóźnienie ATFM przypadające na przylatujący lot IFR;

(ii) wskaźnik ten obejmuje wszystkie loty IFR lądujące w porcie lotniczym przylotu i wszystkie przyczyny opóźnień ATFM, z wyłączeniem szczególnych wydarzeń;

(iii) wskaźnik ten jest wyliczany dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

Do celów przedmiotowego wskaźnika „lokalny” oznacza „na szczeblu krajowym” z rozbiciem do poziomu portów lotniczych na potrzeby monitorowania.

#### 3.2. Wskaźniki skuteczności działania

a) Przestrzeganie przydziałów czasu na start i lądowanie wynikających z ATFM zgodnie z art. 11 rozporządzenia (UE) nr 255/2010.

b) Średnie opóźnienie przed odlotem przypadające na lot (w minutach) i związane ze służbami kontroli ruchu lotniczego, spowodowane ograniczeniami startu w porcie lotniczym odlotu, określone w następujący sposób:

(i) wskaźnik ten stanowi średnią opóźnień przed odlotem przypadającą na odlatujący lot IFR i związaną ze służbami kontroli ruchu lotniczego;

(ii) wskaźnik ten uwzględnia wszystkie loty IFR startujące z portu lotniczego odlotu i obejmuje opóźnienia w starcie wynikające z ograniczeń służby kontroli ruchu lotniczego od momentu gotowości statku powietrznego do opuszczenia swojego stanowiska odlotu;

(iii) wskaźnik ten jest wyliczany dla całego roku kalendarzowego i dla każdego roku okresu odniesienia.

Do celów przedmiotowych wskaźników „lokalny” oznacza „na szczeblu krajowym” z rozbiciem do poziomu portów lotniczych na potrzeby monitorowania.

### 4. EFEKTYWNOŚĆ KOSZTOWA

#### 4.1. Kluczowe wskaźniki skuteczności działania

a) Ustalony koszt jednostkowy (DUC) dla trasowych służb żeglugi powietrznej, określony w następujący sposób:

(i) wskaźnik ten to stosunek między ustalonymi kosztami na trasie a prognozą ruchu w strefie pobierania opłat wyrażony w trasowych jednostkach usługowych, według oczekiwań dla danego okresu na szczeblu lokalnym, uwzględnionymi w planach skuteczności działania zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. a) i b);

(ii) wskaźnik wyrażony jest w walucie krajowej i według wartości rzeczywistych;

(iii) wskaźnik podaje się dla każdego roku okresu odniesienia.

b) Ustalony koszt jednostkowy/ustalone koszty jednostkowe (DUC) dla terminalowych służb żeglugi powietrznej, określony(-e) w następujący sposób:

(i) wskaźnik jest wynikiem stosunku między ustalonymi kosztami a prognozą ruchu wyrażonym w terminalowych jednostkach usługowych, zawartą w planach skuteczności działania zgodnie z art. 11 ust. 3 lit. a) i b);

(ii) wskaźnik wyrażony jest w walucie krajowej i według wartości rzeczywistych;

(iii) wskaźnik podaje się dla każdego roku okresu odniesienia;

Do celów przedmiotowych dwóch wskaźników „lokalny” oznacza „na szczeblu strefy pobierania opłat”.

—

## ZAŁĄCZNIK II

## WZÓR PLANÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

Plany skuteczności działania opierają się na następującej strukturze:

## 1. WPROWADZENIE

- 1.1. Opis sytuacji (zakres planu, wykaz uwzględnionych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej itp.).
- 1.2. Opis scenariusza makroekonomicznego dla okresu odniesienia obejmujący ogólne założenia (przewidywany ruch itp.).
- 1.3. Opis rezultatów konsultacji z zainteresowanymi stronami przeprowadzonej w celu opracowania planu skuteczności działania oraz poczynionych uzgodnień i kwestii spornych, a także przyczyn braku porozumienia.
- 1.4. Opis działań podjętych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej w celu wdrożenia planu strategicznego sieci na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej oraz pozostałych przewodnich zasad dotyczących działania funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w perspektywie długoterminowej.
- 1.5. Wykaz portów lotniczych objętych wymogami systemu skuteczności działania w zastosowaniu art. 1 rozporządzenia, wraz ze średnią liczbą obsługiwanych przez nie handlowych operacji lotniczych IFR.
- 1.6. Wykaz portów lotniczych objętych zwolnieniem zgodnie z art. 1 ust. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013, wraz ze średnią liczbą obsługiwanych przez nie handlowych operacji lotniczych IFR.

