

1105.

Na osnovu člana 198 stav 1 tačka 70 Zakona o vazдушnom saobraćaju („Službeni list CG”, br. 52/26), Agencija za civilno vazduhoplovstvo donijela je

PRAVILNIK O UTVRĐIVANJU PROGRAMA EFIKASNOSTI I METODA OBRAČUNA NAKNADA U OKVIRU JEDINSTVENOG EVROPSKOG NEBA

Predmet

Član 1

Ovim pravilnikom propisuju se mjere za funkcionisanje programa efikasnosti i metoda obračuna naknada za usluge u vazdušnoj plovidbi i mrežne funkcije u opštem vazдушnom saobraćaju u okviru Evropskog regiona („EUR“) Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva („ICAO“).

Preuzimanje propisa Evropske unije

Član 2

- (1) Ovim pravilnikom se, uz prilagođavanje pravu Crne Gore, preuzima Sprovedbena regulativa Komisije (EU) 2019/317 od 11. februara 2019. godine kojom se utvrđuje program efikasnosti i metod obračuna naknada u okviru Jedinistvenog evropskog neba i stavljanju van snage Sprovedbene Regulative (EU) br. 390/2013 i (EU) br. 391/2013.
- (2) Sprovedbena regulativa Komisije (EU) 2019/317 data je u Prilogu 1 ovog pravilnika.

Značenje izraza

Član 3

(1) Pojedini izrazi upotrijebljeni u ovom pravilniku imaju sljedeća značenja:

- 1) **ECAA Sporazum** je Multilateralni sporazum između Evropske zajednice i njenih država članica i Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunije, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu (u skladu sa Rezolucijom Savjeta bezbjednosti UN 1244 od 10. juna 1999. godine) o uspostavljanju Zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja („Službeni list RCG“, broj 62/07 i „Službeni list CG - Međunarodni ugovori“, br. 01/11 i 1/25);
- 2) **država članica i „Službeni list Evropske unije“** tumače se u skladu sa tač. 2 i 3 Priloga II ECAA Sporazuma;
- 3) **Regulativa (EU) 2018/ 1139** je Regulativa Evropskog Parlamenta i Savjeta br. 2018/1139 od 4. jula 2018. godine o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog vazduhoplovstva i osnivanju Agencije Evropske unije za sigurnost vazduhoplovstva i izmjeni regulativa (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Evropskog parlamenta i Savjeta i stavljanju van snage regulativa (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Evropskog parlamenta i Savjeta i Regulative Savjeta (EEZ) br. 3922/91, koja je u pravni sistem Crne Gore preuzeta Pravilnikom o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog vazduhoplovstva i osnivanju Agencije Evropske unije za sigurnost vazduhoplovstva („Službeni list CG“, broj 138/21);
- 4) **Regulativa (EU) 549/2004** je Regulativa (EZ) br. 549/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta od 10. marta 2004. godine kojom se utvrđuje okvir za formiranje Jedinistvenog evropskog neba (Okvirna uredba), koja je u pravni sistem Crne Gore preuzeta Pravilnikom o utvrđivanju okvira za formiranje Jedinistvenog evropskog neba i poboljšanju efikasnosti i održivosti evropskog vazduhoplovnog sistema („Službeni list CG“, broj 22/13);
- 5) **Regulativa (EU) 550/2004** je Regulativa (EZ) br. 550/2004 Evropskog parlamenta i Savjeta od 10. marta 2004. godine o pružanju usluga u vazdušnoj plovidbi u Jedinistvenom evropskom

- nebu (Uredba o pružanju usluga), koja je u pravni sistem Crne Gore preuzeta Pravilnikom o pružanju usluga u vazdušnoj plovidbi u Jedinstvenom evropskom nebu i poboljšanju efikasnosti i održivosti evropskog vazduhoplovnog sistema („Službeni list CG“, broj 22/13);
- 6) **Sprovedbena regulativa Komisije (EU) br. 2019/123** je Sprovedbena regulativa Komisije (EU) br. 2019/123 od 24. januara 2019. godine o utvrđivanju detaljnih pravila za sprovođenje mrežnih funkcija za upravljanje vazdušnim saobraćajem (ATM) i stavljanju van snage Regulative Komisije (EU) br. 677/2011, koja je u pravni sistem Crne Gore, preuzeta Pravilnikom o detaljnim pravilima za implementaciju mrežnih funkcija u upravljanju vazdušnim saobraćajem („Službeni list CG“, br. 51/21 i 43/22);
 - 7) **Sprovedbena Regulativa Komisije (EU) 2017/373** je Sprovedbena regulativa Komisije (EU) br. 2017/373 od 1. marta 2017. godine kojom se utvrđuju zajednički zahtjevi za pružaoce usluga upravljanja vazdušnim saobraćajem/uslugu u vazdušnoj plovidbi i drugih mrežnih funkcija u upravljanju vazdušnim saobraćajem i nadzoru nad njima, i kojom se stavljaju van snage Regulative (EZ) br. 482/2008, (EU) br. 1034/2011, (EU) br. 1035/2011 i (EU) 2016/1377 i mijenja Regulativa (EU) br. 677/2011 koja je u pravni sistem Crne Gore preuzeta Pravilnikom o zajedničkim zahtjevima za pružaoce usluga upravljanja vazdušnim saobraćajem i usluga u vazdušnoj plovidbi i drugih mrežnih funkcija upravljanja vazdušnim saobraćajem i nadzoru nad njima („Službeni list CG“, br. 99/20, 24/23, 75/24, 79/25, 6/26 i 37/26);
 - 8) **Uredba Komisije (EU) br. 390/2013** je Uredba Komisije (EU) br. 390/2013 od 3. maja 2013. godine o utvrđivanju programa efikasnosti za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi i mrežne funkcije, koja je u pravni sistem Crne Gore preuzeta Pravilnikom o utvrđivanju programa efikasnosti za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi i mrežne funkcije saobraćajem („Službeni list CG“, br. 41/18);
 - 9) **Odluka Savjeta br. 2013/391** je Odluka Savjeta br. 2013/391 od 22. jula 2013. godine o podršci praktičnoj primjeni Rezolucije 1540 (2004) Saveta bezbjednosti Ujedinjenih nacija o suzbijanju širenja oružja za masovno uništenje i načinima njegove isporuke koja je u pravni sistem Crne Gore preuzeta Pravilnikom o načinu obračuna i određivanja visine naknada za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi („Službeni list CG“, br.77/15);
 - 10) **Regulativa Komisije (EU) br. 409/2013** je Regulativa Komisije (EU) br. 409/2013 od 3. maja 2013. godine o utvrđivanju zajedničkih projekata, uspostavljanju upravljanja i utvrđivanju podsticaja za podršku sprovođenja Evropskog Master plana za upravljanje vazdušnim saobraćajem koja je u pravni sistem Crne Gore preuzeta Pravilnikom o zajedničkim projektima i uspostavljanju probnog zajedničkog projekta za sprovođenje evropskog atm master plana („Službeni list CG“, br. 40/18);
 - 11) **Uredba Evropskog parlamenta i Savjeta (EZ) br. 376/2014** je Uredba Evropskog parlamenta i Savjeta (EZ) br. 376/2014 od 3. aprila 2014. godine o utvrđivanju zahtjeva koji se odnose na prijavljivanje, analizu i praćenje (follow-up) događaja u civilnom vazduhoplovstvu, kojom se mijenja i dopunjuje Uredba (EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta i prestanku važenja Direktive 2003/42/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta i Uredbe Komisije (EZ) br. 1321/2007 i (EZ) br. 1330/2007, koja je u pravni sistem Crne Gore preuzeta Pravilnikom o obavještanju, analiziranju i praćenju (follow-up) događaja u civilnom vazduhoplovstvu („Službeni list CG“, br. 45/16);
 - 12) **Uredba (EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta** je Uredba (EU) br. 996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta od 20. novembra 2010. godine o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu i stavljanju van snage Uputstva 94/56/EZ, koja je u pravni sistem Crne Gore preuzeta Pravilnikom o unaprjeđenju sigurnosti, istraživanju i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu („Službeni list CG“, br. 23/13, 40/18, 6/22 i 72/25);

13) Agencija (*EASA – European Union Aviation Safety Agency*) je Agencija Evropske unije za sigurnost vazduhoplovstva.

(2) Pojmovi „nadležni organ“, „nadležni nacionalni organ“ i „nadležni nacionalni nadzorni organ“, koji se koriste u prilogu ovog pravilnika, u odnosu na Crnu Goru, označavaju Agenciju za civilno vazduhoplovstvo.

(3) Ostali izrazi koji su upotrijebljeni u ovom pravilniku imaju značenja propisana članom 2 Priloga 1 ovog pravilnika.

Prestanak važenja drugog propisa

Član 4

Danom stupanja na snagu ovog pravilnika prestaje da važi Pravilnik o utvrđivanju programa efikasnosti za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi i mrežne funkcije („Službeni list CG“, broj 41/18).

Stupanje na snagu

Član 5

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore“, a primjenjuje se za potrebe izrade i usvajanja Plana efikasnosti za četvrti referentni period Programa efikasnosti, i to za 2028. i 2029. godinu, u skladu sa tranzicionim aranžmanima između Crne Gore i Evropske unije utvrđenim Sporazumom o pristupanju Crne Gore u Evropsku uniju.

Broj: 01/2-040/26-1068/2

Podgorica, 27. 4. 2026. godine

Direktor,
Ivan Šćekić, s.r.

SPROVEDBENA REGULATIVA KOMISIJE (EU) 2019/317

od 11. februara 2019. godine

kojom se utvrđuje program efikasnosti i metoda obračuna naknada u okviru Jedinog evropskog neba i stavljanju van snage Sprovedbene Regulative (EU) br. 390/2013 i (EU) br. 391/2013

(Tekst od značaja za EEP)

**POGLAVLJE I
OPŠTE ODREDBE**

Član 1

Predmet i oblast primjene

1. Ovom regulativom utvrđuju se mjere za funkcionisanje programa efikasnosti i metode obračuna naknada za usluge u vazdušnoj plovidbi i mrežne funkcije.
2. Ova regulativa primjenjuje se na pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi i mrežne funkcije u opštem vazdušnom saobraćaju u okviru Međunarodne organizacije civilnog vazduhoplovstva („ICAO“) evropskog („EUR“) regiona, gdje su države članice odgovorne za pružanje usluge u vazdušnoj plovidbi.

Ova regulativa primjenjuje se na:

- (a) pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi iz člana 2 stav 5 Regulative (EZ) br. 549/2004;
- (b) organ koji je imenovan od strane Komisije da obavlja poslove potrebne za izvršavanje mrežnih funkcija („menadžer mreže“) u skladu sa članom 6 stav 2 Regulative (EZ) br. 551/2004 i koji je imenovan u skladu sa članom 4 Sprovedbene regulative (EU) 2019/123.

Ova regulativa se, u svrhe postavljanja ciljeva i praćenja efikasnosti u pogledu ekonomičnosti, takođe primjenjuje na organe ili subjekte koji snose prihvatljive troškove koji se nadoknađuju putem korisničkih naknada, kako je navedeno u članu 15 stav 2 tačka (b) Regulative (EZ) br. 550/2004 i u članu 22 stav 1 podstav 3 ove regulative.

3. Ova regulativa primjenjuje se na terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi koje se pružaju na aerodromima koji se nalaze na teritorijama država članica sa 80000 ili više kretanja na godišnjem nivou u vazdušnom saobraćaju prema pravilima instrumentalnog letenja („IFR“).
4. Države članice mogu da donesu odluku da se odredbe ove regulative primjenjuju i na terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi koje se pružaju na drugim aerodromima koji se nalaze na njihovim teritorijama a koji nisu navedeni u stavu 3.
5. Države članice mogu da donesu odluku da se odredbe ove regulative primjenjuju i na:
 - (a) usluge u vazdušnoj plovidbi i mrežne funkcije koje se pružaju u vazdušnom prostoru u okviru njihovih odgovornosti u drugim ICAO regionima koji nisu region ICAO EUR, ne dovodeći u pitanje prava i obaveze država članica u skladu sa Čikaškom konvencijom o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu iz 1944. godine („Čikaška konvencija“);

(b) pruža oće usluga u vazdušnoj plovidbi koji imaju dozvolu da usluge pružaju bez sertifikacije, u skladu sa članom 7 stav 5 Regulative (EZ) br. 550/2004.

6. Države članice bez odlaganja obavještavaju Komisiju o svakoj odluci koja je donesena u skladu sa stavom 4 ili 5.

Države članice obezbjeđuju da trajanje tih odluka odgovara trajanju referentnog perioda. Države članice ne mogu izmijeniti ili povući te odluke tokom referentnog perioda.

7. Ova regulativa primjenjuje se na treći referentni period kako je navedeno u članu 7 i na naredne referentne periode.

Član 2

Značenja izraza

U smislu ove regulative primjenjuju se sljedeća značenja izraza:

(1) „stvarni trošak“ je trošak koji je nastao u kalendarskoj godini za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi koje podliježu ovjerenim finansijskim računima ili, u odsustvu takvih ovjerenih računa, podliježu konačnoj reviziji;

(2) „jedinica za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju“ ili „jedinica ATS-a“ podrazumijeva jedinicu, civilnu ili vojnu, koja je odgovorna za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju u datom vazdušnom prostoru;

(3) „koordinator aerodroma“ je fizičko ili pravno lice koje država članica imenuje za izvršavanje dužnosti koordinacije na koordinisanim aerodromima utvrđenim u članu 4 Regulative Savjeta (EEZ) br. 95/93 ⁽¹⁾;

(4) „operator aerodroma“ je svako pravno ili fizičko lice koje upravlja najmanje jednim aerodromom;

(5) „korisnik vazdušnog prostora“ je operator vazduhoplova u trenutku izvođenja leta ili, ukoliko je identitet operatora nepoznat, vlasnik vazduhoplova, osim ako se može dokazati da je u to vrijeme drugo lice bilo operator;

(6) „predstavnik korisnika vazdušnog prostora“ je svako pravno lice ili subjekat koje predstavlja interese jedne ili više kategorija korisnika vazdušnog prostora;

(7) „jedinica oblasne kontrole letenja“ je jedinica koja kontrolisanim letovima pruža usluge u vazdušnom saobraćaju u okviru svoje oblasti nadležnosti.

(8) „zona naplate rutnih naknada“ je dio vazdušnog prostora koji se prostire od tla do gornjeg vazdušnog prostora, uključujući taj gornji vazdušni prostor, u kojem se pružaju usluge u vazdušnoj plovidbi *na ruti* za koje je utvrđena jedinstvena troškovna osnova i jedinstvena jedinica naknade;

(9) „vanredan događaj“ su okolnosti pod kojima je kapacitet ATM-a neuobičajeno smanjen tako da je nivo kašnjenja u upravljanju protokom vazdušnog saobraćaja („ATFM“) neuobičajeno visok, kao rezultat planiranog ograničenja izazvanog operativnim ili tehničkim promjenama, krajnje nepovoljnim vremenskim uslovima, nedostupnošću velikih djelova vazdušnog prostora zbog prirodnih ili političkih razloga, ili industrijskih akcija, i aktiviranjem Evropske jedinice za koordinaciju u kriznim situacijama u vazduhoplovstvu („EACCC“) od strane menadžera mreže;

(10) „kretanja u vazdušnom saobraćaju na godišnjem nivou po IFR-u“ predstavljaju zbir polijetanja i slijetanja koja se izvode po IFR-u, dobijen kao godišnji prosjek tokom tri kalendarske godine koje prethode godini u kojoj je nacrt plana efikasnosti trebao da bude podniet u skladu sa članom 12;

(11) „indeks predviđene inflacije“ je godišnji indeks inflacije zasnovan na trećoj godini prije početka referentnog perioda i izračunat korišćenjem najnovije dostupne prognoze inflacije o prosječnoj procentualnoj promjeni indeksa potrošačkih cijena koju je objavio Međunarodni monetarni fond za

¹ Regulativa Savjeta (EEZ) br.95/93 od 18. januara 1993. godine o zajedničkim pravilima za dodjeljivanje slotova na aerodromima Zajednice (SL L 14, 22.1.1993, str.1).

relevantnu državu članicu u vrijeme izrade plana efikasnosti. U slučaju da je procentualna promjena koju je objavio Međunarodni monetarni fond za datu godinu negativna, koristi se nulta vrijednost.

(12) „indeks stvarne inflacije“ je godišnji indeks stvarne inflacije zasnovan na trećoj godini prije početka referentnog perioda i izračunat korišćenjem stvarne stope inflacije koju je objavila Komisija u Harmonizovanom indeksu potrošačkih cijena Eurostata za relevantnu državu u aprilu godine n+1. U slučaju da je procentualna promjena koju je objavila Komisija za datu godinu negativna, koristi se nulta vrijednost.

(13) „veliko ulaganje“ je sticanje, razvoj, zamjena, nadogradnja ili zakup osnovnih sredstava koji predstavljaju ukupnu vrijednost tokom cijelog životnog vijeka imovine koja je veća od 5 miliona eura u realnom iznosu;

(14) „nacionalni organ“ je regulatorni ili nadzorni organ koji je osnovala jedna ili više država članica na nacionalnom nivou ili nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora;

(15) „novo i postojeće ulaganje“ je sticanje, razvoj, zamjena, nadogradnja ili zakup osnovnih sredstava kada su troškovi amortizacije, troškovi kapitala ili u slučaju zakupa, operativni troškovi za to ulaganje nastali tokom referentnog perioda obuhvaćenog planom efikasnosti;

(16) „referentni period“ je period važenja i primjene ciljeva efikasnosti na nivou Unije, kako je navedeno u članu 11 stav 3 tačka (d) Regulative (EZ) br. 549/2004 i članu 7 ove Regulative;

(17) „referentna vrijednost“ je vrijednost izračunata od strane menadžera mreže za ATFM kašnjenje na ruti za svaku državu članicu i za svaki funkcionalni blok vazdušnog prostora kako bi se obezbijedilo ispunjavanje cilja ATFM kašnjenja na ruti na nivou cijele Unije;

(18) „troškovi restrukturiranja“ su značajni jednokratni troškovi koje snose pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi u procesu restrukturiranja zbog uvođenja novih tehnologija, procedura ili poslovnih modela radi stimulisanja pružanja integrisanih usluga, isplate naknada zaposlenima, zatvaranja centara kontrole letenja, prenosa aktivnosti na nove lokacije, otpis imovine ili sticanja strateških učešća u drugim pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi;

(19) „neodobreni ulaz na poletno-sletnu stazu“ je svaki događaj na aerodromu koji uključuje nepravilno prisustvo vazduhoplova, vozila ili lica na zaštićenom području površine namijenjene za slijetanje i polijetanje vazduhoplova;

(20) „povreda minimuma razdvajanja“ označava situaciju kada propisan minimum razdvajanja između vazduhoplova nije ispoštovan;

(21) „zona naplate terminalnih naknada“ je aerodrom ili više aerodroma koji se nalaze na teritorijama države članice, u kojoj se pružaju terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi i za koje je utvrđena jedinstvena troškovna osnova i jedinstvena jedinica naknade.

POGLAVLJE II POSLOVI I ODGOVORNOSTI

Član 3

Pomoć Tijela za procjenu efikasnosti

Komisija može da zatraži pomoć od Tijela za procjenu efikasnosti kada je to potrebno za obavljanje njenih poslova u vezi sa detaljnim funkcionisanjem programa efikasnosti i to u vezi sa sljedećim:

- (a) prikupljanjem, ispitivanjem, validacijom i daljim prosljeđivanjem relevantnih podataka u vezi sa efikasnošću usluga u vazdušnoj plovidbi i mrežnih funkcija;
- (b) odabirom ili prilagođavanjem osnovnih oblasti efikasnosti;
- (c) definisanja osnovnih indikatora efikasnosti i indikatora za praćenje;
- (d) postavljanjem raspona ciljeva efikasnosti na nivou Unije i postavljanjem i preispitivanjem ciljeva efikasnosti na nivou Unije;
- (e) utvrđivanjem polaznih vrijednosti, pragova upozorenja i uporednih grupa iz člana 9 stav 4;

- (f) procjenom dosljednosti nacrtu nacionalnih ciljeva efikasnosti ili ciljeva efikasnosti određenih na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora („FAB ciljevi efikasnosti“) sa ciljevima efikasnosti na nivou Unije u skladu sa članom 14 i članom 15 i preispitivanjem nacrtu planova efikasnosti u skladu sa članom 14 stav 1 i članom 15 stav 1;
- (g) verifikacijom kompletnosti nacrtu planova efikasnosti u skladu sa članom 13;
- (h) verifikacijom, u skladu sa članom 19, nacrtu Plana efikasnosti mreže kako je navedeno u članu 10 stav 5 ove regulative;
- (i) procjenom revidiranih ciljeva efikasnosti i korektivnih mjera koje su donijele države članice u skladu sa članom 15 stav 5;
- (j) praćenjem efikasnosti usluga u vazdušnoj plovidbi, uključujući ulaganje i kapitalne izdatke na nivou Unije, na nacionalnom nivou i na nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora;
- (k) praćenjem efikasnosti mrežnih funkcija u skladu sa članom 37 stav 2;
- (l) procjenom informacija, u skladu sa članom 37 stav 3, koje su dobijene od nacionalnih nadzornih organa u odnosu na planove efikasnosti, u svrhe praćenja efikasnosti evropske ATM mreže;
- (m) procjenom postizanja ciljeva efikasnosti tokom referentnog perioda;
- (n) održavanjem i podrškom u koordinaciji sa kalendarom konsultacija sa zainteresovanim stranama u vezi sa planovima efikasnosti i zahtjevima za konsultacije iz člana 24 stav 2 i stav 3 i člana 30.