## 2. INWESTYCJE

- 2.1. Opis i uzasadnienie kosztów, charakteru i wkładu inwestycji w nowe systemy ATM oraz gruntownych modernizacji istniejących systemów ATM w realizację docelowych parametrów skuteczności działania, w tym ich istotności i spójności z europejskim centralnym planem ATM, wspólnymi projektami, o których mowa w art. 15a rozporządzenia (WE) nr 550/2004, oraz – w stosownych przypadkach – planem strategicznym sieci.
- 2.2. Opis i uzasadnienie, o których mowa w pkt 2.1, muszą w szczególności zawierać:
  - (i) odniesienie kwoty inwestycji, których dotyczy opis, i uzasadnienie podawane zgodnie z pkt 2.1., do całkowitej kwoty inwestycji;
  - (ii) rozróżnienie między inwestycjami w nowe systemy, modernizacją istniejących systemów oraz inwestycjami odtworzeniowymi;
  - (iii) odniesienie każdej inwestycji w nowe systemy ATM i gruntownych modernizacji istniejących systemów ATM do europejskiego planu centralnego ATM, wspólnych projektów, o których mowa w art. 15a rozporządzenia (WE) nr 550/2004, oraz – w stosownych przypadkach – planu strategicznego sieci;
  - (iv) wyszczególnienie synergii osiągniętej na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej lub – w stosownych przypadkach – z innymi państwami członkowskimi lub funkcjonalnymi blokami przestrzeni powietrznej, w szczególności pod kątem wspólnej infrastruktury i wspólnych zamówień;
  - (v) dokładne określenie spodziewanych korzyści z tych inwestycji pod kątem skuteczności działania w ramach czterech kluczowych obszarów skuteczności działania, rozdzielając je między fazy lotu na trasie i fazy lotu w terminalu/w porcie lotniczym, a także datę, od której korzyści te są spodziewane;
  - (vi) informacje na temat procesu podejmowania decyzji, na podstawie którego realizowane są inwestycje, takie jak istnienie udokumentowanych analiz kosztów i korzyści, organizacja konsultacji z użytkownikami, ich wyniki i wszelkie sporne stanowiska, jakie zostały wyrażone.

## 3. DOCELOWE PARAMETRY SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA NA SZCZEBLU LOKALNYM

- 3.1. Docelowe parametry skuteczności działania dla każdego kluczowego obszaru skuteczności działania, ustalone w odniesieniu do każdego kluczowego wskaźnika skuteczności działania określonego w sekcji 2 załącznika I, dla całego okresu odniesienia, z rocznymi wartościami stosowanymi na potrzeby monitorowania i zachęt:
  - a) Bezpieczeństwo
    - (i) poziom efektywności zarządzania bezpieczeństwem: docelowe parametry na szczeblu lokalnym dla każdego roku okresu odniesienia;
    - (ii) zastosowanie klasyfikacji dotkliwości w oparciu o metodologię narzędzia analizy ryzyka (RAT): docelowe parametry na szczeblu lokalnym dla każdego roku okresu odniesienia (w ujęciu procentowym);
    - (iii) „just culture”: docelowe parametry na szczeblu lokalnym dla ostatniego roku okresu odniesienia.

- b) Środowisko
- (i) opis procedury służącej poprawie w zakresie projektowania tras;
  - (ii) przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii.
- c) Przepustowość
- (i) średnie opóźnienie ATFM na trasie przypadające na lot (w minutach);
  - (ii) średnie opóźnienie ATFM dla przylotów w terminalu przypadające na lot (w minutach);
  - (iii) plan przepustowości ustanowiony przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.
- d) Efektywność kosztowa
- (i) ustalone koszty trasowych i terminalowych służb żeglugi powietrznej, określone zgodnie z przepisami art. 15 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia (WE) nr 550/2004 i w zastosowaniu przepisów rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013 dla każdego roku okresu odniesienia;
  - (ii) trasowe i terminalowe jednostki usługowe planowane dla każdego roku okresu odniesienia;
  - (iii) wynikające z powyższego ustalone koszty jednostkowe dla okresu odniesienia;
  - (iv) opis i uzasadnienie stopy zwrotu z kapitału własnego danej instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, a także wykorzystania dźwigni finansowej i poziomu/składu posiadanych aktywów przyjętego do wyliczenia kosztu kapitału zawartego w ustalonych kosztach;
  - (v) opis i wyjaśnienie przeniesień z lat poprzedzających okres odniesienia;
  - (vi) opis założeń ekonomicznych, w tym:
    - założeń inflacyjnych wykorzystanych w planie w odniesieniu do źródła międzynarodowego, takiego jak wskaźnik cen konsumpcyjnych (CPI) MFW (Międzynarodowego Funduszu Walutowego), do celów prognoz, oraz zharmonizowany wskaźnik cen konsumpcyjnych Eurostatu do celów oceny stanu faktycznego. Uzasadnienie wszelkich odstępstw od tych źródeł,
    - założenia, na podstawie których obliczono koszty emerytur zawarte w ustalonych kosztach, w tym opis stosownych obowiązujących krajowych przepisów dotyczących emerytur i ich księgowania, na których oparto przedmiotowe założenia, wraz z informacjami na temat przewidywanych zmian w tych przepisach,
    - założenia dotyczące oprocentowania pożyczek finansujących świadczenie usług przez służby żeglugi powietrznej, w tym stosowne informacje dotyczące pożyczek (kwot, okresu kredytowania itd.) oraz wyjaśnienie średniego (ważonego) oprocentowania długu przyjętego do wyliczenia stopy kosztu kapitału przed podatkiem oraz kosztu kapitału uwzględnionego w ustalonych kosztach,
    - dostosowania wykraczające poza przepisy międzynarodowych standardów rachunkowości;
  - (vii) w stosownych przypadkach, opis dotyczący poprzedniego okresu odniesienia, obejmujący istotne wydarzenia i okoliczności określone w art. 14 ust. 2 lit. a) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013 z zastosowaniem kryteriów określonych w art. 14 ust. 2 lit. b) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013, w tym ocena poziomu i składu kosztów objętych zwolnieniem ze stosowania art. 14 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013 oraz ich uzasadnienie;
  - (viii) w stosownych przypadkach, opis wszelkich istotnych planów restrukturyzacyjnych w trakcie okresu odniesienia, w tym poziomu kosztów restrukturyzacji, oraz uzasadnienie tych kosztów w odniesieniu do korzyści netto odnoszonych w czasie przez użytkowników przestrzeni powietrznej;
  - (ix) w stosownych przypadkach, zatwierdzone koszty restrukturyzacji z poprzednich okresów odniesienia przewidziane do odzyskania.
- 3.2. Opis i wyjaśnienie zgodności docelowych parametrów skuteczności działania z ogólnounijnymi docelowymi parametrami skuteczności działania. W przypadku braku ogólnounijnego parametru docelowego w zakresie skuteczności działania, opis i wyjaśnienie docelowych parametrów ustanowionych w planie oraz sposobu, w jaki przyczyniają się one do zwiększenia skuteczności działania europejskiej sieci ATM.
- 3.3. Opis i wyjaśnienie zależności i kompromisów między kluczowymi obszarami skuteczności działania, w tym założeń wykorzystanych do oceny kompromisów.
- 3.4. Wkład każdej z poszczególnych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w realizację docelowych parametrów skuteczności działania określonych dla danego funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. c) ppkt (ii).

#### 4. SYSTEMY ZACHĘT

- 4.1. Opis i wyjaśnienie systemów zachęt stosowanych w odniesieniu do instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

#### 5. WOJSKOWY WYMIAR PLANU

Opis cywilno-wojskowego wymiaru planu zawierający skuteczność zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA) w celu zwiększenia przepustowości z odpowiednim uwzględnieniem skuteczności działań wojskowych, oraz, w razie konieczności, stosownych wskaźników skuteczności działania i docelowych parametrów skuteczności działania zgodnych ze wskaźnikami i docelowymi parametrami planu skuteczności działania.

#### 6. ANALIZA PODATNOŚCI I PORÓWNANIE Z POPRZEDNIM PLANEM SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

- 6.1. Podatność na zewnętrzne założenia.
- 6.2. Porównanie z poprzednim planem skuteczności działania.

#### 7. REALIZACJA PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

Opis środków wdrożonych przez krajowy organ nadzoru dla realizacji docelowych parametrów skuteczności działania, takich jak:

- (i) mechanizmy monitorowania zapewniające wdrożenie programów bezpieczeństwa ANS i planów biznesowych,
  - (ii) środki służące monitorowaniu i informowaniu o realizacji planów skuteczności działania, w tym sposób postępowania w przypadku nieosiągnięcia docelowych parametrów w okresie odniesienia.
-

## ZAŁĄCZNIK III

## WZÓR PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA SIECI

Plan skuteczności działania dla menedżera sieci opiera się na następującej strukturze:

## 1. WPROWADZENIE

- 1.1. Opis sytuacji (zakres planu, uwzględnione funkcje itp.).
- 1.2. Opis scenariusza makroekonomicznego dla okresu odniesienia obejmujący ogólne założenia (przewidywany ruch itp.).
- 1.3. Opis zgodności z planem strategicznym sieci
- 1.4. Opis wyników konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie przygotowania planu skuteczności działania (najważniejsze kwestie podniesione przez uczestników oraz, w miarę możliwości, uzgodnione kompromisy).

## 2. DOCELOWE PARAMETRY SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

- 2.1. Opis kluczowych wskaźników skuteczności działania w każdym istotnym kluczowym obszarze skuteczności działania
- 2.2. Docelowe parametry skuteczności działania dla każdego odpowiedniego kluczowego obszaru skuteczności działania, ustalone w odniesieniu do każdego odpowiedniego kluczowego wskaźnika skuteczności działania, dla całego okresu odniesienia, z rocznymi wartościami stosowanymi na potrzeby monitorowania i zachęt.
- 2.3. Opis i wyjaśnienie wkładu docelowych parametrów skuteczności działania w ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania oraz ich wpływu na te ogólnounijne docelowe parametry.
- 2.4. Opis wkładu docelowych parametrów skuteczności działania w funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej oraz ich wpływu na te bloki

## 3. WKŁAD KAŻDEJ FUNKCJI

- 3.1. Poszczególne docelowe parametry skuteczności działania dla każdej funkcji (ATFM, ERND, kody transpondera SSR, częstotliwości).

## 4. WYMIAR WOJSKOWY

- 4.1. Opis cywilno-wojskowego wymiaru planu przedstawiający skuteczność zastosowania koncepcji elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej (FUA) w celu zwiększenia przepustowości z odpowiednim uwzględnieniem skuteczności działań wojskowych, oraz, w razie konieczności, stosownych wskaźników skuteczności działania i docelowych parametrów skuteczności działania zgodnych ze wskaźnikami i docelowymi parametrami planu skuteczności działania.

## 5. ANALIZA PODATNOŚCI I PORÓWNANIE Z POPRZEDNIM PLANEM SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

- 5.1. Podatność na zewnętrzne założenia.
- 5.2. Porównanie z poprzednim planem skuteczności działania.

## 6. REALIZACJA PLANU SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA

- 6.1. Opis środków wdrożonych na potrzeby realizacji docelowych parametrów skuteczności działania, takich jak:
  - mechanizmy monitorowania zapewniające wdrożenie działań w zakresie bezpieczeństwa i planów biznesowych,
  - środki służące monitorowaniu i informowaniu o realizacji planów skuteczności działania, w tym sposób postępowania w przypadku nieosiągnięcia docelowych parametrów w okresie odniesienia.