Član 4

Pružanje informacija i olakšavanje praćenja od strane pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi

1. Pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi, kada je to potrebno za obavljanje zadataka nacionalnih nadzornih organa u vezi sa detaljnim funkcionisanjem programa efikasnosti, dostavljaju tim organima na zahtjev i bez odlaganja, sljedeće:
 - (a) informacije o lokalnim uslovima za postavljanje nacionalnih ciljeva efikasnosti ili ciljeva efikasnosti postavljenih na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora;
 - (b) podatke o uspostavljanju stope prinosa na kapital za naknade u vazdušnoj plovidbi;
 - (c) informacije o planiranim ulaganjima tokom pet godina nakon datuma zahtjeva, kojima se prikazuje profil planiranih rashoda za nova i postojeća ulaganja tokom i nakon referentnog perioda kao i način na koji velika ulaganja doprinose efikasnosti u svakoj osnovnoj oblasti efikasnosti;
 - (d) svoj poslovni plan iz tačke ATM/ANS.OR.D.005 Priloga III Sprovedbene regulative Komisije (EZ) 2017/373 ⁽²⁾;
 - (e) informacije potrebne za primjenu člana 28(3);
 - (f) podatke o troškovnim osnovama i informacije o preraspodjeli troškova na rutne i terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi, kao i podatke o prihodima od komercijalnih aktivnosti i podatke o primljenim javnim sredstvima.
2. Pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi olakšavaju aktivnosti neophodne za svrhe praćenja iz člana 37 stav 1 koje sprovodi nadležni nacionalni nadzorni organ ili se sprovode u njegovo ime u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom države članice relevantnog organa, posebno pružanjem odgovarajućih dokumenata, podataka, informacija i usmenih objašnjenja na

² Sprovedbena Regulative Komisije (EU) 2017/373 od 1. marta 2017. godine kojom se utvrđuju zajednički zahtjevi za pružaoce usluga upravljanja vazdušnim saobraćajem/pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi i drugih mrežnih funkcija upravljanja vazdušnim saobraćajem i njihov nadzor, o stavljanju van snage Regulativu (EZ) br. 482/2008, Sprovedbenu Regulative (EU) br. 1034/2011, (EU) br. 1035/2011 i (EU) 2016/1377 i o izmjeni Regulative (EU) br. 677/2011 (SL L 62, 8.3.2017, str. 1.)

zahtjev i, tamo gdje to dozvoljava nacionalno zakonodavstvo te države članice i u skladu sa tim nacionalnim zakonodavstvom, omogućavanjem pristupa relevantnim prostorijama, zemljištu ili vozilima.

Član 5

Pomoć menadžera mreže

Menadžer mreže obavlja sljedeće poslove koji se odnose na detaljno funkcionisanje programa efikasnosti:

- (a) Pruža podršku Komisiji obezbjeđivanjem relevantnih informacija za uspostavljanje ciljeva efikasnosti na nivou Unije prije početka referentnog perioda i za praćenje ostvarivanja tih ciljeva tokom referentnog perioda, uključujući i upućivanje Komisije, bez nepotrebnog odlaganja, na sve okolnosti u kojima ciljevi efikasnosti nisu ispunjeni ili postoji rizik da neće biti ispunjeni ili u kojima se primjećuju značajni i stalni padovi operativne efikasnosti;
- (b) na zahtjev Komisije, podržava nacionalne nadzorne organe pružanjem relevantnih informacija za pripremu planova efikasnosti i obavještavanjem relevantnog nacionalnog nadzornog organa, bez nepotrebnog odlaganja, o svim okolnostima u kojima nacionalni ciljevi efikasnosti ili FAB ciljevi efikasnosti nisu ispunjeni ili postoji rizik da neće biti ispunjeni ili u kojima se primjećuju značajni i stalni padovi operativne efikasnosti;
- (c) podržava pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi u postizanju nacionalnih ciljeva efikasnosti ili FAB ciljeva efikasnosti posebno kroz izradu i sprovođenje Plana mrežnih operacija iz člana 9 Sprovedbene Regulative (EU) 2019/123.

Član 6

Koordinacija sa Agencijom Evropske Unije za sigurnost vazduhoplovstva

U skladu sa članom 13a Regulative (EZ) br. 549/2004 i u skladu sa članom 75 stav 2 tačkom (h) i članom 93 tačkom (b) Regulative (EU) 2018/1139, Komisija i države članice saraduju sa Agencijom Evropske unije za sigurnost vazduhoplovstva kako bi se obezbijedilo:

- (a) da se sigurnosni aspekti rješavaju na odgovarajući način, uključujući utvrđivanje, reviziju i sprovođenje osnovnih indikatora efikasnosti i ciljeva efikasnosti na nivou Unije u osnovnim oblastima efikasnosti za sigurnost;
- (b) osnovni indikatori efikasnosti i ciljevi efikasnosti u osnovnim oblastima efikasnosti za sigurnost su u skladu sa Evropskim planom za sigurnost vazduhoplovstva iz člana 6 Regulative (EU) 2018/1139.

POGLAVLJE III

POSTAVLJANJE CILJEVA EFIKASNOSTI

Član 7

Trajanje referentnih perioda

1. Treći referentni period obuhvata kalendarske godine od 2020. do 2024. godine, uključujući i te godine.
2. Naredni referentni periodi obuhvataju po pet kalendarskih godina.
3. Trajanjem referentnih perioda navedenih u stavu 1 i 2 ne dovodi se u pitanje član 10 stav 6.

Član 8

Osnovni indikatori efikasnosti i indikatori praćenja

1. Osnovni indikatori efikasnosti i indikatori praćenja usluga u vazdušnoj plovidbi na nivou Unije za svaku osnovnu oblast efikasnosti utvrđeni su u Odsjeku 1 Priloga I.
2. Osnovni indikatori efikasnosti i indikatori praćenja usluga u vazdušnoj plovidbi na nacionalnom nivou ili na nivou funkcionisanja blokova vazdušnog prostora utvrđeni su u Odsjeku 2 Priloga I.
3. Osnovni indikatori efikasnosti i indikatori praćenja efikasnosti mrežnih funkcija utvrđeni su u Odsjeku 3 Priloga I.
4. Države članice mogu da uspostave osnovne indikatore efikasnosti i indikatore praćenja pored onih iz člana 2, posebno u pogledu civilno-vojnih meteoroloških aspekata.

Član 9

Ciljevi efikasnosti na nivou Unije

1. Nacionalni nadzorni organi, najkasnije 19 mjeseci prije početka referentnog perioda, dostavljaju Komisiji podatke o početnim troškovima i informacije o predviđanjima saobraćaja iz člana 10 stav 2 tačka (f) u vezi sa predstojećim referentnim periodom, kao ulazne informacije za određivanje ciljeva efikasnosti na nivou Unije.
2. Komisija objavljuje, najkasnije 15 mjeseci prije početka referentnog perioda, indikativne ciljne raspone za ciljeve efikasnosti na nivou Unije, koji se sastoje od godišnjih minimalnih i maksimalnih vrijednosti u okviru kojih Komisija namjerava da postavi ciljeve efikasnosti na nivou Unije.
Komisija se o tim indikativnim ciljnim rasponima konsultuje sa zainteresovanim stranama iz člana 10 stav 3 Regulative (EZ) br. 549/2004, drugim relevantnim licima i organizacijama i u pogledu sigurnosnih aspekata, sa Agencijom Evropske unije za sigurnost vazduhoplovstva.
3. Komisija usvaja, najkasnije sedam mjeseci prije početka referentnog perioda i u skladu sa članom 11 stav 3 tačka (a) Regulative (EZ) br. 549/2004, ciljeve efikasnosti na nivou Unije za osnovne indikatore efikasnosti navedene u članu 8 stav 1.

U tu svrhu Komisija:

- (a) uzima u obzir relevantne ulazne podatke Tijela za procjenu efikasnosti, menadžera mreže i nacionalnih nadzornih organa;
 - (b) koristi prognoze saobraćaja na ruti, izražene u kretanjima po IFR-u i u jedinicama usluga, a zasnovane su na najnovijoj dostupnoj osnovnoj prognozi Službe za statistiku i prognoze („STATFOR“) Eurokontrola;
 - (c) svaki cilj efikasnosti na nivou cijele Unije potkrepljuje opisom osnovnih pretpostavki i obrazloženja za taj cilj, uključujući korišćenje ulaznih podataka iz tačke (a) ovog stava, ishod konsultacija iz stava 2 i druge relevantne činjenične podatke.
4. Zajedno sa usvajanjem ciljeva efikasnosti na nivou Unije, Komisija uspostavlja:
 - (a) „osnovnu vrijednost za utvrđene troškove“ na nivou Unije i „osnovnu vrijednost za utvrđene jedinične troškove“ na nivou Unije, u svrhu utvrđivanja ciljeva u osnovnim oblastima

efikasnosti u pogledu ekonomičnosti za osnovni indikator efikasnosti iz Priloga I Odsjeka 1 tačke 4.1. Te osnovne vrijednosti se izračunavaju u odnosu na godinu koja prethodi početku referentnog perioda.

Osnovna vrijednost za utvrđene troškove procjenjuje se korišćenjem stvarnih troškova dostupnih za prethodni referentni period i prilagođava se kako bi se uzele u obzir najnovije dostupne procjene troškova, varijacije u saobraćaju i njihov odnos prema troškovima.

Osnovna vrijednost za utvrđenu jedinicu troška izvodi se dijeljenjem osnovne vrijednosti za utvrđene troškove sa predviđanjima saobraćaja, izraženom u jedinicama usluga za godinu koja prethodi početku referentnog perioda;

- (b) pragovi upozorenja preko kojih države članice mogu da zahtijevaju reviziju ciljeva efikasnosti sadržanih u planovima efikasnosti, u skladu sa članom 18 stav 1 tačka (a) podtačka (i). Ti pragovi upozorenja zasnivaju se na sljedećim parametrima:
- (i) odstupanju stvarnog saobraćaja od predviđanja saobraćaja tokom određene kalendarske godine, izraženom kao procenat kretanja po IFR-u;
 - (ii) odstupanju stvarnog saobraćaja od predviđanja saobraćaja tokom određene kalendarske godine, izraženo kao procenat jedinica usluge;
 - (iii) varijaciji referentnih vrijednosti kao rezultat sezonskih ažuriranja Plana mrežnih operacija u skladu sa članom 9 stav 4 tačka (a) i članom 9 stav 8 Sprovedbene Regulative (EU) 2019/123 u poređenju sa referentnim vrijednostima iz najnovije verzije Plana mrežnih operacija dostupne u trenutku izrade plana efikasnosti. Ova varijacija se izražava kao procenat varijacije ili kao dio minuta kašnjenja o ATFM-a na ruti, u zavisnosti od veličine referentnih vrijednosti;
- (c) uporedne grupe pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi sa sličnim operativnim i ekonomskim okruženjem za potrebe ocjenjivanja ciljeva efikasnosti u osnovnim oblastima efikasnosti povezanih sa ekonomičnošću.

Član 10

Planovi efikasnosti

1. Nacionalni nadzorni organi izrađuju planove efikasnosti, na nacionalnom nivou ili na nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora.
2. Planovi efikasnosti izrađuju se u skladu sa obrascem navedenim u Prilogu II i uključuju:
 - (a) obavezujuće nacionalne ciljeve efikasnosti ili obavezujuće FAB ciljeve efikasnosti, postavljene na osnovu osnovnih indikatora efikasnosti navedenih u članu 8 stav 2, uključujući „osnovnu vrijednost za utvrđene troškove“ i „osnovnu vrijednost za utvrđeni jedinični trošak“ za svaku zonu naplate, u svrhu postavljanja ciljeva u osnovnoj oblasti efikasnosti povezanih sa ekonomičnošću. Te osnovne vrijednosti se izračunavaju u odnosu na godinu koja prethodi početku referentnog perioda.
Osnovna vrijednost za utvrđene troškove procjenjuje se korišćenjem stvarnih troškova dostupnih za prethodni referentni period i prilagođava se kako bi se uzele u obzir najnovije dostupne procjene troškova, varijacije u saobraćaju i njihov odnos prema troškovima.
Osnovna vrijednost za utvrđene jedinične troškove izvodi se dijeljenjem osnovne vrijednosti za utvrđene troškove sa najnovijom raspoloživom prognozom saobraćaja izraženom u jedinicama usluga za godinu koja prethodi početku referentnog perioda;

- (b) utvrđene troškove za rutne i terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi utvrđene u skladu sa članom 15 stav 2 tačka (a) i tačka (b) Regulative (EZ) br. 550/2004 i sa ovom Regulativom;
- (c) programe podsticaja uspostavljene u skladu sa članom 11, kojima se određuju parametri programa podsticaja, mehanizmi izmjene srednjih referentnih vrijednosti navedenih u članu 11 stav 3 gdje je to primjenljivo, kao i mjere usmjerene na postizanje ciljeva tih programa podsticaja;
- (d) opis glavnih mjera koje teže postizanju ciljeva efikasnosti;
- (e) potvrdu da je u skladu sa područjem primjene ove Regulative na osnovu člana 1 ove Regulative i člana 7 Regulative (EZ) br. 549/2004;
- (f) predviđanja saobraćaja na ruti, izražene u kretanjima po IFR-u i jedinicama usluga i zasnovane na osnovnom predviđanju STATFOR-a Eurokontrola.
- (g) terminalne prognoze saobraćaja, izražene u kretanjima po IFR-u i jedinicama usluga zasnovane na osnovnom predviđanju STATFOR-a Eurokontrola;
- (h) opis inicijativa za podršku prekograničnoj koordinaciji i pružanju prekograničnih usluga koje doprinose operativnoj efikasnosti ili ekonomičnosti, ili oba;
- (i) informacije:
 - (i) o velikim ulaganjima;
 - (ii) o planovima za upravljanje promjenama kad je u pitanju realizacija velikih promjena u vazdušnom prostoru ili za unapređenje ATM sistema u cilju smanjenja svakog negativnog uticaja na efikasnost mreže.

Kada je, međutim, riječ o tačkama (f) i (g), nacionalni nadzorni organi mogu da odluče da koriste druge prognoze saobraćaja na ruti i terminalu od onih koje se zasnivaju na osnovnoj prognozi STATFOR-a Eurokontrola. U tom slučaju, oni se savjetuju sa predstavnicima korisnika vazdušnog prostora i relevantnim pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi i navode razloge za korišćenje drugih predviđanja u planu efikasnosti. Sve razlike u odnosu na osnovno predviđanje STATFOR-a Eurokontrola povezane su sa određenim lokalnim faktorima koji nisu u dovoljnoj mjeri uzeti u obzir osnovnim predviđanjem STATFOR-a Eurokontrola. Ista predviđanja se korise za sve osnovne oblasti efikasnosti.

3. Planovi efikasnosti mogu da sadrže dodatne ciljeve efikasnosti postavljene na osnovu osnovnih indikatora efikasnosti iz člana 8 stav 4. Ti ciljevi doprinose postizanju ciljeva efikasnosti iz člana 9 stav 3 i stava 2 tačke (a) ovog člana.
4. U skladu sa članom 10 stav 1 i članom 11 stav 3 tačka (b) Regulative (EZ) br. 549/2004, nacionalni nadzorni organi savjetuju se sa pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi, predstavnicima korisnika vazdušnog prostora i, prema potrebi, sa operatorima i koordinatorima aerodroma o nacrtima planova efikasnosti, uključujući ciljeve efikasnosti i programe podsticaja koji su u njima navedeni.
5. Menadžer mreže izrađuje Plan efikasnosti mreže. Plan efikasnosti mreže izrađuje se u skladu sa obrascem navedenim u Prilogu III i u njemu se navode:
 - (a) dodata vrijednost menadžera mreže za podršku aktivnostima država članica, funkcionalnih blokova vazdušnog prostora, pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi i korisnicima civilnog i vojnog vazdušnog prostora ka postizanju ciljeva kapaciteta i zaštite

životne sredine i utvrđivanje doprinosa mrežnih funkcija ka postizanju ciljeva efikasnosti na nivou Unije;

(b) ciljevi efikasnosti i ciljevi za menadžera mreže i za svaku mrežnu funkciju i mjere kojima se teži postizanju tih ciljeva.

6. Ako je Komisija u skladu sa članom 11 stav 3 tačkom (c) četvrtim podstavom Regulative (EZ) br.549/2004 revidirala ciljeve efikasnosti na nivou Unije, države članice revidiraju svoje planove efikasnosti i uključuju revidirane ciljeve efikasnosti u skladu sa ovom regulativom.

Član 11

Programi podsticaja

1. Programi podsticaja sadržani u planovima efikasnosti koje su usvojile države članice:

- (a) utvrđuju podsticaje finansijskog karaktera za postizanje ciljeva efikasnosti u osnovnim oblastima efikasnosti u pogledu ekonomičnosti i kapaciteta, na efektivan i srazmjeran način;
- (b) primjenjuju se tokom čitavog perioda obuhvaćenog planom efikasnosti;
- (c) nediskriminatorni su, transparentni i efektivni;
- (d) primjenjuju se na rutne i terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi.

2. Programi podsticaja za ciljeve efikasnosti u osnovnoj oblasti efikasnosti u pogledu ekonomičnosti, uređeni su članovima 27 i 28.

3. Programi podsticaja za ciljeve efikasnosti u osnovnoj oblasti efikasnosti u pogledu kapaciteta, pored načela utvrđenih u stavu 1, ispunjavaju i sljedeća načela:

- (a) srazmjerni su nivou ATFM kašnjenja i sastoje se od finansijskih prednosti i finansijskih nedostataka koji imaju značajan materijalan uticaj na rizične prihode;
- (b) određuju se tako da maksimalni finansijski nedostaci budu najmanje jednaki maksimalnim finansijskim prednostima;

Nacionalni nadzorni organ definiše maksimalne fiksne procenete navedene u drugom podstavu tačke 2.1(a) i 2.2(a) Priloga XIII i u drugom podstavu tačke 2.1(b) i 2.2(b) Priloga XIII za izračunavanje finansijskih prednosti i nedostataka koji podliježu konsultaciji sa predstavnicima korisnika vazdušnog prostora i relevantnim pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi.

U pogledu maksimalnih fiksnih procenata navedenih u drugom podstavu tačke 2.1(a) i 2.2(a) Priloga XIII za izračunavanje finansijskih prednosti, ti procenti ne smiju prelaziti 2%;

- (c) za potrebe izračunavanja finansijskih prednosti ili nedostataka, koristi se srednja referentna vrijednost;

Nacionalni nadzorni organ će, prije početka referentnog perioda, odlučiti da li će se te srednje referentne vrijednosti zasnivati na:

- (i) ciljevima efikasnosti na nacionalnom nivou, razvrstanim na nivou svakog pojedinačnog pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi; ili
- (ii) na prilagođenim ciljevima efikasnosti na nacionalnom nivou, razvrstanim na nivou svakog pojedinačnog pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, koje godišnje utvrđuje nacionalni nadzorni organ za narednu godinu u skladu sa Prilogom XIII tačka 1 i podliježe konsultaciji

sa predstavnicima korisnika vazdušnog prostora i relevantnim pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi. Mehanizam izmjene definiše se u planu efikasnosti i primjenjuje se za svaku godinu referentnog perioda i ne mijenja se tokom referentnog perioda.