## ZAŁĄCZNIK IV

**ZASADY OCENY PLANÓW SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA I DOCELOWYCH PARAMETRÓW  
SKUTECZNOŚCI DZIAŁANIA**

Komisja stosuje następujące kryteria oceny:

**1. KRYTERIA OGÓLNE**

- a) Zgodność z wymogami dotyczącymi przygotowania i przyjęcia planu skuteczności działania, w szczególności ocena uzasadnień podanych w planie skuteczności działania.
- b) Analiza rzeczowa uwzględniająca ogólną sytuację każdego pojedynczego państwa, w tym ostatnie zmiany w sytuacji ekonomicznej i prognozy ruchu;
- c) Poziom skuteczności działania na początku okresu odniesienia i planowany zakres poprawy na przyszłość;
- d) Poziom skuteczności działania osiągnięty w poprzednim okresie odniesienia;
- e) Istotność inwestycji i wydatków kapitałowych pod kątem europejskiego planu centralnego ATM, wspólnych projektów, o których mowa w art. 15a rozporządzenia (WE) nr 550/2004, oraz – w stosownych przypadkach – planu strategicznego sieci, a także synergii osiągniętych na szczeblu funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej lub na szczeblu regionalnym;
- f) Wyniki konsultacji z zainteresowanymi stronami w sprawie zaproponowanych docelowych parametrów.

**2. BEZPIECZEŃSTWO**

- a) Porównanie poziomu efektywności zarządzania bezpieczeństwem na szczeblu lokalnym z ogólnounijnymi docelowymi parametrami;
- b) Porównanie wyników stosowania klasyfikacji dotkliwości opartej na metodologii narzędzia analizy ryzyka (RAT) na szczeblu lokalnym z ogólnounijnymi docelowymi parametrami;
- c) Poziom stosowania zasady „just culture” na szczeblu lokalnym.

**3. ŚRODOWISKO**

Przeciętna horyzontalna efektywność lotu na trasie dla faktycznej trajektorii:

- a) porównanie z danymi historycznymi na temat skuteczności działania osiągniętej w poprzednich latach;
- b) porównanie z wartością odniesienia opartą na informacjach przedstawionych przez menedżera sieci;
- c) zgodność z planem usprawnienia europejskiej sieci tras opracowanym przez menedżera sieci.

**4. PRZEPUSTOWOŚĆ**

Poziom opóźnień na trasie. Porównanie spodziewanego poziomu opóźnień ATFM na trasie przyjętego w planie skuteczności działania z:

- a) wartością odniesienia opartą na informacjach z planu operacyjnego sieci opracowanego przez menedżera sieci;
- b) planem przepustowości ustanowionym przez instytucję(-e) zapewniającą(-e) trasowe służby żeglugi powietrznej zgodnie z planem operacyjnym sieci opracowanym przez menedżera sieci.

Średnie opóźnienie ATFM przylotów na szczeblu krajowym. Ocena uzasadnienia przedstawionego w planie skuteczności działania oraz w szczególności:

- a) porównanie z danymi historycznymi na temat skuteczności działania osiągniętej na przestrzeni ostatnich pięciu lat;
- b) wkład poszczególnych portów lotniczych w realizację lokalnych docelowych parametrów oraz porównanie z innymi podobnymi portami lotniczymi;
- c) spodziewane korzyści operacyjne wynikające z planowanych inicjatyw.

**5. EFEKTYWNOŚĆ KOSZTOWA**

- a) Trend ustalonego kosztu jednostkowego: ocena, czy przedstawione ustalone koszty jednostkowe będą zmniejszać się zgodnie z ogólnounijnym parametrem docelowym w zakresie efektywności kosztowej oraz czy przyczyniają się one w odpowiedni sposób do realizacji tego parametru docelowego na przestrzeni całego okresu odniesienia, a także dla każdego pojedynczego roku, z uwzględnieniem – w stosownych przypadkach – kosztów restrukturyzacji;

- b) Trend terminalowego kosztu jednostkowego: ocena, czy przedstawione ustalone koszty jednostkowe będą zmieniać się zgodnie z ogólnounijnym parametrem docelowym w zakresie efektywności kosztowej oraz czy przyczyniają się one w odpowiedni sposób do realizacji tego parametru docelowego na przestrzeni całego okresu odniesienia, a także dla każdego pojedynczego roku. Ponadto do oceny wykorzystuje się następujące kryteria:
- (i) zgodność ze zmianami ustalonych kosztów jednostkowych na trasie, z uwzględnieniem wszystkich ujednocień między tymi kosztami;
  - (ii) zgodność z założeniami przyjętymi do ustalania docelowych parametrów efektywności kosztowej na trasie (takimi jak inflacja, założenia ekonomiczne, trendy ruchu);
  - (iii) planowane nakłady w porównaniu z historycznymi trendami kosztów terminalowych służb żeglugi powietrznej;
  - (iv) trendy w ogólnych ustalonych kosztach ANS w ujęciu „gate-to-gate”;
  - (v) opis i uzasadnienie wszelkich zmian w przydziałach kosztów między trasowymi i terminalowymi służbami żeglugi powietrznej, w porównaniu z poprzednim okresem odniesienia i na przestrzeni bieżącego okresu odniesienia; oraz
  - (vi) wszelkie szczególne okoliczności na szczeblu lokalnym.
- c) Poziom ustalonego kosztu jednostkowego: porównanie przedłożonych lokalnych kosztów jednostkowych ze średnim kosztem jednostkowym państw członkowskich lub funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej o podobnym otoczeniu operacyjnym i gospodarczym zgodnie z ustaleniami Komisji w zastosowaniu art. 10 ust. 5;
- d) Koszt kapitału:
- (i) poziom/skład posiadanych aktywów przyjęty do wyliczenia kosztu kapitału;
  - (ii) stopa kosztu kapitału przed podatkiem wraz z oprocentowaniem długu i zwrotem z kapitału własnego; oraz
  - (iii) zwrot z kapitału własnego instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
- e) Poziom/skład kosztów ponoszonych zgodnie z art. 6 ust. 2 lit. a) i b) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013 oraz zawartych w kosztach ustalonych;
- f) Założenia dotyczące prognozy ruchu: porównanie lokalnych prognoz jednostek usługowych wykorzystanych w planie skuteczności działania z prognozami ruchu służb statystyczno-prognostycznych organizacji Eurocontrol (STATFOR) dostępnymi na trzy miesiące przed złożeniem planu skuteczności działania;
- g) Założenia ekonomiczne:
- (i) sprawdzenie, czy założenia inflacyjne przyjęte w planie skuteczności działania są zgodne z prognozami odniesienia wskaźnika cen konsumpcyjnych MFW (Międzynarodowego Funduszu Walutowego) oraz sprawdzenie uzasadnień wszelkich odstępstw;
  - (ii) sprawdzenie opisu i uzasadnienia założeń, na podstawie których wyliczono koszty emerytur zawarte w ustalonych kosztach;
  - (iii) sprawdzenie opisu stosownych obowiązujących krajowych przepisów dotyczących emerytur i ich księgowania, na których oparto założenia dotyczące emerytur;
  - (iv) sprawdzenie opisu i uzasadnienia założeń dotyczących oprocentowania pożyczek finansujących świadczenie usług przez służby żeglugi powietrznej, w tym stosownych informacji dotyczących pożyczek (kwot, okresu kredytowania itd.) oraz uzgodnienie ze średnim (ważonym) oprocentowaniem długu przyjętym do wyliczenia stopy kosztu kapitału przed podatkiem oraz kosztu kapitału uwzględnionego w ustalonych kosztach;
  - (v) sprawdzenie opisu i uzasadnienia ewentualnych dostosowań wykraczających poza przepisy międzynarodowych standardów rachunkowości.
- h) Poziom, skład i uzasadnienie kosztów objętych zwolnieniem ze stosowania art. 14 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 391/2013;
- i) W stosownych przypadkach, po ukończeniu restrukturyzacji, zapewnienie w perspektywie czasowej korzyści netto użytkownikom przestrzeni powietrznej w porównaniu z odzyskanymi kosztami restrukturyzacji.



## ZAŁĄCZNIK V

**WYKAZ DANYCH PRZEKAZYWANYCH DO CELÓW NINIEJSZEGO ROZPORZĄDZENIA**

Do celów przeglądu skuteczności działania przekazywane lub udostępniane są następujące dane:

**1. PRZEZ KRAJOWE ORGANY NADZORU****1.1. Specyfikacja zestawu danych**

Krajowe organy nadzoru przekazują następujące dane:

- a) informacje wymagane do dostosowania się do kluczowych wskaźników skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w załączniku I;

Ponadto krajowe organy nadzoru zapewniają dostępność następujących danych:

- b) danych wykorzystanych i obliczonych przez centralny organ odpowiedzialny za ATFM, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 255/2010 w sprawie ATFM, takich jak plany lotu dla ogólnego ruchu lotniczego zgodnego z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR), faktyczne trasy przelotu, dane uzyskane w wyniku nadzoru w oparciu o raportowanie w 30-sekundowych interwałach, opóźnienia ATFM na trasie i w portach lotniczych, zwolnienia ze środków ATFM, przestrzeganie przydziałów czasu na start lub lądowanie w ramach ATFM, częstotliwość korzystania z tras warunkowych;
- c) zdarzeń związanych z bezpieczeństwem w zakresie ATM;
- d) informacji dotyczących zaleceń w sprawie bezpieczeństwa i działań naprawczych przeprowadzonych na podstawie analizy lub badania incydentów związanych z ATM, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 <sup>(1)</sup> w sprawie badania wypadków i dyrektywą 2003/42/WE w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym;
- e) informacji dotyczących elementów wprowadzonych w celu propagowania zasad „just culture”;
- f) danych wspomagających zadania, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. m) i n) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005 ustanawiającego wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA) <sup>(2)</sup>.
- g) danych wspomagających zadania, o których mowa w ust. 8 załącznika V do rozporządzenia Komisji (UE) nr 677/2011 ustanawiającego szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM).

Krajowe organy nadzoru dopilnowują, aby stosowanie wspólnego wykazu czynników przyczynowych/sprzyjających do celów analizy zdarzeń było obowiązkowe.

Krajowe organy nadzoru zbierają i udostępniają następujące dane:

- h) informacje zebrane przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej za pośrednictwem zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, jeżeli są one dostępne;
- i) trendy dotyczące – przynajmniej – naruszeń minimów separacji, wtargnięć na pas startowy, naruszeń przestrzeni powietrznej oraz szczególnych zdarzeń związanych z ATM we wszystkich jednostkach służb żeglugi powietrznej;
- j) informacje na temat sposobu stosowania koncepcji FUA przez organy krajowe/organy funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej w celu zapewnienia maksymalnych korzyści zarówno cywilnym, jak i wojskowym użytkownikom przestrzeni powietrznej.

**1.2. Okresowość i terminy przekazywania danych**

Dane, o których mowa w pkt 1.1 lit. a), c), d), e), f), h) oraz i), należy przekazywać co roku. Przed dniem 1 lutego każdego roku krajowe organy nadzoru informują EASA o przeprowadzeniu rocznych pomiarów za pomocą kwestionariuszy dotyczących efektywności zarządzania bezpieczeństwem (pkt 1.1 lit. a)) i „just culture” (pkt 1.1 lit. e)) za poprzedni rok. W przypadku wystąpienia jakichkolwiek zmian w rocznych pomiarach KPI krajowe organy nadzoru powiadamiają o nich przed terminem złożenia następnego sprawozdania rocznego.

Dane, o których mowa w pkt 1.1 lit. b) i g), należy przekazywać co miesiąc.