Nacionalni nadzorni organ obavještava Komisiju na godišnjem nivou o srednjim referentnim vrijednostima;

- (d) postoji simetričan raspon oko srednje referentne vrijednosti koju određuje nacionalni nadzorni organ, uz konsultacije sa predstavnicima korisnika vazdušnog prostora i relevantnim pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi, kako bi se obezbijedilo da manje varijacije ATFM kašnjenja ne dovedu do bilo kakvih finansijskih prednosti ili nedostataka;
- (e) kada je stvarno prosječno ATFM kašnjenje po letu u godini n niže od srednje referentne vrijednosti određene za godinu n i izvan opsega navedenog u tački (d), to rezultira finansijskom prednošću kroz povećanje jedinice naknade u godini $n+2$ u skladu sa Prilogom XIII tačka 2;
- (f) kada je stvarno prosječno ATFM kašnjenje po letu u godini n više od srednje referentne vrijednosti određene za godinu n i izvan opsega navedenog u tački (d), to rezultira finansijskim nedostatkom kroz smanjenje jedinice naknade u godini $n+2$ u skladu sa Prilogom XIII tačka 2;
- (g) za ciljeve na ruti u osnovnoj oblasti efikasnosti u pogledu kapaciteta i kada je plan efikasnosti utvrđen na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora, primjenjuju se sljedeće odredbe, pored načela navedenih u tačkama (a) do (f):
 - (i) Nacionalni nadzorni organi raščlanjuju cilj efikasnosti FAB-a iz Priloga I Odsjeka 2 tačka 3.1(a) na nivou svakog pojedinačnog relevantnog pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, radi određivanja podsticaja na nacionalnom nivou. Dobijene vrijednosti čine osnovu za srednje referentne vrijednosti iz tačke (c);
 - (ii) relevantni nacionalni nadzorni organi primjenjuju isti program podsticaja, na dosljedan način, na sve relevantne pružioce usluga u vazdušnoj plovidbi;
 - (iii) srednje referentne vrijednosti za funkcionalni blok vazdušnog prostora takođe se koriste pored srednje referentne vrijednosti na nivou svakog pojedinačnog pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi iz tačke (i) i zasnovane su:
 - na ciljevima efikasnosti na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora, ili
 - na prilagođenim ciljevima efikasnosti nivoa funkcionalnog bloka vazdušnog prostora u skladu sa Prilogom XIII tačka 1 i podliježu konsultaciji sa predstavnicima korisnika vazdušnog prostora i relevantnim pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi;
 - (iv) odstupajući od tačke (c), svi relevantni nacionalni nadzorni organi zajednički odlučuju o tome da li će srednje referentne vrijednosti na nivou svakog pojedinačnog pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi i na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora biti prilagođene ili ne. Ova odluka primjenjuje se na ujednačen način na sve srednje referentne vrijednosti na nivou svakog pojedinačnog pružaoca usluga u vazdušnoj

plovidbi i na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora za vrijeme trajanja referentnog perioda;

(v) kada je potrebno prilagoditi ciljeve efikasnosti na nivou nacionalnog i funkcionalnog bloka vazdušnog prostora, isti mehanizam primjenjuje se na ciljeve efikasnosti na nacionalnom nivou i na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora;

(vi) kada je ukupno ATFM kašnjenje na ruti po letu u godini n na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora veće od srednje referentne vrijednosti određene za godinu n iz tačke (iii) i izvan opsega iz stava 3 tačka (d), stav 3 tačka (e) se ne primjenjuje, a stav 3 tačka (f) primjenjuje se samo na one pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi za koje je stvarno ATFM kašnjenje po letu u godini n veće od srednje referentne vrijednosti određene za godinu n i izvan opsega iz tačke (d);

(vii) kada je ukupno ATFM kašnjenje na ruti po letu u godini n na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora niže od srednje referentne vrijednosti određene za godinu n iz tačke (iii) i izvan opsega iz stava 3 tačka (d), stav 3 tačka (f) se ne primjenjuje, a stav 3 tačka (e) primjenjuje se samo na one pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi za koje je stvarno ATFM kašnjenje po letu u godini n niže od srednje referentne vrijednosti određene za godinu n i izvan opsega iz tačke (d);

4. U okviru programa podsticaja sadržanih u planovima efikasnosti koje su donijele države članice mogu se odrediti i podsticaji finansijskog karaktera za ostvarivanje ciljeva efikasnosti u osnovnim oblastima efikasnosti u pogledu zaštite životne sredine ili za ostvarivanje dodatnih ciljeva efikasnosti iz člana 10 stav 3 u skladu sa stavom 1 tačkama (b) i (c), pod uslovom da su efektivni i proporcionalni. Ove programe podsticaja treba primjenjivati uz programe podsticaja iz stavova 2 i 3 i nezavisno od njih. Ukupna finansijska prednost ili finansijski nedostatak iz tih programa podsticaja ne prelazi 2% odnosno 4% utvrđenih troškova za godinu n.

POGLAVLJE IV DONOŠENJE, PROCJENA I REVIZIJA PLANOVA EFIKASNOSTI

Član 12

Donošenje i dostavljanje nacрта planova efikasnosti

Svaka država članica donosi nacrt plana efikasnosti koji je sastavio relevantni nacionalni nadzorni organ ili organi na nacionalnom nivou ili na nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora i dostavlja ga Komisiji najkasnije tri mjeseca prije početka referentnog perioda na koji se odnosi. Kada se nacrt plana efikasnosti sastavlja na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora, isti se dostavlja Komisiji nakon što sve relevantne države članice donesu taj plan.

Član 13

Provjera potpunosti nacрта planova efikasnosti

1. Komisija provjerava da li nacrti planova efikasnosti koje su dostavile države članice u skladu sa članom 12 sadrže sve elemente potrebne za procjenu usaglašenosti sa zahtjevima navedenim u članu 10 stav 2 i 10 stav 4 i, gdje je primjenljivo, članu 10 stav 3 i članu 10 stav 5.
2. Kada Komisija, nakon što je sprovedla provjeru iz stava 1, utvrdi da nedostaje jedan ili više elemenata, zatražiće od relevantne države članice ili država članica da dostave ažurirani

nacrt plana efikasnosti, koji sadrži element ili elemente koji nedostaju, u roku od mjesec dana od datuma prijema nacrtu plana efikasnosti.

U tom slučaju, relevantna država članica ili države članice podnose ažurirani nacrt plana efikasnosti Komisiji bez nepotrebnog odlaganja, a u svakom slučaju u roku od tri nedjelje od datuma zahtjeva Komisije.

3. Nakon što je izvršila provjeru iz stava 1, Komisija započinje procjenu nacrtu plana efikasnosti iz člana 14 nakon donošenja zaključka da nacrt plana efikasnosti sadrži sve potrebne elemente ili po prijemu ažuriranog nacrtu plana efikasnosti iz stava 2, prema potrebi.

Član 14

Procjena i revizija nacrtu planova i ciljeva efikasnosti

1. Komisija procjenjuje dosljednost nacionalnih ciljeva efikasnosti ili FAB ciljeva efikasnosti sadržanih u nacrtima planova efikasnosti sa ciljevima efikasnosti na nivou Unije na osnovu kriterijuma utvrđenih u Prilogu IV tačka 1, uzimajući u obzir lokalne okolnosti. Komisija može da dopuni procjenu preispitivanjem nacrtu planova efikasnosti u pogledu elemenata navedenih u Prilogu IV tačka 2.
2. Kada Komisija, na osnovu procjene iz stava 1, utvrdi da su ciljevi efikasnosti sadržani u nacrtu plana efikasnosti u skladu sa ciljevima efikasnosti na nivou Unije, Komisija u roku od pet mjeseci od datuma prijema nacrtu plana efikasnosti ili, gde je to primjenljivo, ažuriranog nacrtu plana efikasnosti iz člana 13 stav 2, donosi odluku i o tome obavještava relevantnu državu članicu ili države članice.
3. Kada Komisija, na osnovu procjene iz stava 1, utvrdi da jedan ili više ciljeva efikasnosti sadržanih u nacrtu plana efikasnosti nisu u skladu sa ciljevima efikasnosti na nivou Unije, Komisija u roku od pet mjeseci od datuma prijema nacrtu plana efikasnosti ili, gde je to primjenljivo, ažuriranog nacrtu plana efikasnosti iz člana 13 stav 2, donosi odluku o utvrđivanju preporuka iz člana 11 stav 3 tačka (c) drugog podstava Regulative (EZ) br.549/2004.

U tom slučaju, relevantna država članica ili države članice, u roku od tri mjeseca od datuma usvajanja odluke Komisije, revidiraju ciljeve efikasnosti i u skladu sa tim preduzimaju odgovarajuće mjere za reviziju nacrtu plana efikasnosti, uzimajući u obzir preporuke Komisije i podnose revidirani nacrtu plana efikasnosti Komisiji.

Član 15

Procjena revidiranog plana i ciljeva efikasnosti i donošenje korektivnih mjera

1. Po prijemu revidiranog nacrtu plana efikasnosti koji joj je dostavljen u skladu sa članom 14 stav 3, Komisija procjenjuje revidirani nacrtu plana efikasnosti i dosljednost revidiranih ciljeva efikasnosti sadržanih u njemu sa ciljevima efikasnosti na nivou Unije, na osnovu kriterijuma utvrđenih u Prilogu IV tačka 1, takođe uzimajući u obzir lokalne okolnosti. Komisija može da dopuni procjenu preispitivanjem nacrtu planova efikasnosti u odnosu na elemente navedene u Prilogu IV tačka 2.
2. Kada Komisija, na osnovu procjene iz stava 1, utvrdi da su revidirani ciljevi efikasnosti sadržani u revidiranom nacrtu plana efikasnosti u skladu sa ciljevima efikasnosti na nivou

Unije, Komisija u roku od pet mjeseci od datuma prijema revidiranog nacrtu plana efikasnosti, donosi odluku i o tome obavještava relevantnu državu članicu ili države članice.

3. Kada Komisija, na osnovu procjene iz stava 1, utvrdi da postoje sumnje o dosljednosti revidiranih ciljeva efikasnosti sadržanih u revidiranom nacrtu plana efikasnosti sa ciljevima efikasnosti na nivou Unije, Komisija u roku od pet mjeseci od datuma prijema revidiranog nacrtu plana efikasnosti, započinje detaljno ispitivanje tih ciljeva efikasnosti i relevantnih lokalnih okolnosti, zahtijevajući dodatne informacije od nacionalnih nadzornih organa ako je potrebno i o tome obavještava relevantnu državu članicu ili države članice.
4. Kada Komisija, nakon sprovođenja detaljnog ispitivanja iz stava 3, utvrdi da su revidirani ciljevi efikasnosti sadržani u revidiranom nacrtu plana efikasnosti u skladu sa ciljevima efikasnosti na nivou Unije, Komisija u roku od pet mjeseci od datuma početka detaljnog ispitivanja, donosi odluku i o tome obavještava relevantnu državu članicu ili države članice.
5. Kada Komisija, nakon detaljnog ispitivanja iz stava 3, utvrdi da revidirani ciljevi efikasnosti sadržani u revidiranom nacrtu plana efikasnosti nisu u skladu sa ciljevima efikasnosti na nivou Unije, Komisija u roku od pet mjeseci od datuma početka detaljnog ispitivanja, donosi odluku o određivanju korektivnih mjera koje će preduzeti relevantna država članica ili države članice, u skladu sa članom 11 stav 3 tačka (c) treći podstav Regulative (EZ) br. 549/2004.
6. Kada je Komisija donijela odluku iz stava 5, relevantna država članica ili države članice u roku od tri mjeseca od dana donošenja te odluke, Komisiji dostavljaju mjere koje su preduzele na osnovu te odluke, kao i informacije kojima se dokazuje da su te mjere u skladu sa tom odlukom.
7. Na osnovu informacija koje su joj dostavljene u skladu sa stavom 6, Komisija procjenjuje da li su mjere koje je preduzela relevantna država članica ili države članice dovoljne da obezbijede usaglašenost sa odlukom iz stava 5, u skladu sa zahtjevima Uredbe (EZ) br. 549/2004 i ove Uredbe.

Kada Komisija utvrdi da su te mjere dovoljne da se obezbijedi usaglašenost sa odlukom iz stava 5, ona o tome obavještava relevantnu državu članicu ili države članice.

Kada Komisija utvrdi da te mjere nisu dovoljne da se obezbijedi usaglašenost sa odlukom iz stava 5, ona o tome obavještava relevantnu državu članicu ili države članice i preduzima, prema potrebi, mjere za rješavanje neusaglašenosti, uključujući i mjere predviđene članom 258 Ugovora o funkcionisanju Evropske unije.

Član 16

Donošenje planova efikasnosti

Svaka država članica donosi i objavljuje svoj plan efikasnosti u jednoj od sljedećih okolnosti, prema potrebi:

- (a) nakon što je Komisija donijela odluku primjenom člana 14 stav 2, člana 15 stav 2 i člana 15 stav 4;
- (b) nakon što je Komisija donijela odluku u skladu sa članom 15 stav 7 podstav 2;
- (c) nakon što je Komisija donijela odluku na osnovu zahtjeva jedne ili više relevantnih država članica da se tokom referentnog perioda revidiraju ciljevi efikasnosti u skladu sa članom 18

stav 1, pod uslovom da relevantna država članica prilagodi plan efikasnosti u odnosu na revidirane ciljeve efikasnosti.

Član 17

Ciljevi efikasnosti ili korektivne mjere donijete nakon početka referentnog perioda

1. Kada zbog vremena potrebnog da se završe postupci navedeni u članovima 14 i 15, države članice nisu bile u mogućnosti da donesu planove efikasnosti prije početka referentnog perioda u skladu sa članom 16, ciljevi efikasnosti sadržani u najnovijoj verziji nacrtana planova efikasnosti primjenjuju se privremeno dok se ne donesu planovi efikasnosti.
2. U situaciji navedenoj u stavu 1, nakon donošenja planova efikasnosti, ciljevi efikasnosti u ključnom području efikasnosti u pogledu ekonomičnosti, primenjuju se retroaktivno kroz prilagođavanje jedinica naknade u skladu sa članom 29 stav 5.

Član 18

Revizija ciljeva efikasnosti tokom referentnog perioda

1. Tokom referentnog perioda, države članice mogu da revidiraju jedan ili više ciljeva efikasnosti sadržanih u planovima efikasnosti i donesu planove efikasnosti koji su u skladu sa tim izmijenjeni, samo kada su ispunjena oba sljedeća uslova:
 - (a) relevantna država članica ili države članice smatraju da je planirana revizija neophodna i srazmjerna s obzirom na pojavu jedne ili više sljedećih situacija:
 - (i) dostignut je najmanje jedan od pragova upozorenja iz člana 9 stav 4 tačka (b) i relevantni nacionalni nadzorni organ ili organi su procijenili situaciju i pokazali da se nastali efekti dostizanja praga ili pragova upozorenja ne mogu dovoljno ublažiti osim ako se ciljevi efikasnosti ne revidiraju;
 - (ii) početni podaci, pretpostavke i obrazloženja, uključujući i one o investicijama, na osnovu kojih su postavljeni relevantni ciljevi efikasnosti, u značajnoj i trajnoj mjeri više nisu tačni zbog okolnosti koje su bile nepredvidive u trenutku usvajanja plana efikasnosti, a nacionalni nadzorni organ ili organi su procijenili situaciju i pokazali da se nastali efekti ne mogu dovoljno ublažiti osim ako se ciljevi efikasnosti ne revidiraju;
 - (b) Komisija je na osnovu obrazloženog zahtjeva relevantne države članice ili država članica odlučila:
 - (i) da je saglasna da je predviđena revizija neophodna i proporcionalna s obzirom na pojavu jedne ili više sljedećih situacija navedenih u tački (a);
 - (ii) da su predviđeni revidirani ciljevi efikasnosti u skladu sa ciljevima efikasnosti na nivou Unije, pri čemu su ti ciljevi procijenjeni na osnovu kriterijuma utvrđenih u Prilogu IV tačka 1.

Komisija usvaja odluku iz tačke (b) u roku od sedam mjeseci od dana podnošenja potpunog zahtjeva koji je podnijela relevantna država članica ili države članice.

2. Sve revizije ciljeva efikasnosti koje su donesene primjenom ovog člana ne primjenjuju se retroaktivno.

Član 19

Odobrenje Plana efikasnosti mreže

1. Menadžer mreže dostavlja Komisiji nacrt Plana efikasnosti mreže nakon što ga odobri Odbor za upravljanje mrežom, kako je navedeno u članu 18 stav 1 tački (o) Sprovedbene regulative (EU) 2019/123, najkasnije tri mjeseca prije početka referentnog perioda.
2. Komisija procjenjuje da li nacrt Plana efikasnosti mreže ispunjava kriterijume utvrđene u Prilogu V.

Komisija može zatražiti od menadžera mreže da podnese reviziju tog nacrta Plana efikasnosti mreže, kada je to potrebno kako bi se obezbijedila usklađenost sa kriterijumima navedenim u Prilogu V.
3. Ako Komisija utvrdi da nacrt Plana efikasnosti mreže ispunjava kriterijume utvrđene u Prilogu V, ona donosi Plan efikasnosti mreže.
4. Menadžer mreže objavljuje i sprovodi Plan efikasnosti mreže nakon što ga usvoji Komisija u skladu sa stavom 3.
5. Ako, zbog vremena potrebnog za završetak postupaka iz stavova 2 i 3, Komisija nije usvojila Plan efikasnosti mreže prije početka referentnog perioda, najnovija verzija nacrta Plana efikasnosti mreže koji je odobrio Odbor za upravljanje mrežom primjenjuje se privremeno, dok Komisija ne usvoji Plan efikasnosti mreže.

POGLAVLJE V

FINANSIRANJE USLUGA U VAZDUŠNOJ PLOVIDBI, USPOSTAVLJANJE ZONA NAPLATE, USPOSTAVLJANJE TROŠKOVNE OSNOVE ZA NAKNADE I TRANSPARENTNOST

Član 20

Načela finansiranja usluga u vazdušnoj plovidbi

1. Utvrđeni troškovi usluga u vazdušnoj plovidbi na ruti finansiraju se iz rutnih naknada koje se naplaćuju od korisnika vazdušnog prostora i, ako se primjenjuje član 25 stav 3, iz drugih prihoda kako je navedeno u tom članu.
2. Utvrđeni troškovi terminalnih usluga u vazdušnoj plovidbi finansiraju se iz terminalnih naknada koje se naplaćuju od korisnika vazdušnog prostora i, ako se primjenjuje član 25 stav 3, iz drugih prihoda kako je navedeno u tom članu.
3. Prihodi od rutnih naknada odnosno terminalnih naknada ne koriste se za finansiranje komercijalnih aktivnosti pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi.

Član 21

Uspostavljanje zona naplate

1. Države članice, u vazdušnom prostoru za koji su nadležne, kada se usluge u vazdušnoj plovidbi pružaju korisnicima vazdušnog prostora, uspostavljaju jednu ili više zona naplate u svrhu naplate rutnih naknada („zona naplate rutnih naknada”) i jednu ili više zona naplate u svrhu naplate terminalnih naknada („zona naplate terminalnih naknada”).

Države članice konsultuju predstavnike korisnika vazdušnog prostora prije uspostavljanja ili izmjene tih zona.

Države članice obavještavaju Komisiju i Centralni biro za naplatu rutnih naknada („CRCO”) Eurokontrola, ako je primjenljivo, o uspostavljanju ili izmjeni tih zona naplate, najmanje sedam mjeseci prije početka referentnog perioda.

2. Države članice obezbjeđuju da geografski raspon zona naplate bude jasno definisan. Zone naplate moraju biti u skladu sa pružanjem usluga u vazdušnoj plovidbi i mogu da uključuju usluge koje pruža pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi sa sjedištem u drugoj državi članici u vezi sa prekograničnim vazdušnim prostorom.
3. Ako se usluge u vazdušnom saobraćaju koje se odnose na prilaz i polijetanje vazduhoplova pružaju zajednički za grupu aerodroma, države članice mogu da uspostave posebnu zonu naplate terminalnih naknada u okviru relevantnog terminalnog područja.
4. Ako države članice odluče da uspostave zonu naplate rutnih naknada odnosno zone naplate terminalnih naknada koje obuhvataju vazdušni prostor za koji je nadležno više od jedne države članice ili ako države članice odluče da uspostave zajedničku zonu naplate, relevantne države članice obezbjeđuju dosljednu i ujednačenu primjenu ove Regulative na pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi u datom vazdušnom prostoru.

Države članice bez odlaganja obavještavaju Komisiju i CRCO Eurokontrola o svakoj takvoj odluci.

5. Države članice mogu da izmijene ili uspostave novu zonu naplate terminalnih naknada, tokom referentnog perioda, pod uslovom da:
 - (a) konsultuju predstavnike korisnika i pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi prije te izmjene;
 - (b) obavijeste, bez nepotrebnog odlaganja, Komisiju i CRCO Eurokontrola o toj izmjeni;
 - (c) dostave Komisiji, bez nepotrebnog odlaganja, sljedeće:
 - (i) relevantne podatke o troškovima i saobraćaju koji na odgovarajući način odražavaju situaciju prije i posle izmjene;
 - (ii) komentare predstavnika korisnika i pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi koji su konsultovani u skladu sa tačkom (a);
 - (iii) procjenu očekivanog uticaja izmjene na postizanje nacionalnih ciljeva efikasnosti ili ciljeva efikasnosti za FAB u osnovnoj oblasti efikasnosti u pogledu ekonomičnosti i na praćenje efikasnosti;
 - (iv) ažuriranje plana efikasnosti sa relevantnim podacima.
6. Države članice ne smiju da mijenjaju zonu naplate rutnih naknada tokom referentnog perioda.

Član 22

Uspostavljanje troškovne osnove za naknade

1. Troškovna osnova za rutne i terminalne naknade sastoji se od utvrđenih troškova u vezi sa pružanjem usluga u vazdušnoj plovidbi u relevantnoj zoni naplate.

Utvrđeni troškovi koji proizilaze iz novih ATM sistema i većih izmjena postojećih ATM sistema uključuju se u troškovnu osnovu samo ako su ti sistemi u skladu sa sprovođenjem Evropskog ATM master plana, a naročito sa zajedničkim projektima iz člana 15a stav 3 Regulative (EZ) broj 550/2004.

Države članice mogu da odluče da u troškovnu osnovu uključe sljedeće utvrđene troškove nastale u vezi sa pružanjem usluga u vazdušnoj plovidbi, u skladu sa članom 15 stav 2 tačka (b) druge rečenice Regulative (EZ) broj 550/2004:

- (a) utvrđene troškove nadležnih organa;
 - (b) utvrđene troškove kojima podliježu kvalifikovani subjekti iz člana 3 Regulative (EZ) br. 550/2004;
 - (c) utvrđene troškove koji proizilaze iz Međunarodne konvencije Eurokontrola o saradnji za sigurnost vazdušne plovidbe od 13. decembra 1960. godine, sa posljednjim izmjenama i dopunama.
2. Ne dovodeći u pitanje član 18, utvrđeni troškovi uključeni u troškovnu osnovu za rutne i terminalne naknade utvrđuju se prije početka svakog referentnog perioda kao dio plana efikasnosti u realnim vrijednostima i određuju se za svaku kalendarsku godinu tog perioda u realnim i nominalnim vrijednostima, sa izuzetkom utvrđenih troškova iz stava 1 treći podstav i utvrđenih troškova iz stava 4 tačke (c) i (d), koji se utvrđuju u nominalnim vrijednostima kada se primenjuje računovodstvo po principu istorijskih troškova.
 3. Utvrđeni troškovi uključeni u troškovnu osnovu za rutne i terminalne naknade obračunavaju se u nacionalnoj valuti. Ako je uspostavljena zajednička zona naplate sa jedinstvenom jedinicom naknade, relevantne države članice obezbjeđuju pretvaranje utvrđenih troškova u jedinstvenu valutu, koja može biti euro ili druga nacionalna valuta jedne od relevantnih država članica, kako bi se obezbijedio transparentan obračun jedinstvene jedinice naknade u skladu sa članom 25 stav 4.
 4. Utvrđeni troškovi uključeni u troškovnu osnovu za rutne i terminalne naknade sadrže:
 - (a) troškove zaposlenih;
 - (b) operativne troškove, izuzev troškova zaposlenih;
 - (c) troškove amortizacije;
 - (d) trošak kapitala;
 - (e) vanredne troškove;

Kada je riječ o tački (a), troškovi zaposlenih uključuju bruto zarade, prekovremeni rad i doprinose poslodavaca u sistemima socijalnog osiguranja, kao i troškove penzija i druge naknade. Troškovi penzija izračunavaju se na osnovu razumnih pretpostavki na osnovu važećeg penzionog sistema ili nacionalnog zakonodavstva, po potrebi. Te pretpostavke se navode u planu efikasnosti.

Kada je riječ o tački (b), operativni troškovi koji nisu troškovi zaposlenih uključuju troškove nastale kupovinom robe i usluga koje se koriste za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi, uključujući usluge spoljnih izvođača, materijal, energiju, komunalne usluge, zakup zgrada, opreme i objekata, održavanje, troškove osiguranja i putne troškove.

Kada je riječ o tački (c), troškovi amortizacije uključuju troškove koji se odnose na ukupna osnovna sredstva koja se koriste u svrhu pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi. Vrijednost osnovnih sredstava amortizuje se u skladu sa njihovim očekivanim vijekom trajanja, primjenom linearne metode koja se

primjenjuje na troškove imovine koja se amortizuje. Za obračun amortizacije primjenjuje se računovodstvo na osnovu istorijskih ili tekućih troškova. Metodologija koja se koristi za obračun troškova amortizacije ne smije se mijenjati tokom trajanja amortizacije i mora biti u skladu sa primijenjenim troškovima kapitala, odnosno nominalnim troškovima kapitala za obračun istorijskih troškova i realnim troškovima kapitala za obračun tekućih troškova. Kada se primjenjuje računovodstvo tekućih troškova, trošak kapitala ne uključuje inflaciju, a obezbjeđuju se i ekvivalentni iznosi istorijskog računovodstva troškova kako bi se omogućilo vršenje procjene i poređenja.

Kada je riječ o tački (d), trošak kapitala jednak je proizvodu sljedećih elemenata:

- (i) zbir prosječne neto knjigovodstvene vrijednosti osnovnih sredstava u upotrebi ili u izgradnji i mogućih prilagođavanja ukupnih sredstava koje utvrdi nacionalni nadzorni organ i koje koristi pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi i prosječne vrijednosti neto obrtnih sredstava, osim računa koji uključuju kamate, za potrebe pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi;
- (ii) ponderisani prosjek kamatne stope na dugove i prinosa na kapital. Za pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi bez vlasničkog kapitala, ponderisani prosjek se izračunava na osnovu prinosa koji se primjenjuje na razliku između ukupne imovine iz tačke (i) i dugova.

Za potrebe utvrđivanja troškova kapitala, faktori kojima treba dati značaj, zasnivaju se na udjelu finansiranja kroz dug ili kapital. Kamatna stopa na dugove jednaka je ponderisanoj prosječnoj kamatnoj stopi na dugove pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi. Prinos na kapital je onaj koji je predviđen planom efikasnosti za referentni period i zasniva se na finansijskom riziku koji je pretrpio pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi.

Ako pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi snose troškove zakupa osnovnih sredstava, ti troškovi se ne uključuju u obračun troškova kapitala.

Što se tiče tačke (e), vanredni troškovi sastoje se od jednokratnih troškova koji se odnose na pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi, uključujući sve poreze i carine za koje se ne može zatražiti povrat.

5. Utvrđeni troškovi se na transparentan način raspoređuju na zone naplate u vezi sa kojima su nastali. Utvrđeni troškovi koji nastanu u vezi sa nekoliko zona naplate raspoređuju se proporcionalno, na osnovu transparentne metodologije.

U tu svrhu, nacionalni nadzorni organi utvrđuju, prije početka svakog referentnog perioda, kriterijume koji se koriste za raspodjelu utvrđenih troškova na zone naplate, uključujući u vezi sa tačkama (b) i (c) ovog stava, i kriterijume za raspodjelu utvrđenih troškova između terminalnih i rutnih usluga i uključuju ove informacije u plan efikasnosti u skladu sa Prilogom II tačka 3.3 (d).

Utvrđeni troškovi uključeni u troškovne osnove za terminalne zone naplate pokrivaju troškove sljedećih usluga:

(a) usluge aerodromske kontrole ili aerodromske informacije o letu koje uključuju savjetodavne usluge u vazdušnom saobraćaju i usluge uzbunjivanja;

(b) usluge vazdušnog saobraćaja u vezi sa prilazom i polijetanjem vazduhoplova na određenoj udaljenosti od aerodroma koje se definišu na osnovu operativnih zahtjeva;

(c) proporcionalni dio usluga u vazdušnoj plovidbi koji je zajednički rutnim i terminalnim uslugama.

6. Utvrđeni troškovi nastali za letove izuzete u skladu sa članom 31 stav od 3 do 5 sastoje se od:
- (a) utvrđenih troškova izuzetih letova po VFR-u, izračunatih kroz metodologiju graničnih troškova;
 - (b) utvrđenih troškova izuzetih letova po IFR-u, izračunatih kao proizvod sjledećih elemenata:
 - (i) utvrđenih troškova nastalih za letove po IFR-u, koji se sastoje od ukupnih utvrđenih troškova umanjenih za utvrđene troškove letova po VFR-u;
 - (ii) odnosa broja izuzetih jedinica usluga prema ukupnom broju jedinica usluga koje će se sastojati od jedinica usluga u pogledu letova po IFR-u i, ako nisu izuzete, letova po VFR-u.

Utvrđeni troškovi izuzetih letova po VFR-u odvajaju se od utvrđenih troškova nastalih za letove po IFR-u u svrhu obračuna jedinice naknade.

7. Nacionalni nadzorni organi provjeravaju, u pogledu svake zone naplate, da su troškovne osnove za rutne i terminalne naknade u skladu sa zahtjevima člana 15 stav 2 Regulative (EZ) br. 550/2004 i ovog člana. U tu svrhu, nacionalni nadzorni organi ispituju relevantnu računovodstvenu dokumentaciju, uključujući sve knjige imovine i drugi materijal relevantan za utvrđivanje troškovne osnove za naknade.

Član 23

Stvarni troškovi

Na utvrđivanje stvarnih troškova *mutatis mutandis* se primjenjuju odredbe člana 22.

Član 24

Transparentnost troškova

1. Države članice uspostavljaju troškovne osnove za naknade za svaku zonu naplate na transparentan način.
2. Najkasnije četiri mjeseca prije početka referentnog perioda, države članice se, na koordinisan način, konsultuju sa pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi, predstavnicima korisnika vazdušnog prostora i, po potrebi, operaterima aerodroma i koordinatorima aerodroma o predviđenom uspostavljanju utvrđenih troškova uključenih u troškovnu osnovu za rutne i terminalne naknade, nove i postojeće investicije, predviđanjima jedinica usluga i politiku naplate za predmetni referentni period.

Države članice to čine i tokom referentnog perioda, kada namjeravaju da zatraže reviziju ciljeva efikasnosti u osnovnoj oblasti efikasnosti u pogledu ekonomičnosti u skladu sa članom 18 stav 1.

Države članice dostavljaju izvještajne tabele i informacije koje se zahtijevaju u Prilozima VII i IX subjektima pozvanim na konsultacije najmanje tri nedjelje prije konsultacija.

3. Tokom referentnog perioda, države članice se na godišnjem nivou, na koordinisan način i u skladu sa tačkom 1 Priloga XII, konsultuju sa pružaocima usluga u vazdušnoj plovidbi, predstavnicima korisnika vazdušnog prostora i, po potrebi, operatorima aerodroma i

koordinatorima aerodroma o stvarnim troškovima nastalim tokom prethodne godine i razlici između stvarnih troškova i utvrđenih troškova sadržanih u planu efikasnosti. Države članice dostavljaju izvještajnu tabelu i informacije koje se zahtijevaju u Prilogu VII subjektima pozvanim na konsultacije najmanje tri nedjelje prije konsultacija.

4. Države članice dostavljaju Komisiji informacije iz posljednjeg podstava stava 2 i stava 3 na dan kada su dostavljene konsultovanim stranama. Države članice takođe obavještavaju Komisiju o ishodu konsultacija.

POGLAVLJE VI OBRAČUN JEDINICA NAKNADE I NAKNADA

Član 25

Obračun jedinica naknade

1. Države članice izračunavaju rutne i terminalne jedinice naknade prije početka svake godine referentnog perioda.
2. Jedinica naknade se izračunava tako što se sa predviđenim brojem ukupnih jedinica rutnih ili terminalnih usluga za relevantnu godinu, izračunatim u skladu sa Prilogom VIII tačke 1 i 2, podijeli algebarski zbir sljedećih elemenata:
 - (a) utvrđeni troškovi, izraženi u nominalnim vrijednostima, za relevantnu godinu kako je utvrđeno u planu efikasnosti;
 - (b) prilagođavanja za inflaciju u skladu sa članom 26;
 - (c) prilagođavanja koja su rezultat primjene mehanizma podjele rizika saobraćaja u skladu sa članom 27 stavovi od 2 do 5;
 - (d) prilagođavanja koja su rezultat iz primjene mehanizma dijeljenja rizika troškova u skladu sa članom 28 stavovi od 4 do 6;
 - (e) prilagođavanja koje proizilaze iz primjene programa finansijskih programa podsticaja u skladu sa članom 11 stavovi 3 i 4;
 - (f) prilagođavanja koja proizilaze iz izmjene naknada u vazdušnoj plovidbi u skladu sa članom 32;
 - (g) prilagođavanja koja su rezultat varijacija u saobraćaju, u skladu sa članom 27 stav 8;
 - (h) prilagođavanja koja su rezultat varijacija u saobraćaju, u skladu sa članom 27 stav 9;
 - (i) odbitak ostalih prihoda, u skladu sa stavom 3 ovog člana;
 - (j) unakrsno finansiranje između rutnih zona naplate ili između terminalnih zona naplate, u skladu sa članom 15 stav 2 tačka (e) Regulative (EZ) broj 550/2004;
 - (k) korekcije razlika u prihodima koje proizilaze iz privremene primjene jedinice naknade u skladu sa članom 29 stav 5;
 - (l) prilagođavanja koje se odnose na prethodne referentne periode.
3. Za potrebe stava 2 tačka (i), sljedeći prihodi pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi ostvareni u godini n odbijaju se od utvrđenih troškova kao „drugi prihodi“:
 - (a) javna sredstva dobijena od javnih organa, uključujući finansijsku podršku iz programa pomoći Unije;
 - (b) prihodi ostvareni od komercijalnih aktivnosti, ako su relevantna država članica ili države članice odlučile da se ti prihodi odbiju;

- (c) u pogledu terminalnih usluga u vazdušnoj plovidbi, prihode ostvarene iz ugovora ili sporazuma zaključenih između pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi i operatora aerodroma, ako su relevantna država članica ili države članice odlučile da se ti prihodi odbiju.

Što se tiče tačke (a), javna sredstva koja pokrivaju troškove zaposlenih i druge operativne troškove odbijaju se od utvrđenih troškova najkasnije u godini $n+2$. Javna sredstva za pokriće troškova amortizacije odbijaju se od utvrđenih troškova u skladu sa rasporedom amortizacije finansiranog sredstva (trajanje i anuitet). Država članica može da odluči da od utvrđenih troškova ne odbije iznos koji se odnosi na administrativne troškove nastale zbog izvještavanja o sporazumu o finansiranju ako ti administrativni troškovi nisu uključeni u troškovnu osnovu za naknade. Podjednako, država članica može da odluči da od utvrđenih troškova ne odbije javna sredstva dobijena za pokrivanje troškova koji nisu bili poznati za vrijeme izrade nacrtu plana efikasnosti i stoga nisu uključeni u troškovnu osnovu za naknade. Korisnicima vazdušnog prostora se ne naplaćuju troškovi pokriveni javnim sredstvima.

Što se tiče tačaka (b) i (c), prihodi iz tih tačaka odbijaju se od utvrđenih troškova najkasnije u godini $n+2$.

4. Jedinice naknade se obračunavaju u nacionalnoj valuti.

Ako države članice odluče da uspostave zajedničku zonu naplate u skladu sa članom 21 stav 4, jedinica naknade se izračunava u jedinstvenoj valuti, koja može biti euro ili druga nacionalna valuta jedne od relevantnih država članica. Relevantne države članice obavještavaju Komisiju i CRCO Eurokontrola o valuti koja se primjenjuje.

Član 26

Prilagođavanja u odnosu na inflaciju

Za svaku godinu referentnog perioda, utvrđeni troškovi uključeni u troškovnu osnovu za rutne i terminalne naknade za godinu n izraženi u nominalnom iznosu prilagođavaju se na osnovu razlike u procentima između stvarnog indeksa inflacije i predviđenog indeksa inflacije za tu godinu n i uključenog kao prilagođavanje za obračun jedinice naknade za godinu $n+2$.

Utvrđeni troškovi iz člana 22 stav 1 podstav 3 i utvrđeni troškovi iz člana 22 stav 4 tačke (c) i (d) kada se primenjuje istorijsko računovodstvo troškova, ne podliježu prilagođavanju inflacije.

Član 27

Mehanizam za dijeljenja rizika u saobraćaju

1. U pogledu programa podsticaja iz člana 11 stav 2, primjenjuje se mehanizam dijeljenja rizika u saobraćaju. U skladu sa tim mehanizmom, rizik od promjene prihoda zbog odstupanja od predviđanja jedinice usluge utvrđene u planu efikasnosti dijeli se između pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi i korisnika vazdušnog prostora, u skladu sa odredbama ovog člana.
2. Ako tokom date godine n stvarni broj jedinica usluga odstupa od predviđanja uključenog u plan efikasnosti za tu godinu n za najviše 2%, nastali dodatni prihod ili nastali gubitak prihoda u potpunosti snosi relevantni pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi ili pružaoci usluga.
3. Ako tokom date godine n stvarni broj jedinica usluga premaši predviđanje jedinica usluga uključenih u plan efikasnosti za tu godinu n za više od 2 %, 70 % nastalih dodatnih prihoda koje je ostvario pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi ili pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi koji premašuje 2% razlike između stvarnog broja jedinica usluge i te projekcije prosljeđuje se korisnicima vazdušnog prostora kroz prilagođavanje jedinice naknade u godini $n+2$.

Ako u datoj godini n stvarni broj jedinica usluga padne ispod projektovanog broja jedinica usluga uključenih u plan efikasnosti za tu godinu n za više od 2%, 70% nastalog gubitka prihoda koji je pretrpio relevantni pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi ili pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi koji premašuje 2% razlike između stvarnog broja jedinica usluge i tog predviđanja nadoknađuje se od korisnika vazdušnog prostora, kroz prilagođavanje jedinice naknade u godini $n+2$.

4. Ako je u datoj godini n stvarni broj jedinica usluga manji od 90% predviđanja broja jedinica usluga uključenog u plan efikasnosti za tu godinu n , iznos gubitka prihoda koji je pretrpio pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi ili pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi koji premašuje 10% razlike između stvarnog broja jedinica usluga i tog predviđanja u potpunosti se nadoknađuje od korisnika vazdušnog prostora putem prilagođavanja jedinica naknade u godini $n+2$.

Ako tokom date godine n stvarni broj jedinica usluga premaši projektovan broj jedinica usluga uključen u plan efikasnosti za tu godinu n za više od 110%, iznos dodatnog prihoda koji je ostvario pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi ili pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi koji premašuje 10% razlike između stvarnog broja jedinica usluga i tog predviđanja prosljeđuje se korisnicima vazdušnog prostora kroz prilagođavanje jedinice naknade u godini $n+2$.

5. Nacionalni nadzorni organi mogu da prilagode vrijednosti parametara mehanizma za dijeljenje rizika saobraćaja utvrđenih u stavovima 2 i 3. Prilikom prilagođavanja tih vrijednosti, nacionalni nadzorni organi:
 - (a) savjetuju se o namjeravanim vrijednostima sa predstavnicima korisnika vazdušnog prostora i pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi;
 - (b) obezbjeđuju da rezultirajuća izloženost riziku pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi nije niža od maksimalnog prihoda koji je izložen riziku u okviru mehanizma koji je utvrđen u stavovima 2 i 3;
 - (c) razmatraju varijaciju troškova pružanja kapaciteta od strane relevantnog pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi zbog varijacija u saobraćaju.
6. Sljedeći utvrđeni troškovi ne podliježu odredbama stavova od 2 do 5:
 - (a) utvrđeni troškovi određeni u skladu sa članom 22 stav 1 podstav 3;
 - (b) utvrđeni troškovi za meteorološke usluge.
7. Države članice mogu iz primjene stavova od 2 do 5 izuzeti utvrđene troškove pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi koji su dobili dozvolu za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi bez sertifikacije, u skladu sa članom 7 stav 5 Regulative (EZ) broj 550/2004.
8. U pogledu utvrđenih troškova iz stava 6 i, ako je primjenljivo, stava 7, svaki dodatni prihod u godini n zbog razlika između stvarnih jedinica usluga i predviđanja jedinica usluga uključenog u plan efikasnosti za tu godinu prosljeđuje se korisnicima vazdušnog prostora, a svaki gubitak prihoda se nadoknađuje od korisnika vazdušnog prostora, kroz prilagođavanje jedinice naknade u godini $n+2$.

9. Prilagođavanja jedinica naknade navedenih u tačkama (b), (c), (d), (e), (f), (g), (h), (i), (j), (k) i (l) člana 25 stav 2 ne podliježu odredbama stavova od 2 do 5. U pogledu prilagođavanja iz člana 25 stav 2 tačke (b), (c), (d), (e), (f), (g), (i), (j) i (k), svi dodatni prihodi u godini n zbog razlika između stvarnih jedinica usluga i predviđanja jedinice usluga uključene u plan efikasnosti za tu godinu prosljeđuju se korisnicima vazdušnog prostora, a svaki gubitak prihoda se nadoknađuje od korisnika vazdušnog prostora kroz prilagođavanje jedinice naknade u godini n+2.