Przed dniem 1 lutego każdego roku, krajowe organy nadzoru przekazują swoją roczną ekspertyzę na temat stosowania koncepcji FUA, zgodnie z pkt 1.1 lit. j), za poprzedni rok.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 319 z 12.12.1994, s. 14.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 342 z 24.12.2005, s. 20.

## 2. PRZEZ INSTYTUCJE ZAPEWNIAJĄCE SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

Niniejsza sekcja dotyczy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, o których mowa w art. 1 ust. 2. W pojedynczych przypadkach organy krajowe mogą uwzględnić instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, które nie przekraczają limitu ustanowionego w art. 1 ust. 3. O podjęciu takiej decyzji powiadamiają one odpowiednio Komisję.

### 2.1. Specyfikacja zestawu danych

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej udostępniają następujące dane:

- a) dane, o których mowa w specyfikacji organizacji Eurocontrol zatytułowanej „EUROCONTROL Specification for Economic Information Disclosure” (Specyfikacja dotycząca ujawniania informacji ekonomicznych), wydanie 2.6 z dnia 31 grudnia 2008 r. oznaczone jako EUROCONTROL-SPEC-0117, do celów przekazywania danych do roku 2013 włącznie, oraz wydanie 3.0 z dnia 4 grudnia 2012 r. – począwszy od roku 2014;
- b) roczne sprawozdania i plany biznesowe w części dotyczącej skuteczności działania, a także roczny plan ustanowiony przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej zgodnie z sekcjami 2.2 oraz 9 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1035/2011;
- c) własny plan inwestycyjny dla okresu odniesienia;
- d) informacje wymagane do dostosowania się do KPI w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w sekcji 2 pkt 1.1 lit. a) załącznika I;
- e) informacje dotyczące elementów wprowadzonych w celu propagowania zasad „just culture”;

Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zbierają i przekazują następujące dane:

- f) informacje zebrane za pośrednictwem zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, jeżeli są one dostępne;
- g) trendy dotyczące – przynajmniej – naruszeń minimów separacji, wtargnięć na pas startowy, naruszeń przestrzeni powietrznej oraz szczególnych zdarzeń związanych z ATM we wszystkich jednostkach służb żeglugi powietrznej.

### 2.2. Okresowość i terminy przekazywania danych

Dane za rok (n), o których mowa w pkt 2.1 lit. a), należy przekazywać co roku przed dniem 15 lipca roku n + 1, z wyjątkiem danych długoterminowych, które należy przekazywać do dnia 1 listopada roku n + 1.

Dane, o których mowa w pkt 2.1 lit. b), c), d), e) oraz f), należy przekazywać co roku.

Przed dniem 1 lutego każdego roku instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej informują EASA o przeprowadzeniu rocznych pomiarów za pomocą kwestionariuszy dotyczących efektywności zarządzania bezpieczeństwem (pkt 1.1 lit. a)) i „just culture” (pkt 1.1 lit. e)) za poprzedni rok. W przypadku wystąpienia jakichkolwiek zmian w rocznych pomiarach KPI krajowe organy nadzoru powiadamiają o nich przed terminem złożenia następnego sprawozdania rocznego.

Dane, o których mowa w pkt 2.1 lit. g), należy przekazywać co roku.

## 3. PRZEZ OPERATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH

Niniejszą sekcję stosuje się do operatorów portów lotniczych objętych zakresem art. 1 niniejszego rozporządzenia.

### 3.1. Definicje

Do celów niniejszego załącznika stosuje się następujące definicje:

- a) „identyfikator portu lotniczego” oznacza opis portu lotniczego z wykorzystaniem standardowego czteroliterowego kodu ICAO zgodnie z dokumentem ICAO nr 7910;
- b) „parametry koordynacyjne” oznaczają parametry koordynacyjne określone w rozporządzeniu (EWG) nr 95/93;
- c) „deklarowana przepustowość portu lotniczego” oznacza parametry koordynacyjne wyrażone jako maksymalna liczba przydziałów czasu na start lub lądowanie w jednostce czasu (blok czasowy), którą koordynator może przydzielić;
- d) „rejestracja statku powietrznego” oznacza alfanumeryczne znaki odpowiadające faktycznej rejestracji statku powietrznego;
- e) „typ statku powietrznego” oznacza kod typu statku powietrznego (maksymalnie cztery znaki) zgodnie z dokumentem ICAO nr 8643;
- f) „identyfikator lotu” oznacza zestaw alfanumerycznych znaków identyfikujący dany lot. Pozycja 7 planu lotu ICAO;

- g) „zakodowane lotnisko odlotu” i „zakodowane lotnisko przylotu” oznaczają kod portu lotniczego z wykorzystaniem czteroliterowego kodu ICAO lub trzyliterowego kodu IATA;
- h) „datownik z godziną OOOI (Out-Off-On-In)” oznacza następujące dane:
- (i) faktyczny czas odblokowania;
  - (ii) faktyczny czas startu;
  - (iii) faktyczny czas lądowania;
  - (iv) faktyczny czas zablokowania;
- i) „rozkładowy czas odlotu (odblokowania)” oznacza datę i godzinę, na którą zaplanowane jest opuszczenie przez statek powietrzny stanowiska odlotu;
- j) „faktyczny czas odblokowania” oznacza datę i godzinę, gdy statek powietrzny zwolnił miejsce postojowe (wypchnięty lub własną siłą);
- k) „faktyczny czas startu” oznacza datę i godzinę, gdy statek powietrzny wystartował z pasa startowego (podwozie w górę);
- l) „faktyczny czas lądowania” oznacza datę i godzinę, gdy statek powietrzny wylądował (przyziemienie);
- m) „rozkładowy czas przylotu (zablokowania)” oznacza datę i godzinę, na którą zaplanowane jest przybycie statku powietrznego na stanowisko przylotu;
- n) „faktyczny czas zablokowania” oznacza datę i godzinę, gdy hamulce postojowe zostały użyte na stanowisku przylotu;
- o) „przepisy wykonywania lotów” oznaczają przepisy stosowane w trakcie wykonywania lotu. „IFR” dla statków powietrznych w lotach według wskazań przyrządów zgodnie z załącznikiem 2 do Konwencji chicagowskiej lub „VFR” w lotach z widocznością zgodnie z tym samym załącznikiem. „Operacyjny ruch lotniczy (OAT)” odnosi się do państwowych statków powietrznych niestosujących się do przepisów określonych załącznikiem 2 do Konwencji chicagowskiej. (Pozycja 8 planu lotu ICAO);
- p) „typ lotu” oznacza typ lotu zgodnie z definicją w dodatku 2 do dokumentu ICAO nr 4444 (wydanie 15 – czerwiec 2007 r.);
- q) „przydział czasu na lądowanie” oraz „przydział czasu na start” oznaczają przydział czasu w porcie lotniczym przyznany na lądowanie lub start zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 95/93;
- r) „kod pasa startowego do lądowania” i „kod pasa startowego do startu” oznaczają kod ICAO pasa startowego służącego do lądowania i do startu (np. 10L);
- s) „stanowisko przylotu” oznacza kod pierwszego miejsca postojowego, na którym statek powietrzny został zaparkowany po przylocie;
- t) „stanowisko odlotu” oznacza kod ostatniego miejsca postojowego, na którym statek powietrzny został zaparkowany przed odlotem z portu lotniczego;
- u) „przyczyny opóźnień” oznaczają standardowe kody opóźnień IATA zgodnie z sekcją F dokumentu CODA „Digest – Annual 2011 Delays to Air Transport in Europe” (dokument dotyczący opóźnień w transporcie lotniczym w Europie) <sup>(1)</sup> z podaniem wielkości opóźnienia. Jeśli na opóźnienie lotu złożyło się kilka przyczyn, należy przedstawić wykaz tych przyczyn;
- v) „informacja o odladaniu lub o zabezpieczeniu przed oblodzeniem” oznacza informację o tym, czy przeprowadzono odladanie lub zabezpieczono przed oblodzeniem, a jeśli tak, to gdzie (przed opuszczeniem stanowiska odlotu lub w wyznaczonym miejscu po opuszczeniu stanowiska odlotu, tzn. po odblokowaniu);
- w) „odwołanie z przyczyn operacyjnych” oznacza przylot lub odlot rozkładowego lotu, którego dotyczą następujące okoliczności:
- (i) lot otrzymał przydział czasu na start lub lądowanie w porcie lotniczym oraz

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

- (ii) lot został potwierdzony przez przewoźnika lotniczego dzień wcześniej lub znajdował się w dziennym wykazie rozkładowych lotów sporządzonym przez operatora portu lotniczego dzień wcześniej, lecz
  - (iii) lądowanie lub start nigdy nie miały miejsca.
- x) „faktyczny czas odwołania” oznacza faktyczny dzień i czas, w którym odwołany został przylot lub odlot rozkładowego lotu.

### 3.2. Specyfikacja zestawu danych

#### 3.2.1. Operatorzy portów lotniczych przedstawiają następujące dane:

- a) oznaczenie portu lotniczego;
- b) deklarowaną przepustowość portu lotniczego;
- c) wszystkie parametry koordynacyjne istotne dla służb żeglugi powietrznej;
- d) planowany poziom jakości usług (opóźnienia, punktualność itp.) związany z deklarowaną przepustowością portu lotniczego, jeśli taki poziom ustalono;
- e) szczegółowy opis ewentualnie ustalonych wskaźników użytych do ustalenia planowanego poziomu jakości usług.

#### 3.2.2. Operatorzy portów lotniczych przekazują następujące dane operacyjne dla każdego lądującego i startującego lotu:

- a) wpis do rejestru statku powietrznego;
- b) typ statku powietrznego;
- c) identyfikator lotu;
- d) zakodowane lotnisko odlotu i przylotu;
- e) rozkładowy czas odlotu (odblokowania);
- f) rozkładowy czas przylotu (zablokowania);
- g) datownik z godziną OOOI (Out-Off-On-In);
- h) przepisy wykonywania lotu i typ lotu;
- i) przydział czasu na start i lądowanie w porcie lotniczym, w miarę dostępności informacji;
- j) kod pasa startowego do lądowania i do startu;
- k) stanowisko przylotu i odlotu;
- l) przyczyny opóźnień, w miarę dostępności informacji (tylko dla lotów odlatujących);
- m) informacje o odladaniu lub o zabezpieczeniu przed oblodzeniem, w miarę ich dostępności.

#### 3.2.3. Operatorzy portów lotniczych przedstawiają następujące dane operacyjne dla każdego odwołania z przyczyn operacyjnych:

- a) identyfikator lotu;
- b) typ statku powietrznego;
- c) rozkładowy czas odlotu (odblokowania);
- d) rozkładowy czas przylotu (zablokowania);
- e) rozkładowe lotnisko odlotu i przylotu;
- f) przydział czasu na start i lądowanie w porcie lotniczym, w miarę dostępności informacji;
- g) powody odwołania lotu;
- h) faktyczny czas odwołania.