Član 28

Mehanizam dijeljenja rizika troškova

1. U pogledu programa podsticaja iz člana 11 stav 2, primjenjuje se mehanizam dijeljenja rizika troškova. U okviru tog mehanizma, razlike između utvrđenih troškova koji su uključeni u plan efikasnosti i stvarnih troškova dijele se između pružaoca usluga vazdušne plovidbe i korisnika vazdušnog prostora, u skladu sa odredbama ovog člana.
2. Razlike iz stava 1 dijele se na sljedeći način:
 - (a) ako su tokom cijelog referentnog perioda stvarni troškovi niži od utvrđenih troškova, pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi ili relevantna država članica u potpunosti zadržavaju nastalu razliku;
 - (b) ako su tokom cijelog referentnog perioda stvarni troškovi viši od utvrđenih troškova, relevantni pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi ili država članica u potpunosti pokrivaju nastalu razliku.
3. Stav 2 se ne primjenjuje ako razlike između utvrđenih troškova i stvarnih troškova proizilaze iz najmanje jedne od sljedećih promjena:
 - (a) nepredviđene promjene troškova novih i postojećih investicija;
 - (b) nepredviđene promjene troškova iz člana 22 stav 1 podstav 3;
 - (c) nepredviđene i značajne promjene troškova penzija utvrđene u skladu sa članom 22 stav 4 koje proizilaze iz nepredviđenih promjena nacionalnog zakona o penzijama, zakona o računovodstvu u odnosu na penzije ili nepredviđenih promjena uslova na finansijskom tržištu, pod uslovom da su takve promjene troškova penzija van kontrole pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi i, u slučaju povećanja troškova, da je pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi preduzeo razumne mjere za upravljanje porastom troškova tokom referentnog perioda;
 - (d) nepredviđene i značajne promjene troškova koje proizilaze iz nepredviđenih promjena kamatnih stopa na zajmove kojima se finansiraju troškovi koji proizilaze iz pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi, pod uslovom da su takve promjene troškova van kontrole pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi i, u slučaju povećanja troškova, da je pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi preduzeo razumne mjere za upravljanje porastom troškova tokom referentnog perioda;
 - (e) nepredviđene i značajne promjene troškova zbog nepredviđenih promjena u nacionalnom poreskom zakonodavstvu ili drugih nepredviđenih novih stavki troškova koje nisu obuhvaćene planom efikasnosti, ali su propisane zakonom.

Utvrđeni troškovi koji se odnose na troškove iz ovog stava utvrđuju se i kategorizuju u planu efikasnosti u skladu sa Prilogom II tačka 3.3(h).

Razlike između utvrđenih i stvarnih troškova iz ovog stava utvrđuju se i objašnjavaju godišnje u skladu sa Prilogom VII i Prilogom IX.

4. U pogledu nepredviđenih promjena troškova iz stava 3 tačka (a), razlike između utvrđenih troškova i stvarnih troškova dijele se na sljedeći način:
- (a) ako tokom kalendarske godine ili tokom cijelog referentnog perioda stvarni troškovi padnu ispod utvrđenih troškova, pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi ili relevantna država članica nadoknađuje nastalu razliku korisnicima vazdušnog prostora smanjenjem jedinice naknade u godini n+2 ili u narednom referentnom periodu, izuzev ako, na osnovu detaljnog obrazloženja pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, nacionalni nadzorni organ, nakon konsultacija sa predstavnicima korisnika vazdušnog prostora, odluči da pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi ne nadoknađuje dio nastale razlike;
 - (b) ako tokom kalendarske godine ili tokom cijelog referentnog perioda, stvarni troškovi premaše utvrđene troškove za najviše 5%, države članice mogu da odluče da pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi ili relevantna država članica nadoknadi nastalu razliku od korisnika vazdušnog prostora, povećanjem jedinice naknade u godini n+2 ili u narednom referentnom periodu, pod uslovom da nacionalni nadzorni organ odobri detaljno obrazloženje koje je pružio pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi, posebno u pogledu potrebe za povećanjem kapaciteta i nakon konsultacija sa predstavnicima korisnika vazdušnog prostora.

Ako tokom referentnog perioda pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi planiraju da dodaju, otkazu ili zamijene velike investicije u pogledu informacija o velikim investicijama utvrđenim u planu efikasnosti u skladu sa Prilogom II tačka 2.2(b), ove promjene odobrava nacionalni nadzorni organ, nakon konsultacija sa predstavnicima korisnika vazdušnog prostora.

5. U pogledu nepredviđenih promjena troškova iz stava 3 tačka (b), razlike između utvrđenih troškova i stvarnih troškova dijele se na sljedeći način:
- (a) ako tokom kalendarske godine stvarni troškovi padnu ispod utvrđenih troškova za tu kalendarsku godinu, države članice nadoknađuju nastalu razliku korisnicima vazdušnog prostora smanjenjem jedinice naknade u godini n+2;
 - (b) ako tokom kalendarske godine stvarni troškovi premaše utvrđene troškove za tu kalendarsku godinu, države članice nadoknađuju nastalu razliku od korisnika vazdušnog prostora povećanjem jedinice naknade u godini n+2.
6. U pogledu nepredviđenih promjena troškova iz stava 3 tačka (c), (d) i (e) razlike između utvrđenih troškova i stvarnih troškova dijele se na sljedeći način:
- (a) ako tokom kalendarske godine ili tokom cijelog referentnog perioda, stvarni troškovi padnu ispod utvrđenih troškova, pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi ili relevantna država članica nadoknađuje nastalu razliku korisnicima vazdušnog prostora smanjenjem jedinice naknade u godini n+2, u narednom referentnom periodu ili u naredna dva referentna perioda ako iznosi koji se vraćaju utiču na jedinicu naknade na nesrazmjeran način.
 - (b) ako, tokom kalendarske godine ili tokom cijelog referentnog perioda, stvarni troškovi premaše utvrđene troškove, države članice mogu da odluče da pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi ili relevantna država članica nadoknadi nastalu razliku od korisnika vazdušnog prostora, povećanjem jedinice naknade u godini n+2, u narednom referentnom periodu ili u naredna dva referentna perioda ako iznosi koje treba nadoknaditi utiču na jedinicu naknade na nesrazmjeran način.

7. Nacionalni nadzorni organi svake godine provjeravaju da li pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi pravilno primjenjuju odredbe ovog člana. Nacionalni nadzorni organi do 1. septembra godine n+1 sačinjavaju izvještaj o promjenama troškova iz stava 3 do kojih je došlo u godini n. Izvještaj podliježe konsultacijama sa predstavnicima korisnika vazdušnog prostora.

U izvještaj koji treba da se sastavi do 1. septembra godine koja slijedi posle posljednje godine referentnog perioda, nacionalni nadzorni organi takođe uključuju stanje tokom cijelog referentnog perioda u pogledu nepredviđenih promjena troškova iz stava 3 tačka (a), (c), (d) i (e).

Član 29

Određivanje jedinice naknade za zone naplate naknada

1. Države članice određuju jedinicu naknade za svaku zonu naplate naknada na godišnjem nivou u skladu sa članom 25. Ne dovodeći u pitanje stav 3, jedinice naknade se ne mijenjaju tokom godine.
2. Države članice utvrđuju jedinicu naknade za godinu n za svaku zonu naplate u skladu sa sljedećim zahtjevima:
 - (a) nacionalni nadzorni organi podnose, u ime svoje države članice, obračunatu jedinicu naknade Komisiji i CRCO Eurokontrola do 1. juna godine n-1. Ovaj podnesak uključuje izvještajne tabele i dodatne informacije utvrđene u Prilogu VII i Prilogu IX;
 - (b) prije 1. novembra godine n-1, ako je neophodno, nacionalni nadzorni organi ažuriraju obračunatu jedinicu naknade iz tačke (a), nakon što se konsultuju sa korisnicima vazdušnog prostora. Oni dostavljaju ovu obračunatu ažuriranu jedinicu naknade, u ime svoje države članice, Komisiji i CRCO Eurokontrola, najkasnije do 1. novembra godine n-1;
 - (c) države članice određuju jedinicu naknade za godinu n najkasnije do 20. decembra godine n-1 i o toj jedinici obavještavaju Komisiju i CRCO Eurokontrola.
3. Komisija provjerava da li su jedinice naknade iz stava 2 obračunate u skladu sa zahtjevima iz člana 25 stav 2.

Ukoliko Komisija utvrdi da jedinica naknade nije u skladu sa zahtjevima iz člana 25 stav 2, o tome obavještava relevantnu državu članicu i poziva je da podnese revidiranu jedinicu naknade.

Ukoliko Komisija utvrdi da je revidirana jedinica naknade izračunata u skladu sa zahtjevima iz člana 25 stav 2, ona o tome obavještava relevantnu državu članicu.

4. Ukoliko je kao posljedica vremena potrebnog za završetak postupka iz stava 3, jedinica naknade za godinu n revidirana nakon početka godine na koju se odnosi i zbog takve revizije dolazi do razlike u prihodima, jedinica naknade prilagođava se na sljedeći način:
 - (a) prvo prilagođavanje jedinice naknade u godini nakon revizije jedinice naknade, i
 - (b) konačna prilagođavanje jedinice naknade dvije godine nakon te godine.
5. Ukoliko države članice nisu usvojile plan efikasnosti prije početka referentnog perioda ili ako se plan efikasnosti revidira u skladu sa članom 18 tokom referentnog perioda, jedinice

naknade se, prema potrebi, preračunavaju i primjenjuju što je prije moguće na osnovu usvojenog plana efikasnosti ili usvojenog revidiranog plana efikasnosti.

Kada se plan efikasnosti usvoji nakon početka referentnog perioda, svaka razlika u prihodima zbog primjene jedinice naknade ili jedinica naknade izračunatih na osnovu nacrtu plana efikasnosti, umjesto jedinice naknade ili jedinica naknade izračunatih na osnovu usvojenog plana efikasnosti, rezultira prvim prilagođavanjem jedinice naknade u godini nakon usvajanja plana efikasnosti i konačnim prilagođavanjem jedinice naknade dvije godine nakon te godine. Odredbe člana 27 i 28 primjenjuju se na osnovu usvojenog plana efikasnosti i primjenjuju se retroaktivno od prvog dana referentnog perioda.

Kada se plan efikasnosti revidira tokom referentnog perioda u skladu sa članom 18, svaka razlika u prihodu zbog primjene jedinice naknade ili jedinica naknade izračunatih na osnovu usvojenog plana efikasnosti, umjesto jedinice naknade ili jedinica naknade izračunatih na osnovu usvojenog revidiranog plana efikasnosti, rezultira prvim prilagođavanjem jedinice naknade u godini nakon usvajanja revidiranog plana efikasnosti i konačnim prilagođavanjem jedinice naknade dvije godine nakon te godine. Odredbe člana 27 i 28 primjenjuju se na osnovu usvojenog izmijenjenog plana efikasnosti i primjenjuju se retroaktivno od prvog dana godine na koju se primjenjuje revidirani plan efikasnosti.

6. Odstupajući od člana 25 stav 2, države članice mogu odlučiti da utvrde jedinicu naknade iz stava 1 na nivou nižem od jedinice naknade izračunate u skladu sa članom 25 stav 2. U tom slučaju, oni uključuju tu nižu jedinicu naknade u izvještajne tabele o obračunu jedinice naknade u skladu sa obrascem iz Priloga IX tabela 2. Nastala razlika u prihodima ne nadoknađuje se u prihodima od korisnika vazdušnog prostora.

Član 30

Transparentnost jedinica naknade

1. Države članice se do 1. avgusta svake godine, na koordinisan način, konsultuju sa pružiocima usluga u vazdušnoj plovidbi, predstavnicima korisnika vazdušnog prostora i, prema potrebi, operatorima i koordinatorima aerodroma o osnovnim elementima koji se odnose na sprovođenje ove Regulative, kako je utvrđeno u Prilogu XII tačka 2. Ova konsultacija se može sprovesti zajedno sa konsultacijom iz člana 24 stav 3.

Države članice dostavljaju izvještajne tabele i informacije koje se zahtijevaju u Prilogu IX konsultovanim stranama najmanje tri nedjelje prije konsultacija.

2. Države članice dostavljaju informacije iz stava 1 podstav 2 Komisiji istog dana kada se dostavljaju konsultovanim stranama. Države članice takođe obavještavaju Komisiju o ishodu konsultacija.

Član 31

Obračun naknada

1. Rutna naknada za dati let u datoj zoni naplate rutnih naknada jednaka je proizvodu jedinice naknade utvrđene za tu zonu naplate rutnih naknada i broja jedinica rutnih usluga za taj let.
2. Terminalna naknada za dati let u datoj zoni naplate terminalnih naknada jednaka je proizvodu jedinice naknade utvrđene za tu zonu naplate terminalnih naknada i jedinica terminalnih usluga za taj let.

Za potrebe izračunavanja terminalne naknade, prilazak i polijetanje računa se kao jedan let. Jedinica koja se broji je ili dolazni ili odlazni let.

3. Države članice izuzimaju sljedeće letove od plaćanja rutnih naknada:
 - (a) letovi koji se obavljaju vazduhoplovima sa maksimalnom dozvoljenom poletnom masom manjom od dvije metričke tone;
 - (b) mješoviti letovi po VFR/IFR-u u zonama naplate u kojima se letovi obavljaju isključivo u uslovima VFR-a i u kojima se ne naplaćuje rutna naknada za VFR letove;
 - (c) letovi koji se obavljaju isključivo u svrhu transporta, u službenoj misiji, vladajućih monarha i njihove uže porodice, šefova država, šefova vlada i vladinih ministara, ako je to potkrijepljeno odgovarajućim statusnim indikatorom ili napomenom u planu leta da se let obavlja isključivo u tu svrhu;
 - (d) letovi u svrhu traganja i spašavanja koje je odobrio odgovarajući nadležni organ.
4. Države članice mogu da izuzmu i sljedeće letove od plaćanja rutnih naknada:
 - (a) vojne letove koji se obavljaju vazduhoplovima države članice ili bilo koje treće zemlje;
 - (b) letove u svrhu obuke koji se obavljaju isključivo u vazdušnom prostoru relevantne države članice i isključivo u svrhu dobijanja dozvole ili ovlašćenja letačke posade pilotske kabine, ako je tako naznačeno u odgovarajućoj napomeni u planu leta, u kojoj stoji da se let obavlja isključivo za potrebe obuke;
 - (c) letove koji se obavljaju isključivo u svrhu provjere ili ispitivanja opreme koja se koristi ili je namijenjena za upotrebu kao zemaljsko pomagalo u vazdušnoj plovidbi, isključujući pozicioniranje letova od relevantnog vazduhoplova;
 - (d) letove koje se završavaju na aerodromu sa kojeg je vazduhoplov poletio i tokom kojeg vazduhoplov nije izvršio međuslijetanje;
 - (e) letove po VFR-u;
 - (f) humanitarne letove koje je odobrio odgovarajući nadležni organ;
 - (g) letove carinskih organa i organa unutrašnjih poslova.
5. Države članice mogu da izuzmu letove iz stava 3 i 4 od plaćanja terminalnih naknada.
6. Države članice pokrivaju troškove usluga koje su pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi pružili letovima oslobođenih od plaćanja rutnih odnosno terminalnih naknada u skladu sa stavom 3, 4 ili 5.

Član 32

Izmjena naknada za vazdušnu plovidbu

1. Države članice imaju mogućnost da na nediskriminatornoj i transparentnoj osnovi izmijene naknade u vazdušnoj plovidbi za korisnike vazdušnog prostora u cilju:
 - (a) optimizacije korišćenja usluga u vazdušnoj plovidbi;
 - (b) smanjenja uticaja letenja na životnu sredinu;
 - (c) smanjenja nivoa zagušenja mreže u određenom području ili na određenoj ruti u određeno vrijeme.

- (d) ubrzanja raspoređivanja SESAR ATM kapaciteta u očekivanju vremenskog perioda utvrđenog u zajedničkim projektima iz člana 15a stav 3 Regulative (EZ) broj 550/2004, posebno u cilju davanja podsticaja za opremanje vazduhoplova sistemima koji su uključeni u te zajedničke projekte.

Države članice obezbjeđuju da izmjena naknada u pogledu tačaka od (a) do (c) ovog stava ne dovede do bilo kakve ukupne promjene godišnjih prihoda za pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi u poređenju sa situacijom u kojoj naknade ne bi bile izmijenjene. Premašeni ili nedovoljni iznosi rezultiraju prilagođavanjem jedinice naknade u godini n+2.

2. Izmjena naknada za vazdušnu plovidbu primjenjuje se u odnosu na rutnu ili terminalnu naknadu ili na obje.

Prije primjene izmjene naknada, države članice konsultuju predstavnike korisnika vazdušnog prostora i pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi o takvoj predviđenoj izmjeni.

3. Nacionalni nadzorni organi prate pravilno sprovođenje izmjena naknada u vazdušnoj plovidbi od strane pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi i podnose izvještaj u skladu sa članom 37 stav 1.

Član 33

Naplata naknada

1. Države članice imaju mogućnost naplate naknada jedinstvenom naknadom po letu. Ako se naknade fakturišu i naplaćuju na regionalnoj osnovi, valuta za naplatu može biti euro, a administrativna jedinica naknade za troškove fakturisanja i naplate može se dodati relevantnoj jedinici naknade.
2. Države članice obezbjeđuju da se iznosi prikupljeni u njihovo ime koriste za finansiranje utvrđenih troškova u skladu sa odredbama ove Regulative.
3. Korisnici vazdušnog prostora odmah i u potpunosti plaćaju sve naknade u vazdušnoj plovidbi u skladu sa ovom Regulativom.
4. Države članice obezbjeđuju da se primjenjuju efikasne i srazmjerne izvršne mjere za naplatu naknada u vazdušnoj plovidbi kada je to potrebno. Te mjere mogu da uključuju uskraćivanje usluga, zadržavanje vazduhoplova ili druge izvršne mjere u skladu sa pravom relevantne države članice.

POGLAVLJE VII POSEBNE ODREDBE

Član 34

Pojednostavljena metoda obračuna naknada

1. U skladu sa uslovima utvrđenim u stavu 2, države članice mogu odlučiti da uspostave i primijene pojednostavljenu metodu obračuna naknada tokom čitavog referentnog perioda u pogledu:

- (a) jedne ili više zona naplate rutnih naknada i jednu ili više terminalnih zona naplate;

- (b) jednog ili više pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi koji pružaju usluge u zoni naplate ili zonama iz tačke (a).
2. Države članice mogu odlučiti da uspostave i primijene pojednostavljenu metodu obračuna naknada iz stava 1 samo ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:
- (a) odlukom Komisije usvojenom u skladu sa članom 14 stav 2, članom 15 stav 2 ili članom 15 stav 4 potvrđuje se da su ciljevi efikasnosti koje je odredila država članica u nacrtu plana efikasnosti iz člana 12 u skladu sa ciljevima efikasnosti na nivou Unije;
 - (b) da su ciljevi efikasnosti u ključnim oblastima efikasnosti u pogledu sigurnosti, kapaciteta i zaštite životne sredine ispunjeni u tri godine koje prethode usvajanju nacrtu plana efikasnosti iz člana 12;
 - (c) plan efikasnosti uključuje program podsticaja u pogledu ciljeva kapaciteta kako se zahijteva u članu 11;
 - (d) relevantni pružaoци usluga u vazdušnoj plovidbi i relevantni korisnici vazdušnog prostora su konsultovani o planiranoj odluci i korisnici vazdušnog prostora koji predstavljaju najmanje 65% letova po IFR-u koji se obavljaju u vazdušnom prostoru u kojem su relevantna država članica ili države članice odgovorne za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi su saglasni sa planiranom odlukom.
3. Ako države članice odluče da uspostave i primijene pojednostavljenu metodu obračuna naknada u skladu sa stavom 2, one ne primjenjuju:
- (a) mehanizam dijeljenja rizika saobraćaja iz člana 11 stav 2 i člana 27. Ukoliko se mehanizam dijeljenja rizika saobraćaja ne primjenjuje, rizik saobraćaja u potpunosti snosi pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi;
 - (b) odredbe člana 28 stav 4 do 6 koje se odnose na mehanizam dijeljenja rizika troškova;
 - (c) premašeni ili nedovoljni iznosi koji su rezultat izmjene naknada za vazdušnu plovidbu u skladu sa članom 32.

Svaki prenos iz godina koje prethode referentnom periodu na koji se primjenjuje pojednostavljena metoda obračuna naknada i dalje se uzima u obzir prilikom obračuna jedinica naknade.

4. Ako države članice odluče da uspostave i primijene pojednostavljenu metodu obračuna naknada u skladu sa stavom 2, one navode i potkrepljuju svoju odluku u planu efikasnosti, u skladu sa Prilogom II tačka 1.7.

Član 35

Terminalne usluge vazdušne plovidbe i CNS, MET i AIS usluge i ATM usluge pripreme podataka koje podliježu tržišnim uslovima

1. U skladu sa odredbama ovog člana, države članice mogu da odluče, prije ili tokom referentnog perioda, da pružanje nekih ili pružanje svih terminalnih usluga u vazdušnoj plovidbi, CNS, MET, AIS usluga ili usluga pripreme podataka upravljanja vazdušnim saobraćajem („ATM“) koje se pružaju u njihovim zonama naplate uspostavljenim u skladu sa članom 21 podliježe tržišnim uslovima.
2. Ako država članica ili države članice odluče da primijene stav 1, za predstojeći referentni period ili, u zavisnosti od slučaja, za preostalo trajanje referentnog perioda i u pogledu predmetnih usluga, one ne smiju da:

- (a) primjenjuju ciljeve ekonomičnosti, uključujući određivanje utvrđenih troškova, za osnovne indikatore efikasnosti iz tačke 4.1 Odsjek 2 Prilog I;
- (b) primjenjuju mehanizme za dijeljenje rizika saobraćaja i dijeljenje troškova u skladu sa članovima 27 i 28;
- (c) utvrđuju finansijske podsticaje u osnovnim oblastima efikasnosti u pogledu kapaciteta i zaštite životne sredine u skladu sa članom 11;
- (d) obračunavaju terminalne naknade u skladu sa članom 31 stav 2;
- (e) utvrđuju jedinicu naknade terminalnih usluga u skladu sa članom 29;
- (f) podliježu zahtjevima za savjetovanje navedenim u članu 24 stav 3.