#### 3.2.4. Operatorzy portów lotniczych mogą przekazywać:

- a) dobrowolne sprawozdania dotyczące pogorszenia się stanu służb żeglugi powietrznej lub przerwania ich działalności w portach lotniczych;
- b) dobrowolne sprawozdania dotyczące zdarzeń związanych z bezpieczeństwem służb żeglugi powietrznej;
- c) dobrowolne sprawozdania dotyczące braków w zakresie przepustowości terminali;

- d) dobrowolne sprawozdania dotyczące spotkań konsultacyjnych z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i z państwami.
- 3.2.5. Operatorzy portów lotniczych zbierają i przekazują informacje zebrane za pośrednictwem zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, w miarę ich dostępności, co najmniej na temat wtargnięć na pas startowy.
- 3.3. **Okresowość i terminy przekazywania danych**
- Dane określone w pkt 3.2.1 przekazuje się dwa razy w roku, zgodnie z harmonogramem podanym w art. 6 rozporządzenia (EWG) nr 95/93.
- Przekazanie danych, o których mowa w pkt 3.2.2 i 3.2.3, następuje raz w miesiącu w terminie jednego miesiąca od zakończenia miesiąca, w którym odbył się lot.
- Przekazanie danych, o których mowa w pkt 3.2.4, następuje co roku.
- Sprawozdania, o których mowa w pkt 3.2.4, mogą być przekazywane w dowolnej chwili.
4. PRZEZ KOORDYNATORÓW PORTÓW LOTNICZYCH
- 4.1. **Specyfikacja zestawu danych**
- Koordinatorzy portów lotniczych przekazują dane, o których mowa w art. 4 ust. 8 rozporządzenia (EWG) nr 95/93.
- 4.2. **Okresowość i terminy przekazywania danych**
- Dane przekazuje się dwa razy w roku, zgodnie z harmonogramem podanym w art. 6 rozporządzenia (EWG) nr 95/93.
5. PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH
- Niniejsza sekcja ma zastosowanie do przewoźników lotniczych, którzy wykonują w europejskiej przestrzeni powietrznej ponad 35 000 lotów rocznie, obliczonych jako średnia z trzech poprzednich lat.
- 5.1. **Definicje**
- 5.1.1. Do celów niniejszego załącznika stosuje się te same definicje, które podano w pkt 3.1, oraz dodatkowo następujące definicje:
- „zużycie paliwa” oznacza faktyczną ilość paliwa zużyty w trakcie lotu „od drzwi do drzwi” (gate-to-gate);
  - „faktyczna masa na ziemi” oznacza faktyczną wagę w tonach metrycznych statku powietrznego przed uruchomieniem silnika.
- 5.2. **Specyfikacja zestawu danych**
- 5.2.1. Przewoźnicy lotniczy przekazują następujące dane dla każdego lotu, który wykonują w ramach zakresu geograficznego obowiązywania niniejszego rozporządzenia:
- wpis do rejestru statku powietrznego;
  - typ statku powietrznego;
  - identyfikator lotu;
  - przepisy wykonywania lotu i typ lotu;
  - zakodowany port lotniczy odlotu i przylotu;
  - kod pasa startowego do lądowania i do startu, w miarę dostępności informacji;
  - stanowisko przylotu i odlotu, w miarę dostępności informacji;
  - rozkładowy czas odlotu (odblokowania);
  - rozkładowy czas przylotu (zablokowania);
  - datownik z godziną OOOI (Out-Off-On-In), rozkładowy i faktyczny;
  - przyczyny opóźnień;
  - informacje o odladaniu lub o zabezpieczeniu przed oblodzeniem, w miarę ich dostępności.
- 5.2.2. Przewoźnicy lotniczy przekazują dane, o których mowa w pkt 3.2.3, dla każdego odwołania z przyczyn operacyjnych w ramach zakresu geograficznego obowiązywania niniejszego rozporządzenia.

5.2.3. Oprócz danych wymaganych zgodnie z częścią B załącznika IV do dyrektywy 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającej system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającej dyrektywę 96/61/WE <sup>(1)</sup> przewoźnicy lotniczy mogą przekazać Komisji następujące dane dla każdego lotu wykonywanego w ramach zakresu geograficznego obowiązywania niniejszego rozporządzenia:

- a) zużycie paliwa;
- b) faktyczną masę na ziemi.

5.2.4. Przewoźnicy lotniczy mogą przekazywać:

- a) dobrowolne sprawozdania dotyczące dostępu do przestrzeni powietrznej;
- b) dobrowolne sprawozdanie dotyczące pogorszenia się stanu służb żeglugi powietrznej lub przerwania ich działalności w portach lotniczych;
- c) dobrowolne sprawozdania dotyczące zdarzeń związanych z bezpieczeństwem służb żeglugi powietrznej;
- d) dobrowolne sprawozdania dotyczące braków w zakresie przepustowości tras, ograniczeń w dostępności poziomów lotu lub przekierowania;
- e) dobrowolne sprawozdania dotyczące spotkań konsultacyjnych z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i z państwami.

5.2.5. Przewoźnicy lotniczy przekazują informacje zebrane za pośrednictwem zautomatyzowanych systemów archiwizacji danych o bezpieczeństwie, w miarę ich dostępności, co najmniej na temat naruszeń minimów separacji i wtargnięć na pas startowy.

### 5.3. Okresowość dostarczania danych

Dane, o których mowa w pkt 5.2.1, 5.2.2 i 5.2.3, przekazuje się co miesiąc.

Sprawozdania, o których mowa w pkt 5.2.4, mogą być przekazywane w dowolnej chwili.

Dane, o których mowa w pkt 5.2.5, należy przekazywać co roku.

---

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 275 z 25.10.2003, s. 32.