Tačke (d) do (f) primjenjuju se samo na terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi.

Kada tokom referentnog perioda država članica odluči da primijeni stav 1, ona takođe mijenja svoj plan efikasnosti u skladu sa članom 18 stav 1 u pogledu relevantnih usluga.

3. Država članica odlučuje da primijeni stav 1 tek nakon što završi sve sljedeće korake:

- (a) njen nacionalni nadzorni organ utvrdio je, na osnovu detaljne procjene u skladu sa uslovima utvrđenim u Prilogu X, da pružanje relevantnih usluga podliježe tržišnim uslovima;
- (b) konsultovala se sa relevantnim predstavnicima korisnika vazdušnog prostora o planiranoj odluci i o toj procjeni i uzela je u obzir njihove komentare gdje je to potrebno;
- (c) omogućila je da planirana odluka i ta procjena budu javno dostupne;
- (d) dostavila je Komisiji svoju planiranu odluku i procjenu, i dobila saglasnost Komisije.

Kada je riječ o tački (d), država članica dostavlja procjenu najkasnije 12 mjeseci prije početka referentnog perioda ili, u slučaju procjene tokom referentnog perioda, bez nepotrebnog odlaganja po završetku procjene. Komisija obavještava relevantnu državu članicu da li je saglasna da je procjena izvršena u skladu sa uslovima utvrđenim u Prilogu X. Komisija to čini bez odlaganja. Ako je potrebno, Komisija zahtijeva dodatne informacije od relevantne države članice, koje ta država članica pruža bez odlaganja.

4. Ako država članica odluči da primijeni stav 1, njen nacionalni nadzorni organ redovno procjenjuje da li su uslovi utvrđeni u Prilogu X i dalje ispunjeni.

Ako nacionalni nadzorni organ utvrdi da ti uslovi više nisu ispunjeni, država članica, bez odlaganja, opoziva svoju odluku, nakon što je završila korake utvrđene u stavu 3 tačke od (b) do (d).

Nakon tog opoziva, država članica, za predstojeći referentni period ili, u zavisnosti od slučaja, za preostalo trajanje referentnog perioda, ne primjenjuje izuzeća navedena u stavu 2 podstav 1 u pogledu relevantnih usluga. Ako do opoziva dođe tokom referentnog perioda, relevantna država članica takođe revidira svoj plan efikasnosti u skladu sa članom 18 stav 1.

5. Ako se usluge koje podliježu primjeni stava 1 pružaju u zajedničkoj zoni naplate uspostavljenoj u skladu sa članom 21 stav 4, relevantne države članice mogu odlučiti da utvrde da pružanje nekih ili svih navedenih usluga podliježe tržišnim uslovima samo zajednički. U tom slučaju, zajednički obezbjeđuju poštovanje zahtjeva iz ovog člana.

6. Ako država članica odluči da primijeni stav 1, ona dostavlja Komisiji informacije navedene u Prilogu XI u prvoj godini svakog referentnog perioda. Komisija ne objavljuje te informacije.

POGLAVLJE VIII

DOSTAVLJANJE INFORMACIJA, PRAĆENJE I OBJAVLJIVANJE INFORMACIJA

Član 36

Dostavljanje informacija

1. Za potrebe praćenja u skladu sa članom 37, nacionalni nadzorni organi, pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi, operatori aerodroma, koordinatori aerodroma, korisnici vazdušnog prostora i menadžer mreže dostavljaju Komisiji podatke iz Priloga VI u skladu sa posebnim zahtjevima utvrđenim u tom Prilogu koji se primjenjuju na svaku stranu. Podaci se dostavljaju besplatno u elektronskom formatu.

U odnosu na korisnike vazdušnog prostora, ovaj član se primjenjuje samo na one korisnike koji obavljaju više od 35000 letova godišnje u evropskom vazdušnom prostoru, izračunato kao prosjek u prethodne tri godine.

2. Ako su strane iz stava 1 već dostavile neke ili sve te podatke Eurokontrolu ili Agenciji Evropske unije za sigurnost vazduhoplovstva, od njih se ne zahtijeva da dostave relevantne podatke Komisiji, pod uslovom da obavijeste Komisiju o podacima koje su već dostavile, kada su ih dostavile i da li su ih dostavile Eurokontrolu ili Agenciji Evropske unije za sigurnost vazduhoplovstva.
3. Strane iz stava 1 dužne su da preduzmu sve neophodne mjere kako bi obezbijedile kvalitet, potvrdu i blagovremeni prenos podataka koje dostavljaju u skladu sa stavom 1. Oni, na zahtjev Komisije, dostavljaju informacije o svojim provjerama kvaliteta i postupcima potvrde u vezi sa tim podacima.

Član 37

Praćenje i izvještavanje

1. Nacionalni nadzorni organi vrše praćenje efikasnosti usluga u vazdušnoj plovidbi koje se pružaju u vazdušnom prostoru pod njihovom nadležnošću, kako bi procijenili da li su ispunjeni ciljevi efikasnosti sadržani u planovima efikasnosti.

Ako nacionalni nadzorni organ utvrdi da ti ciljevi nisu ispunjeni ili da postoji rizik da oni nisu ispunjeni, o tome odmah obavještava Komisiju. Država članica ili nacionalni nadzorni organ, kako bi ispravili situaciju i postigli ciljeve utvrđene u planu efikasnosti, bez nepotrebnog odlaganja primjenjuju odgovarajuće mjere koje su definisane, uzimajući u obzir korektivne mjere iz člana 10 stav 2 Sprovedbene Regulative (EU) 2019/123. Oni o odgovarajućim mjerama bez nepotrebnog odlaganja obavještavaju Komisiju.

Najkasnije do 1. juna svake godine, nacionalni nadzorni organi izvještavaju Komisiju o rezultatima praćenja iz prvog podstava prethodne godine.

2. Komisija prati efikasnost mrežnih funkcija i procjenjuje da li su ispunjeni ciljevi efikasnosti sadržani u Planu efikasnosti mreže.

Ako Komisija utvrdi da ciljevi efikasnosti sadržani u Planu efikasnosti mreže nisu ispunjeni ili da postoji rizik da neće biti ispunjeni, traži od menadžera mreže da definiše odgovarajuće mjere kako bi se korigovala ta situacija i ostvarili ti ciljevi. Menadžer mreže o tim mjerama odmah obavještava Komisiju.

3. Na osnovu izvještaja iz posljednjeg podstava stava 1, sopstvenog praćenja iz stava 2 i analize podataka dobijenih u skladu sa članom 36 stav 1, Komisija prati efikasnost pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi i mrežnih funkcija i sprovodi redovne procjene o postizanju ciljeva efikasnosti. Komisija najmanje jednom godišnje obavještava države članice o svojim aktivnostima praćenja.

Član 38

Objavljivanje

1. Države članice objavljuju, posebno elektronskim putem, sljedeće informacije:

- (a) sve odluke donijete u skladu sa članom 1 stav 4 i 5;
- (b) sve odluke donijete u skladu sa članom 35 stav 3 tačka (c);
- (c) svoje nacрте planova efikasnosti iz člana 12;
- (d) svoje usvojene planove efikasnosti iz člana 16;
- (e) svoje izvještajne tabele iz članova 24, 29 i 30.

2. Menadžer mreže objavljuje, posebno elektronskim putem, sljedeće informacije:

- (a) nacrt Plana efikasnosti mreže iz člana 19 stav 1;
- (b) usvojen Plan efikasnosti mreže iz člana 19 stav 3.

3. Komisija objavljuje, naročito elektronskim putem, izvještaje i prateći materijal koji je sačinilo Tijelo za procjenu efikasnosti u vezi sa pomoći koju je to tijelo pružilo u skladu sa članom 3.

POGLAVLJE IX ZAVRŠNE ODREDBE

Član 39

Obrazloženje i žalba na odluke donijete na nacionalnom nivou

Države članice obezbjeđuju da odluke koje njihovi nadležni nacionalni organi donesu u skladu sa ovom regulativom budu propisno obrazložene i da podliježu punovažnoj žalbi u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom.

Član 40

Stavljanje van snage

Sprovedbene Regulative (EU) broj 390/2013 i (EU) broj 391/2013 stavljaju se van snage počevši od 1. januara 2020. godine. Međutim, te regulative se i dalje primjenjuju za potrebe sprovođenja programa efikasnosti i metode obračuna naknada koje se odnose na drugi referentni period.

Član 41

Stupanje na snagu

Ova regulativa stupa na snagu dvadesetog dana od dana njenog objavljivanja u *Službenom listu Evropske unije*.

Ova regulativa je obavezujuća u cjelini i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama. Sačinjeno u Briselu, 11. februara 2019. godine.

PRILOG I
OSNOVNI INDIKATORI EFIKASNOSTI (KPI) ZA ODREĐIVANJE CILJEVA I
INDIKATORI ZA PRAĆENJE
ODSJEK 1

KPI za postavljanje ciljeva Unije i indikatori za praćenje na nivou Unije

1. SIGURNOST

1.1. Osnovni indikatori efikasnosti

Minimalni nivo efektivnosti upravljanja sigurnošću koji treba da postignu pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi sertifikovan za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju. Ovaj osnovni indikator mjeri nivo sprovođenja sljedećih ciljeva upravljanja sigurnošću:

- (a) politika i ciljevi u pogledu sigurnosti;
- (b) upravljanje rizikom sigurnosti;
- (c) osiguranja sigurnosti;
- (d) promovisanje sigurnosti;
- (e) kultura sigurnosti.

1.2. Indikatori za praćenje

- (a) Stopa nedozvoljenih ulazaka na poletno-sletnu stazu na nivou Unije sa uticajem na sigurnost procjenjuje se u skladu sa tačkom 1.2(a) Odsjek 2;
- (b) stopa povreda minimuma razdvajanja na nivou Unije sa uticajem na sigurnost procjenjuje se shodno tački 1.2(b) Odsjek 2.

2. ZAŠTITA ŽIVOTNE SREDINE

2.1. Osnovni indikatori efikasnosti

Ovim KPI-jem mjeri se prosječna horizontalna efikasnost stvarne putanje rutnog leta, a izračunava se na sljedeći način:

- (a) indikator je poređenje dužine dijela stvarne putanje na ruti izvedene iz podataka nadzornih sistema i uređaja i postignute udaljenosti, sa zbirom IFR letova unutar vazdušnog prostora ili povredom vazdušnog prostora, kako je definisano članom 1, u daljem tekstu „evropski vazdušni prostor“;
- (b) „dio na ruti“ odnosi se na rastojanje koje je pređeno van kruga od 40 NM oko aerodroma;

- (c) ako let polijeće odnosno slijeće na aerodrom van evropskog vazdušnog prostora, tačke ulaska ili izlaska iz evropskog vazdušnog prostora koriste se za izračunavanje ovog indikatora kao aerodrom polijetanja odnosno slijetanja, a ne sam aerodrom polijetanja odnosno slijetanja;
- (d) kada let polazi sa aerodroma unutar evropskog vazdušnog prostora i slijeće na njega, a ide preko vazdušnog prostora van EU, za obračun ovog indikatora koristi se samo onaj dio koji se nalazi u okviru evropskog vazdušnog prostora;
- (e) „postignuta udaljenost” je funkcija položaja ulaznih i izlaznih tačaka leta u svaki dio vazdušnog prostora i izlaska iz svakog dijela vazdušnog prostora na svim djelovima putanje. Ostvarena udaljenost predstavlja doprinos koji te tačke čine na ortodromi između polazišta i odredišta samog leta;
- (f) Indikator se izračunava kao prosjek za cjelokupnu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda. Prilikom izračunavanja tog prosjeka iz obračuna se isključuje deset najviših dnevnih vrijednosti i deset najnižih dnevnih vrijednosti.

2.2.Indikatori za praćenje

- (a) Prosječna horizontalna efikasnost rutnog leta posljednje unijete putanje iz plana leta izračunava se kako slijedi:
 - (i) razlika između dužine dijela putanje iz posljednjeg podnijetog plana leta na ruti i odgovarajućeg dijela ortodrome, zbirno za sve IFR letove u okviru evropskog vazdušnog prostora odnosno kroz njega;
 - (ii) „dio rute” odnosi se na rastojanje koje je predviđeno van kruga od 40 NM oko aerodroma;
 - (iii) ako let polijeće odnosno slijeće na aerodrom van evropskog vazdušnog prostora, tačke ulaska ili izlaska iz evropskog vazdušnog prostora koriste se za izračunavanje ovog indikatora kao aerodrom polijetanja odnosno slijetanja, a ne sam aerodrom polijetanja odnosno slijetanja;
 - (iv) kada let kreće sa aerodroma unutar evropskog vazdušnog prostora i slijeće na njega, a ide preko vazdušnog prostora van EU, za izračunavanje ovog indikatora koristi se samo onaj dio koji se nalazi u okviru evropskog vazdušnog prostora.
 - (v) ovaj indikator se izračunava kao prosjek za cjelokupnu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda. Prilikom izračunavanja tog prosjeka iz obračuna se isključuje deset najviših dnevnih vrijednosti i deset najnižih dnevnih vrijednosti.
- (b) Prosječna horizontalna efikasnost rutnog leta najkraće ograničene putanje izračunava se kako slijedi:
 - (i) indikator je razlika između dužine dijela na ruti najkraće ograničene rute koja je dostupna za planiranje leta, shodno računskom algoritmu za pronalaženje putanje i sistemima za odobravanje plana leta menadžera mreže, mjereno između izlaznih i ulaznih tačaka dvije terminalne površine za kretanje aerodroma i odgovarajućeg dijela ortodrome zbirno za sve IFR letove unutar evropskog vazdušnog prostora odnosno kroz njega;
 - (ii) ovaj indikator uzima u obzir ograničenja vazdušnog prostora u danima sa i bez vojnih aktivnosti objavljenih u Dokumentu o raspoloživosti rute (*Route Availability Document – RAD*) koji izdaje menadžer mreže i stvarni status uslovnih ruta u trenutku kada je posljednji plan leta podnijet;
 - (iii) „dio rute” odnosi se na rastojanje koje je predviđeno van kruga od 40 NM oko aerodroma;

- (iv) ako let slijeće odnosno polijeće na aerodrom van evropskog vazdušnog prostora, tačke ulaska ili izlaska iz evropskog vazdušnog prostora koriste se za izračunavanje ovog indikatora kao aerodrom polijetanja odnosno sletanja, a ne sam aerodrom polijetanja odnosno slijetanja;
 - (v) kada let polazi sa aerodroma unutar evropskog vazdušnog prostora i slijeće na njega, a ide preko vazdušnog prostora van EU, za izračunavanje ovog indikatora koristi se samo onaj dio koji se nalazi u okviru evropskog vazdušnog prostora;
 - (vi) ovaj indikator se izračunava kao prosjek za cjelokupnu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda. Prilikom izračunavanja tog prosjeka iz obračuna se isključuje deset najviših dnevnih vrijednosti i deset najnižih dnevnih vrijednosti.
- (c) Efikasno korišćenje rezervisanog ili odvojenog vazdušnog prostora izračunato kao odnos početnog zahtijevanog izdvojenog vremena za rezervaciju ili odvajanje od opšteg vazdušnog saobraćaja i konačnog izdvojenog vremena koje se koristi za aktivnost koja zahtijeva takvo odvajanje ili rezervaciju. Ovaj indikator se izračunava za sve dodjele vazdušnog prostora o kojima je obaviješten menadžer mreže.
 - (d) Stopa planiranja putem raspoloživih struktura vazdušnog prostora, uključujući rezervisani ili odvojeni vazdušni prostor i uslovne rute, za opšti vazdušni saobraćaj izračunata kao odnos planova leta vazduhoplova koji podnose planove leta preko takvih struktura vazdušnog prostora i broja vazduhoplova koji su mogli da planiraju kroz te strukture vazdušnog prostora.
 - (e) Broj korišćenja raspoloživih struktura vazdušnog prostora, uključujući rezervisani ili odvojeni vazdušni prostor, uslovnih ruta, opštim vazdušnim saobraćajem izračunat kao odnos vazduhoplova koji lete kroz takve strukture vazdušnog prostora i broj vazduhoplova koji su mogli da planiraju kroz ove strukture vazdušnog prostora.

3. KAPACITET

3.1. Osnovni indikator efikasnosti

Prosječno kašnjenje u minutima za ATFM na ruti po letu koji se pripisuju uslugama vazdušne plovidbe, izračunavaju se kako slijedi:

- (a) kašnjenja na ruti ATFM-a je kašnjenje koje izračunava menadžer mreže, i izražava se kao razlika između procijenjenog vremena polijetanja i izračunatog vremena polijetanja koje dodjeljuje menadžer mreže;
- (b) za potrebe ovog indikatora:

„procijenjeno vrijeme polijetanja” označava procjenu vremena kada će vazduhoplov biti u vazduhu, a izračunava ga menadžer mreže i zasnovano je na posljednjem procijenjenom vremenu početka vožnje odnosno ciljanog vremena početka vožnje, za one aerodrome na koje se odnose procedure kolaborativnog donošenja odluke, uključujući i procijenjeno vrijeme voženja za polijetanje, koje takođe izračunava menadžer mreže;

„izračunato vrijeme polijetanja” označava vrijeme koje je menadžer mreže dodijelio na dan operacije, što je rezultat strateške dodjele slotova, kada se očekuje da će avion poletjeti;

„procijenjeno vrijeme voženja za polijetanje” znači procijenjeno vrijeme između početka vožnje i polijetanja. Ta procjena uključuje vrijeme kašnjenja na tački čekanja ili daljinskog odmrzavanja prije polijetanja;

- (c) ovaj indikator obuhvata sve IFR letove i sve uzorke kašnjenja ATFM-a, isključujući vanredne događaje;
- (d) ovaj indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda, kao prosjek.

3.2. Indikatori za praćenje

- (a) Prosječno vrijeme, izraženo u minutima, ATFM kašnjenja u dolasku po letu koje nastaje tokom pružanja terminalnih i aerodromskih usluga u vazdušnoj plovidbi i usljed ograničenja pri slijetanju na određeni aerodrom, a izračunava se kako slijedi:
 - (i) ovaj indikator je prosjek nastalog ATFM kašnjenja po dolaznom IFR letu;
 - (ii) ovaj indikator obuhvata sve IFR letove koji slijeću na određeni aerodrom i obuhvata sve uzroke kašnjenja ATFM-a, ne uključujući vanredne događaje;
 - (iii) ovaj indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda.
- (b) Procenat letova sa ATFM kašnjenjima na ruti većih od 15 minuta, izračunava se kako slijedi:
 - (i) ATFM kašnjenje na ruti izračunava se u skladu sa tačkom 3.1(a);
 - (ii) ovaj indikator obuhvata sve IFR letove i sve uzorke kašnjenja ATFM-a, isključujući vanredne događaje;
 - (iii) ovaj indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda.
- (c) Prosječno vrijeme, izraženo u minutima, svih kašnjenja po letu, izračunato na sljedeći način:
 - (i) ovaj indikator je prosječno kašnjenje koje se može pripisati:
 - kašnjenjima zbog operacija vazdušnih prevoznika,
 - ATFM kašnjenjima na ruti koja prijavljuju korisnici vazdušnog prostora,
 - reaktivnom (lančanom) kašnjenju,
 - kašnjenjima izazvanim tokom rada aerodroma, uključujući ATFM kašnjenja koja se dešavaju na aerodromima, a koja prijavljuju korisnici vazdušnog prostora nastalih regulisanjem saobraćaja na osnovu obima saobraćaja, koja imaju referentnu lokaciju klasifikovanu kao aerodromska zona ili aerodrom;
 - (ii) ovaj indikator obuhvata sve letove IFR-a i izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda.

4. EKONOMIČNOST

4.1. Osnovni indikatori efikasnosti

Godišnja izmjena prosječne „utvrđene jedinice naknade” (*determined unit cost - DUC*) na nivou Unije za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi na ruti, računa se kako slijedi:

- (a) ovaj indikator se izražava kao procenat godišnje varijacije prosječne utvrđene jedinice naknade za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi na ruti na nivou Unije, počevši od osnovne vrijednosti iz člana 9 stav 4 tačka (a);
- (b) ovaj indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda;

- (c) prosječna utvrđena jedinica naknade na nivou Unije za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi na ruti je odnos između utvrđenih troškova na ruti i predviđenog saobraćaja na ruti, izraženo u jedinicama rutnih usluga, koji je očekivan tokom svake godine referentnog perioda na nivou Unije, kako je navedeno u pretpostavkama Komisije za utvrđivanje ciljeva efikasnosti u skladu sa članom 9 stav 3;
- (d) prosječna utvrđena jedinica naknade na nivou Unije za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi na ruti izračunava se u eurima i u realnim vrijednostima.

4.2.Indikatori za praćenje

Stvarna jedinica troškova nastala od strane korisnika odvojeno za rutne i terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi na nivou Unije, izračunava se kako slijedi:

- (a) ovaj indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda kao ponderisani prosjek zbira utvrđene jedinice naknade za svaku državu članicu za usluge u vazdušnoj plovidbi i prilagođavanja u skladu sa članom 25 stav 2 koje proizilaze iz te godine;
- (b) ovaj indikator se izražava u eurima i nominalnim vrijednostima.

ODSJEK 2

KPI za postavljanje ciljeva na lokalnom nivou i indikatori za praćenje na lokalnom nivou

1. SIGURNOST

1.1.Osnovni indikator efikasnosti

Nivo djelotvornosti upravljanja sigurnošću u skladu sa tačkom 1.1 Odsjeka 1.

Za potrebe ovog indikatora, riječ „lokalno” znači na nivou pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi.

1.2.Indikatori za praćenje

- (a) Broj neželjenih ulazaka na poletno-sletnu stazu na aerodromima koji se nalaze u državama članicama, izračunava se kao ukupan broj neželjenih ulazaka na poletno-sletnu stazu sa uticajem na sigurnost koji su se dogodili na tim aerodromima podijeljen sa ukupnim brojem kretanja po IFR i VFR pravilima na tim aerodromima.
- (b) Broj povreda minimuma razdvajanja unutar vazdušnog prostora u nadležnosti svih jedinica službi kontrole vazdušnog saobraćaja u državi članici, izračunava se kao ukupan broj povreda minimuma razdvajanja sa uticajem na sigurnost koje su se dogodile u tom vazdušnom prostoru podijeljen sa ukupnim brojem sati kontrolisanog leta u okviru tog vazdušnog prostora.
- (c) Broj upada na poletno-sletnu stazu na aerodromu izračunava se kao ukupan broj upada na poletno-sletnu stazu sa bilo kojim doprinosom iz usluga u vazdušnom saobraćaju ili usluga CNS sa uticajem na sigurnost, koji se dogodio na tom aerodromu, podijeljen sa ukupnim brojem kretanja po IFR-u i VFR-u na tom aerodromu.
- (d) Broj povreda minimuma razdvajanja u vazdušnom prostoru u kojem pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi pruža usluge kontrole vazdušnog saobraćaja

izračunava se kao ukupan broj povreda minimuma razdvajanja, sa bilo kojim doprinosom iz usluga vazdušnog saobraćaja ili usluga CNS, sa uticajem na sigurnost podijeljen sa ukupnim brojem sati kontrolisanog leta u tom vazdušnom prostoru.

- (e) Ako su uvedeni automatizovani sistemi za evidentiranje sigurnosnih podataka, korišćenje tih sistema od strane pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi, kao sastavnog dijela njihovog okvira za upravljanje sigurnosnim rizicima, u svrhu prikupljanja, skladištenja i analize podataka u skoro stvarnom vremenu, povezanih u najmanjoj mjeri sa povredama minimuma razdvajanja i stopama neodobrenih ulaza na poletno-sletnu stazu.

Indikatori za praćenje iz ove tačke izračunavaju se za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda.

Za potrebe indikatora iz tačke (a) i (c), riječ „lokalno” znači na nivou aerodroma. Za potrebe indikatora iz tačke (b), riječ „lokalno” znači na nacionalnom nivou. Za potrebe indikatora iz tačke (d), riječ „lokalno” označava pružaoce usluga u vazdušnoj plovidbi.

2. ZAŠTITA ŽIVOTNE SREDINE

2.1. Osnovni indikator efikasnosti

Ovaj indikator mjeri prosječnu horizontalnu efikasnost stvarne putanje leta na ruti, a izračunava se kako slijedi:

- (a) ovaj indikator predstavlja poređenje dužine dijela stvarne putanje na ruti izvedene iz podataka nadzornih sistema i postignute udaljenosti sa zbirom IFR letova unutar ili kroz lokalni vazdušni prostor;
- (b) „dio rute” odnosi se na rastojanje koja se preleti van kruga od 40 NM oko aerodroma polaska i odredišta;
- (c) ako let polazi sa aerodroma ili stiže na aerodrom van lokalnog vazdušnog prostora, za izračunavanje ovog indikatora koriste se ulazne ili izlazne tačke lokalnog vazdušnog prostora;
- (d) kada let polazi sa aerodroma i slijeće na aerodrom unutar lokalnog vazdušnog prostora i prelazi vazdušni prostor izvan lokalnog, za izračunavanje ovog indikatora koristi se samo onaj dio koji se nalazi u okviru lokalnog vazdušnog prostora;
- (e) „ostvarena udaljenost” je funkcija položaja ulaznih i izlaznih tačaka leta u lokalni vazdušni prostor i iz lokalnog vazdušnog prostora. Ostvarena udaljenost predstavlja doprinos koji te tačke dodaju ortodromi između polazišta i odredišta samog leta;
- (f) za potrebe ovog indikatora, riječ „lokalno” znači na nacionalnom ili na nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora", u zavisnosti od nivoa na kojem se utvrđuje plan efikasnosti;
- (g) ovaj indikator se izračunava kao prosjek za cjelokupnu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda. Prilikom izračunavanja tog prosjeka, iz obračuna se isključuje deset najviših dnevnih vrijednosti i deset najnižih dnevnih vrijednosti.

2.2. Indikatori za praćenje

- (a) Prosječna horizontalna efikasnost leta na ruti posljednje unijete putanje plana leta, izračunata na lokalnom nivou kako slijedi:
- (i) razlika u dužini onog dijela putanje koja je posljednja unijeta u plan leta na ruti i odgovarajućeg dijela rastojanja ortodrome, sabrana sa svim IFR letovima u okviru lokalnog vazdušnog prostora odnosno kroz njega;
 - (ii) „dio rute” odnosi se na udaljenost koja se preleti izvan kruga od 40 NM oko aerodroma;
 - (iii) ako let polazi sa aerodroma ili stiže na aerodrom van lokalnog vazdušnog prostora, za izračunavanje ovog indikatora koriste se ulazne ili izlazne tačke lokalnog vazdušnog prostora;
 - (iv) kada let polazi sa aerodroma unutar lokalnog vazdušnog prostora i slijeće na taj aerodrom i prelazi vazdušni prostor van lokalnog, za izračunavanje ovog indikatora koristi se samo onaj dio koji se nalazi u okviru lokalnog vazdušnog prostora;
 - (v) ovaj indikator se izračunava kao prosjek za cjelokupnu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda. Prilikom izračunavanja tog prosjeka iz obračuna se isključuje deset najviših dnevnih vrijednosti i deset najnižih dnevnih vrijednosti.
- (b) Prosječna horizontalna efikasnost leta na ruti najkraće ograničene putanje, izračunata na lokalnom nivou kako slijedi:
- (i) ovaj indikator predstavlja razliku između dužine dijela na ruti najkraće ograničene rute koja je dostupna za planiranje leta, shodno računskom algoritmu za pronalaženje putanje i sistemima za odobravanje plana leta menadžera mreže, i postignute udaljenosti sabrane za sve IFR letove unutar ili kroz lokalni vazdušni prostor;
 - (ii) ovaj indikator obuhvata ograničenja vazdušnog prostora koja se nalaze u Dokumentu o raspoloživosti rute, koji izdaje menadžer mreže i stvarni status uslovnih ruta u vrijeme posljednjeg podnijetog plana leta;
 - (iii) „dio na ruti” odnosi se na dio izvan kruga od 40NM oko polaznih i odredišnih aerodroma;
 - (iv) kada let polazi sa aerodroma ili stiže na aerodrom van lokalnog vazdušnog prostora, za izračunavanje ovog indikatora koriste se ulazne ili izlazne tačke lokalnog vazdušnog prostora;
 - (v) kada let polazi sa i slijeće na aerodrom unutar lokalnog vazdušnog prostora i prelazi vazdušni prostor koji nije lokalni, samo onaj dio koji se nalazi u okviru lokalnog vazdušnog prostora se koristi za izračunavanje ovog indikatora;
 - (vi) „postignuta udaljenost” je funkcija položaja ulaznih i izlaznih tačaka leta u i iz lokalnog vazdušnog prostora. Postignuta udaljenost predstavlja doprinos koji te tačke dodaju ortodromi između polazišta i odredišta leta;
 - (vii) indikator se izračunava kao prosjek za cjelokupnu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda. Prilikom izračunavanja tog prosjeka iz obračuna se isključuje deset najviših dnevnih vrijednosti i deset najnižih dnevnih vrijednosti.

(c) Dodatno vrijeme u fazi voženja za polijetanje, izračunato na lokalnom nivou kako slijedi:

- (i) ovaj indikator je razlika između stvarnog vremena voženja za polijetanje i neometanog vremena voženja za polijetanje;
- (ii) neometano vrijeme voženja za polijetanje je vrijeme voženja za polijetanje u periodu niskog saobraćaja bez gužve na aerodromu;
- (iii) ovaj indikator je izražen u minutima po odlasku, izračunato za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda.

(d) Dodatno vrijeme u terminalnom vazдушnom prostoru, izračunava se na lokalnom nivou na sljedeći način:

- (i) ovaj indikator je razlika između vremena prolaska preko područja sekvencioniranja i mjerenja u dolasku (ASMA – *Arrival Sequencing and Metering Area*) i neometanog vremena zasnovanog na vremenu prelaska preko ASMA;
- (ii) neometano vrijeme zasnovano na vremenu prelaska preko ASMA utvrđuje se za svaku grupu letova sa istim parametrima, a to su klasa vazduhoplova, sektor ulaska u ASMA i poletno-sletna staza za dolazak, i predstavlja vreme prolaska u periodima niskog saobraćaja bez gužve;
- (iii) ovaj indikator se izražava u minutima po dolasku za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda;
- (iv) ASMA se definiše kao valjak sa prečnikom od 40 NM oko dolaznog aerodroma.

(e) Udio dolaznih vazduhoplova koji primjenjuju operaciju neprekinutog slijetanja (CDO), izračunava se na lokalnom nivou kako slijedi:

- (i) ovaj indikator je odnos između ukupnog broja dolazaka koji obavljaju CDO sa referentne tačke na visini iznad zemlje, definisane od strane nacionalnog nadzornog organa, i ukupnog broja dolazaka;
- (ii) ovaj indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda, kao prosjek.

(f) Efektivno korišćenje rezervisanog ili odvojenog lokalnog vazdušnog prostora, izračunato u skladu sa tačkom 2.2(c) Odsjeka 1.

(g) Stopa planiranja preko raspoloživih struktura lokalnog vazdušnog prostora, izračunata u skladu sa tačkom 2.2(d) Odsjeka 1.

(h) Broj korišćenja raspoloživih struktura lokalnog vazdušnog prostora, izračunat u skladu sa tačkom 2.2(e) Odsjeka 1.

(i) Za potrebe indikatora utvrđenih u tačkama (a), (b) i (c) riječ „lokalno” znači na nacionalnom nivou ili na nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora u zavisnosti od nivoa na kojem se utvrđuje plan efikasnosti, uključujući slučajeve delegiranja odgovornosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju kao rezultat prekograničnih aranžmana saradnje. Za potrebe indikatora utvrđenih u tačkama (c) i (d), riječ „lokalno” znači na nivou aerodroma sa najmanje 80.000 IFR kretanja u vazdušnom saobraćaju godišnje. Za potrebe indikatora iz tačke (e), riječ „lokalno“

znači na nivou aerodroma. Za potrebe indikatora utvrđenih u tačkama (f) do (h), „lokalno” znači na nacionalnom nivou sa raspodjelom na nivou oblasti odgovornosti centara za kontrolu područja, uključujući slučajeve delegiranja odgovornosti za pružanje usluga u vazдушnom saobraćaju kao rezultat prekograničnih aranžmana saradnje.

3. KAPACITET

3.1.Osnovni indikatori efikasnosti

(a) Prosječno ATFM kašnjenje u minutima na ruti po letu, koje nastaje pri pružanju usluga u vazdušnoj plovidbi, izračunava se kako slijedi:

(i) ATFM kašnjenje na ruti, izračunato u skladu sa tačkom 3.1(a) Odsjeka 1;

(ii) ovaj indikator obuhvata sve IFR letove koji prolaze kroz lokalni vazdušni prostor i sve uzroke ATFM kašnjenja, isključujući izuzetne događaje; takođe obuhvata IFR letove koji prolaze kroz drugi vazdušni prostor, kada se korekcije kašnjenja primjenjuju kao rezultat procesa prilagođavanja kašnjenja nakon operacija koje koordiniše menadžer mreže preko kojeg operativne zainteresovane strane obavještavaju menadžera mreže o pitanjima koja se odnose na mjerenje kašnjenja, klasifikaciju i dodjeljivanje u okviru ATFM-a.

(iii) ovaj indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda;

(iv) za potrebe ovog indikatora, „lokalni“ znači na nacionalnom nivou ili na nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora zavisno od nivoa na kojem je utvrđen plan efikasnosti;

(v) za praćenje, vrijednosti izračunate za ovaj indikator raščlanjuju se na nacionalnom nivou u slučaju da se plan efikasnosti utvrđuje na nivou funkcionalnog bloka vazdušnog prostora, uključujući slučajeve delegiranja odgovornosti za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju kao rezultat prekograničnih sporazuma o saradnji.

(b) Prosječno vrijeme, izraženo u minutima, ATFM kašnjenja pri dolasku po letu koje se može pripisati terminalnim i aerodromskim uslugama u vazdušnoj plovidbi, izračunato na lokalnom nivou na sljedeći način:

(i) ovaj indikator je prosječno kašnjenje dolaska na odredišni aerodrom uzrokovano ATFM propisima po dolaznom IFR letu;

(ii) ovaj indikator obuhvata sve IFR letove koji slijeću na odredišni aerodrom i obuhvata sve uzroke ATFM kašnjenja, ne uključujući vanredne događaje;

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

(iv) za potrebe ovog indikatora, „lokalni“ znači na nacionalnom nivou;

(v) za praćenje, vrijednosti izračunate za ovaj indikator raščlanjuju se na nivou aerodroma.

3.2.Indikatori za praćenje

(a) Procenat IFR letova koji se pridržavaju njihovih ATFM odlaznih slotova na lokalnom nivou izračunat za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda.

- (b) Kašnjenje u vezi sa kontrolom vazdušnog saobraćaja pri polasku po svakom letu u prosjeku u minutima, izazvano ograničenjima poletanja na aerodromu polaska, izračunato na lokalnom nivou, na sljedeći način:
 - (i) ovaj indikator je prosječno kašnjenje pri polasku u vezi sa kontrolom letenja po odlaznom IFR letu;
 - (ii) ovaj indikator obuhvata sve IFR letove koji polijeću sa odlaznog aerodroma i obuhvata kašnjenja u izdavanju odobrenja za startovanje motora zbog ograničenja kontrole letenja kada je vazduhoplov spreman za napuštanje odlaznog stajališta;
 - (iii) ovaj indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda.
- (c) Prosječno vrijeme, izraženo u minutima, kašnjenja polaska zbog svih uzroka po letu, izračunato na lokalnom nivou u skladu sa tačkom 3.2(c) Odsjek 1.
- (d) Za potrebe indikatora utvrđenog u tački (a), „lokalno” znači na nacionalnom nivou, analizom na nivou aerodroma. Za potrebe indikatora utvrđenog u tački (b) i (c), „lokalno” znači na nivou aerodroma za aerodrome sa 80000 IFR kretanja u vazdušnom saobraćaju ili više godišnje.

4. EKONOMIČNOST

4.1. Osnovni indikatori efikasnosti

- (a) Utvrđeni jedinični trošak za usluge vazdušne plovidbe na ruti, izračunava se na sljedeći način:
 - (i) ovaj indikator je odnos između utvrđenih rutnih troškova i predviđenog saobraćaja u zoni naplate, izraženog u jedinicama rutnih usluga, koji se očekuju tokom svake godine referentnog perioda na lokalnom nivou, sadržanih u planovima efikasnosti;
 - (ii) ovaj indikator se izražava u realnim vrijednostima i u nacionalnoj valuti;
 - (iii) ovaj indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda.
- (b) Utvrđeni jedinični trošak za terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi, izračunava se na sljedeći način:
 - (i) ovaj indikator je odnos između utvrđenih troškova i predviđenog saobraćaja, izraženog u jedinicama terminalnih usluga, koji se očekuju tokom svake godine referentnog perioda na lokalnom nivou, sadržanih u planovima efikasnosti;
 - (ii) ovaj indikator se izražava u realnim vrijednostima i nacionalnoj valuti;
 - (iii) ovaj indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda.
- (c) Za potrebe indikatora iz tačke (a) i (b), riječ „lokalno” znači na nivou zone naplate.

4.2. Indikatori za praćenje

Stvarna jedinica troška koju korisnici snose odvojeno za rutne i terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi, izračunava se kako slijedi:

- (a) ovaj indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda kao iznos utvrđenog jediničnog troška za usluge u vazdušnoj plovidbi i prilagođavanja u skladu sa članom 25 stav 2 koji proizilaze iz te godine;
- (b) ovaj indikator se izražava u nominalnoj vrijednosti i u nacionalnoj valuti.

ODSJEK 3

Osnovni indikatori efikasnosti za postavljanje ciljeva i indikatori za praćenje mrežnih funkcija

1. Svi indikatori navedeni u ovom odsjeku primjenjuju se na geografsko područje u okviru područja primjene ove Regulative.

2. SIGURNOST

2.1. Osnovni indikatori efikasnosti

Nivo djelotvornosti upravljanja sigurnošću menadžera mreže u skladu sa tačkom 1.1 Odsjek 1.

2.2. Indikatori za praćenje

Prekomjerna produktivnost ATFM-a iznad ograničenja kapaciteta sektora koje je prijavio pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi, gdje su primijenjeni ATFM propisi, izračunava se na sljedeći način:

- (a) odnos između vremena u kojem broj letova za više od 10% prelazi ograničenja kapaciteta sektora koja je odredio pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi, kada se primjenjuju ATFM propisi, i ukupnog vremena u kojem se primjenjuju ATFM propisi, izračunato za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda;
- (b) za potrebe ovog indikatora regulisano vrijeme se dijeli na podudarne djelove sata u intervalima od 20 minuta.

3. ZAŠTITA ŽIVOTNE SREDINE

3.1. Osnovni indikatori efikasnosti

Poboljšanje efikasnosti leta na ruti koje je rezultat funkcije projektovanja evropske mreže ruta u vezi sa posljednjom unijetom putanjom plana leta, izraženo kao procentualna tačka varijacije efikasnosti leta na ruti posljednje unijete putanje plana leta na godišnjem nivou i izračunato u skladu sa tačkom 2.2 podtačka (a) Odsjek 1.

4. KAPACITET

4.1. Osnovni indikatori efikasnosti

- (a) Procenat ušteda ATFM kašnjenja na ruti, zahvaljujući primjeni Mrežnih procedura kooperativnog odlučivanja i aktivnostima Operativnog centra za upravljanje mrežom, u odnosu na ukupna godišnja smanjenja ATFM kašnjenja na ruti, pri čemu se ATFM kašnjenja na ruti izračunava u skladu sa tačkom 3.1 Odsjek 1.
- (b) Procenat ušteda u pogledu kašnjenja u dolasku na polju ATFM zahvaljujući primjeni mrežnih procedura kooperativnog odlučivanja i aktivnostima Operativnog centra za upravljanje mrežom, u odnosu na ukupna smanjenja kašnjenja u dolasku na polju ATFM,

pri čemu se kašnjenje ATFM u dolasku izračunava u skladu sa tačkom 3.2 podtačka (a) Odsjek 1.

4.2.Indikatori za praćenje

- (a) Godišnji procenat IFR letova sa ATFM kašnjenjem iznad 15 minuta.
- (b) Prosjek, tokom kalendarske godine, dnevnog broja regulisanja ATFM od kojih svaki proizvodi manje od 200 minuta kašnjenja.
- (c) Prosjek, tokom kalendarske godine, ATFM kašnjenja na ruti za vrijeme vikenda izražen u minutima kašnjenja po letu.
- (d) Godišnji procenat prvog kašnjenja tokom rotacije, nastalog zbog kapaciteta i zaposlenih, kada se vrši pred-izbor oblasne kontrole/aerodroma sa najvećim potencijalom za smanjenje kašnjenja koji jednom godišnje utvrđuje menadžer mreže.
- (e) Efikasno korišćenje rezervisanog ili odvojenog lokalnog vazdušnog prostora, izračunato u skladu sa tačkom 2.2 podtačka (c) Odsjek 1.
- (f) Stopa planiranja putem raspoloživih struktura vazdušnog prostora, izračunato u skladu sa tačkom 2.2 podtačka (d) Odsjek 1.
- (g) Stopa upotrebe raspoloživih struktura lokalnog vazdušnog prostora, izračunato u skladu sa tačkom 2.2 podtačka (e) Odsjek 1.

5. EKONOMIČNOST

5.1.Indikatori za praćenje

Jedinični trošak izvršenja zadataka menadžera mreže, izračunava se na sljedeći način:

- (a) ovaj indikator je odnos između stvarnih troškova izvršenja poslova menadžera mreže i saobraćaja na ruti, izraženog u jedinicama rutnih usluga, tokom referentnog perioda, na nivou geografskog područja na kojem menadžer mreže obavlja svoje zadatke neophodne za izvršenje mrežnih funkcija;
- (b) ovaj indikator se izražava u eurima i u realnim vrijednostima;
- (c) ovaj indikator se izračunava za cijelu kalendarsku godinu i za svaku godinu referentnog perioda.

PRILOG II

**OBRAZAC ZA PLANOVE EFIKASNOSTI NA NIVOU NACIONALNOG ILI
FUNKCIONALNOG BLOKA VAZDUŠNOG PROSTORA IZ ČLANA 10 STAV 1**

1. UVOD

- 1.1. Opis situacije, uključujući obim plana u smislu geografske pokrivenosti i usluga, spisak obuhvaćenih pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi i druge opšte informacije relevantne za plan efikasnosti.
- 1.2. Predviđanja saobraćaja iz člana 10 stav 2 tačke (f) i (g) izražene u IFR kretanjima i jedinicama usluga koje su osnova plana efikasnosti zasnovanog na predviđanjima službe *EUROCONTROL*-a za statistiku i prognozu (STATFOR). Ako se projekcije razlikuju od osnovnih projekcija STATFOR-a, dokumentuju se razlozi kojima se opravdava upotreba različitih predviđanja iz člana 10 stav 2 tačke (f) i (g) i obrazloženje upotrebe tih predviđanja.
- 1.3. Opis ishoda konsultacija sa zainteresovanim stranama o nacrtu plana efikasnosti, uključujući tačke u kojima je došlo do saglasnosti i neslaganja, kao i razloge za takva neslaganja.
- 1.4. Spisak aerodroma koji podliježu programu efikasnosti i metodi obračuna naknada, sa njihovim prosječnim brojem kretanja IFR u vazdušnom saobraćaju po godini.
- 1.5. Ako je primjenljivo, spisak usluga za čije je pružanje utvrđeno da podliježu tržišnim uslovima u skladu sa članom 35.
- 1.6. Kada je riječ o planovima efikasnosti usvojenim na nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora, opis procesa koji se primjenjuje za izradu i donošenje plana efikasnosti.
- 1.7. Naznaka da li se primjenjuje pojednostavljena metoda obračuna naknada iz člana 34 ili ne i ako se primjenjuje, dokaz da su ispunjeni uslovi utvrđeni u tom članu, kao i opis primjene pojednostavljene metode obračuna naknada i njenog obima u smislu obuhvaćenih zona naplate.

2. ULAGANJA

- 2.1. Opis i obrazloženje troškova, prirode i koristi novih i postojećih ulaganja u osnovna sredstva planiranih tokom referentnog perioda.
- 2.2. Informacije iz tačke 2.1. naročito uključuju:
 - (a) utvrđene troškove novih i postojećih ulaganja u vezi sa amortizacijom, troškovima kapitala i troškovima lizinga tokom cijelog referentnog perioda i u vezi sa svakom kalendarskom godinom, u skladu sa Prilogom VII;
 - (b) opis i opravdanost glavnih investicija, uključujući u pogledu sljedećih elemenata:

- (i) ukupnu vrijednost svakog velikog ulaganja;
- (ii) imovinu kupljenu ili napravljenu;
- (iii) informacije o koristi investicije za korisnike vazdušnog prostora i o rezultatima konsultacija sa predstavnicima korisnika vazdušnog prostora;
- (iv) što se tiče velikih ulaganja u ATM sisteme:
 - razlikovanje između ulaganja u nove sisteme, izmjena postojećih sistema i ulaganja u zamjenu;
 - opravdanost svake investicije u odnosu na Evropski ATM master plan i zajedničke projekte iz člana 15a Regulative (EZ) broj 550/2004;
- (c) pojedinosti o saradnji postignutoj na nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora ili, po potrebi, putem drugih inicijativa za prekograničnu saradnju, posebno u smislu zajedničke infrastrukture i zajedničkih nabavki.

3. NACIONALNI CILJEVI EFIKASNOSTI ODNOSNO CILJEVI EFIKASNOSTI FAB I MJERE ZA NJIHOVO OSTVARENJE

- 3.1. Nacionalni ciljevi efikasnosti odnosno ciljevi efikasnosti FAB u svakoj osnovnoj oblasti efikasnosti, utvrđeni na osnovu svakog osnovnog indikatora efikasnosti navedenog u Odsjeku 2 Prilog I i koji obuhvataju svaku kalendarsku godinu referentnog perioda.
- 3.2. Za sve osnovne oblasti efikasnosti, opis glavnih mjera uspostavljenih na nacionalnom nivou ili na nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora za ostvarenje ciljeva efikasnosti.
- 3.3. Dodatne informacije kojima se obrazlažu nacionalni ciljevi efikasnosti odnosno ciljevi efikasnosti FAB u osnovnoj oblasti efikasnosti u pogledu ekonomičnosti;
 - (a) utvrđeni troškovi za rutne i terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi određene u skladu sa članom 15 stav 2 tačkama (a) i (b) Regulative (EZ) br. 550/2004 i ove regulative, za svaki referentni period;
 - (b) predviđanje jedinica rutnih i terminalnih usluga, za svaku godinu referentnog perioda;
 - (c) osnovne vrijednosti za rutne i terminalne ciljeve ekonomičnosti iz člana 10 stav 2 tačka (a) i opis i obrazloženje metodologije koja se koristi za procjenu tih vrijednosti za svaku zonu naplate;
 - (d) opis i obrazloženje kriterijuma i metodologije koja se koristi za raspodjelu troškova na zone naplate i raspodjelu troškova između rutnih i terminalnih usluga, u skladu sa članom 22 stav 5.
 - (e) opis i opravdanost prinosa na kapital relevantnih pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi, kao i na stope prinosa i nivoa i sastava imovinske osnove koja se koristi za izračunavanje troškova kapitala koji su sadržani u utvrđenim troškovima;
 - (f) opis i opravdanost ekonomskih pretpostavki, uključujući:

- pretpostavke na kojima se zasniva obračun troškova penzija sadržanih u utvrđenim troškovima, uključujući opis relevantnih nacionalnih propisa o penzijama i računovodstvenih propisa u odnosu na penzije na kojima se te pretpostavke zasnivaju, kao i informacije o tome da li se mogu očekivati promjene tih propisa;
- pretpostavke kamatnih stopa za kredite kojima se finansira pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi, uključujući iznose, trajanje i druge relevantne informacije o kreditima, kao i objašnjenje ponderisane prosječne kamate na dug koji se koristi za izračunavanje troškova kapitala prije oporezivanja i troškova kapitala koji se nalaze u utvrđenim troškovima;
- samo u informativne svrhe, projekcija inflacije na osnovu indeksa potrošačkih cijena Međunarodnog monetarnog fonda (MMF);
- prilagođavanja koja prevazilaze odredbe Međunarodnih standarda finansijskog izvještavanja koje je Unija usvojila u skladu sa Regulativom Komisije (EZ) broj 1126/2008 ⁽³⁾;

- (g) opis i objašnjenje prilagođavanja iz godina koje prethode referentnom periodu;
- (h) identifikaciju i kategorizaciju utvrđenih troškova koji se odnose na stavke troškova iz člana 28 stav 3;
- (i) ako je primjenljivo, opis svakog značajnog restrukturiranja planiranog tokom referentnog perioda;
- (j) gdje je primjenljivo, odobrene troškove restrukturiranja iz prethodnih referentnih perioda koje treba nadoknaditi.
- (k) izvještajne tabele i dodatne informacije koje se zahtijevaju u Prilogu VII, IX i XI i koje se prilažu uz plan efikasnosti;

3.4. Pregled ciljeva efikasnosti utvrđenih u skladu sa tačkama 2.1 i 3.1(a) Odsjek 2 Prilog I na nivou svakog pojedinačnog pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi obuhvaćenog planom efikasnosti i, u pogledu planova efikasnosti utvrđenih na nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora, koji odražavaju doprinose svakog relevantnog pružaoca ciljevima efikasnosti na nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora.

3.5. Ako ne postoji cilj efikasnosti na nivou Unije, opis i objašnjenje kako nacionalni ciljevi efikasnosti ili ciljevi efikasnosti FAB-a doprinose poboljšanju efikasnosti evropske ATM mreže.

3.6. Opis i objašnjenje međuzavisnosti i kompromisa između osnovnih oblasti efikasnosti, uključujući pretpostavke koje se koriste za procjenu tih kompromisa.

4. PREKOGRANIČNE INICIJATIVE I PRIMJENA SESAR-A

4.1. Opis inicijativa za prekograničnu saradnju koje se sprovode ili se planiraju sprovesti na nivou pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi radi unapređenja pružanja usluga u vazdušnoj plovidbi. Utvrđivanje unapređenja efikasnosti koja su omogućena tim inicijativama u različitim osnovnim oblastima efikasnosti.

³ Regulativa Komisije (EZ) broj 1126/2008 od 3. novembra 2008. godine o usvajanju određenih međunarodnih računovodstvenih standarda u skladu sa Regulativom (EZ) 1606/2002 Evropskog parlamenta i Savjeta (SL L 320, 29.11.2008, str. 1)

4.2. Opis nedavnog i očekivanog napretka u primjeni zajedničkih projekata SESAR-a iz člana 15a Regulative (EZ) broj 550/2004, kao i prakse upravljanja promjenama u vezi sa planovima tranzicije kako bi se umanjio svaki negativan uticaj promjena na efikasnost mreže.

5. DOGOVORI I PROGRAMI PODSTICAJA ZA DIJELJENJE RIZIKA SAOBRAĆAJA

5.1. U pogledu svake zone naplate, opis definisanih vrijednosti parametara za dijeljenje rizika saobraćaja koji se primjenjuju u skladu sa članom 27:

- (a) utvrđivanje primjenljivog opsega iz člana 27 stav 2 i rješenja u pogledu dijeljenja rizika saobraćaja iz člana 27 stav 3;
- (b) u slučaju da nacionalni nadzorni organ prilagodi vrijednosti parametara mehanizma za dijeljenje rizika saobraćaja iz tačke (a) u skladu sa članom 27 stav 5:
 - (i) obrazloženje definisanih vrijednosti parametara dijeljenja rizika saobraćaja;
 - (ii) opis procesa konsultacija korisnika vazdušnog prostora i pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi o utvrđivanju vrijednosti parametara za dijeljenje rizika saobraćaja i ishoda konsultacija.

5.2. U pogledu programa podsticaja koji se primjenjuju tokom referentnog perioda u skladu sa članom 11:

- (a) opis i opravdanost parametara programa podsticaja definisanih u skladu sa članom 11 stav 3, uključujući srednje referentne vrijednosti i mehanizam za izmjenu srednjih referentnih vrijednosti gdje je to primjenljivo;
- (b) identifikacija pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi i zona naplate koje podliježu programima podsticaja;
- (c) ako je primjenljivo, opis dodatnih programa podsticaja iz člana 11 stav 4.

6. SPROVOĐENJE PLANA EFIKASNOSTI

Opis procesa koje će nacionalni nadzorni organi uspostaviti, kako bi:

- (a) pratili sprovođenje plana efikasnosti;
 - (b) odgovorili na situaciju u kojoj ciljevi nisu postignuti tokom referentnog perioda.
-

PRILOG III
OBRAZAC ZA PLAN EFIKASNOSTI MREŽE IZ ČLANA 10 STAV 5

1. UVOD

1.1. Opis situacije, uključujući oblast primjene Plana efikasnosti mreže, obuhvaćene mrežne funkcije, uloge i odgovornosti i druge opšte informacije relevantne za plan.

1.2. Opis predviđanja saobraćaja i makroekonomskog scenarija na kojem se zasniva Plan efikasnosti mreže.

1.3. Opis usklađenosti Plana efikasnosti mreže sa Strateškim planom mreže.

1.4. Opis ishoda konsultacija sa zainteresovanim stranama o Nacrtu plana efikasnosti mreže, uključujući tačke u kojima je došlo do saglasnosti i neslaganja, kao i razloge za svako takvo neslaganje, kao i opis ishoda konsultacija Odbora za upravljanje mrežom.

2. DODATA VRIJEDNOST MENADŽERA MREŽE

Oblasti saradnje za podršku zadacima i aktivnostima država članica, funkcionalnim blokovima vazdušnog prostora, pružiocima usluga u vazdušnoj plovidbi, aerodromima, civilnim i vojnim korisnicima vazdušnog prostora.

Opis rada menadžera mreže u vezi sa:

- (a) razradom i usaglašavanjem mrežnih i regionalnih operativnih koncepata;
- (b) razvojem i usklađivanjem projekata u vazdušnom prostoru na osnovu prioriteta mreže, uključujući inicijative za prekogranično projektovanje vazdušnog prostora;
- (c) smanjenjem neefikasnog korišćenja mreže ruta i raspoloživog vazdušnog prostora;
- (d) unapređenjem postupaka upravljanja vazdušnim prostorom i procesima upravljanja protokom vazdušnog saobraćaja i kapacitetom;
- (e) usklađenim planiranjem kapaciteta i mjerenjem operativnih efikasnosti;
- (f) podrškom za rješavanje nedostataka kontrolora vazdušnog saobraćaja u cijeloj mreži;
- (g) jačanjem koordinacije tehničkih oblasti, uključujući na nivou FAB-a i rješavanjem tehničke interoperabilnosti između sistema pružalaca usluga u vazdušnoj plovidbi, a naročito sa sistemima menadžera mreže;
- (h) podrškom sigurnosti mreže i primjenom, praćenjem i poboljšanjem efikasnosti lokalne sigurnosti.

3. CILJEVI EFIKASNOSTI, ZADACI I MJERE

3.1. Učinak sigurnosti menadžera mreže

- (a) ciljevi efikasnosti za menadžera mreže u pogledu djelotvornosti upravljanja sigurnošću.
- (b) opis mjera koje menadžer mreže sprovodi za postizanje ovog cilja.
- (c) opis mjera koje menadžer mreže uspostavlja za rješavanje prekomjerne produktivnosti ATFM-a.

3.2. Efikasnost ekonomičnosti menadžera mreže

- (a) opis mjera koje menadžer mreže primjenjuje kako bi poboljšao ekonomičnost.

3.3. Ciljevi efikasnosti i zadaci specifični za svaku funkciju mreže

(a) Dizajn evropske mreže ruta (ERND):

(i) ciljevi efikasnosti za osnovni indikator efikasnosti utvrđeni u tački 3.1. Odsjek 3 Prilog I;

(ii) opis i obrazloženje mjera usmjerenih na ostvarivanje ciljeva efikasnosti za funkciju ERND:

- mjere u vezi sa projektovanjem efikasne strukture vazdušnog prostora;
- mjere u vezi sa boljim korišćenjem vazdušnog prostora od strane operativnih zainteresovanih strana;
- mjere koje se odnose na optimizaciju letova.

(iii) druge inicijative koje unapređuju efikasnost letenja.

(b) Funkcija upravljanja protokom vazdušnog saobraćaja (ATFM);

(i) ciljevi efikasnosti za svaki relevantan osnovni indikator efikasnosti utvrđeni u Prilogu I Odsjek 3 tačka 4.1;

(ii) opis i obrazloženje mjera usmjerenih na ostvarivanje ciljeva efikasnosti za funkciju ATFM-a:

- inicijative i aktivnosti za smanjenje ATFM kašnjenja, uključujući kašnjenja tokom vikenda, kašnjenja izazvana vremenskim prilikama, minimiziranje individualnih kašnjenja pojedinačnih letova, efikasnost ATFM-a, reaktivna kašnjenja, prekomjerna produktivnost;
- vojna dimenzija plana.

(iii) druge inicijative u pogledu kapaciteta.

(c) Funkcija koordinacije ograničenih resursa:

(i) funkcija koordinacije radio-frekvencija:

- opis podrške za kapacitet mreže;
- opis posebnih ciljeva.

(ii) funkcije koordinacije kodova radarskih transpondera:

- opis podrške za sigurnost mreže;
- opis posebnih ciljeva.

4. SPROVOĐENJE PLANA EFIKASNOSTI MREŽE

Opis mjera koje menadžer mreže uspostavlja kako bi:

- (a) pomogao u praćenju i izvještavanju o sprovođenju Plana efikasnosti mreže;
- (b) odgovorio na situaciju kada se tokom referentnog perioda ciljevi ne ostvare;
- (c) komunicirao sa nacionalnim nadzornim organima.

PRILOG IV

KRITERIJUMI ZA PROCJENU PLANOVA EFIKASNOSTI I CILJEVA NA NACIONALNOM NIVOU ILI NIVOU FUNKCIONALNOG BLOKA VAZDUŠNOG PROSTORA

1. PROCJENA DOSLJEDNOSTI NACIONALNIH CILJEVA EFIKASNOSTI ODNOSNO FAB CILJEVA EFIKASNOSTI

1.1.SIGURNOST

Efektivnost upravljanja sigurnošću

Dosljednost nacionalnih ciljeva efikasnosti odnosno ciljeva efikasnosti FAB u pogledu nivoa efektivnosti upravljanja sigurnošću sa ciljevima efikasnosti na nivou Unije do kojih je, za svaku kalendarsku godinu referentnog perioda, nivo efektivnosti upravljanja sigurnošću jednak odgovarajućim ciljevima efikasnosti na nivou Unije ili veći od njih.

1.2.ZAŠTITA ŽIVOTNE SREDINE

Prosječna efikasnost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju

Dosljednost nacionalnih ciljeva efikasnosti odnosno ciljeva efikasnosti FAB sa ciljevima efikasnosti na nivou Unije za svaku kalendarsku godinu referentnog perioda, upoređivanjem nacionalnih ciljeva efikasnosti ili ciljeva efikasnosti FAB sa referentnim vrijednostima efikasnosti letenja na ruti utvrđenim u najnovijoj verziji Plana unapređenja evropske mreže ruta dostupnoj u vrijeme donošenja ciljeva efikasnosti na nivou Unije. Za potrebe ovog stava, „referentna vrijednost efikasnosti horizontalnog leta na ruti“ označava procijenjenu vrijednost od strane menadžera mreže u pogledu efikasnosti stvarne putanje leta na nacionalnom nivou ili na nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora, kako bi se obezbijedilo ostvarivanje cilja o efikasnosti horizontalnog leta na ruti stvarne putanje na nivou Unije.

1.3.KAPACITET

Prosječno kašnjenje na ruti po letu ATFM

Dosljednost nacionalnih ciljeva efikasnosti odnosno ciljeva efikasnosti FAB sa ciljevima efikasnosti na nivou Unije za svaku kalendarsku godinu referentnog perioda, upoređivanjem nacionalnih ciljeva efikasnosti ili ciljeva efikasnosti FAB sa referentnim vrijednostima utvrđenim u najnovijoj verziji Operativnog plana mreže koja postoji u trenutku usvajanja ciljeva efikasnosti na nivou Unije.

1.4.EKONOMIČNOST

Utvrđena jedinica rutnog troška

- (a) Dosljednost trenda utvrđene jedinice troška na nivou zone naplate tokom referentnog perioda sa trendom utvrđene jedinice troška u cijeloj Uniji tokom istog perioda, pri čemu se ti trendovi izražavaju kao procenat.

Za izračunavanje tih trendova koriste se važeće ciljane vrijednosti efikasnosti na nivou Unije i lokalne vrijednosti ciljeva efikasnosti i osnovne vrijednosti za utvrđenu jedinicu troška iz člana 9 stav 4 tačka (a) i član 10 stav 2 tačka (a).

- (b) Dosljednost utvrđenog trenda jedinice troška na nivou zone naplate tokom vremenskog perioda koji obuhvata i referentni period obuhvaćen planom efikasnosti i prethodni referentni period („dugoročni utvrđeni trend jedinice troška”) sa trendom utvrđene jedinice troška na nivou Unije tokom istog perioda, pri čemu se ti trendovi izražavaju kao procenat.
Dugoročno utvrđeni trend jedinice troška na nivou zone naplate izračunava se korišćenjem stvarne jedinice troška na nivou zone naplate za godinu prije početka prethodnog referentnog perioda.
- (c) Dosljednost utvrđenog nivoa jedinice troška: poređenje osnovne vrijednosti za utvrđeni jedinični trošak iz člana 10 stav 2 tačka (a) na nivou relevantne zone naplate sa odgovarajućom prosječnom vrijednošću zona naplate u kojima pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi imaju slično operativno i ekonomsko okruženje kako je definisano u skladu sa članom 9 stav 4 tačka (c).
- (d) Odstupanje od kriterijuma iz tačke (a) do (c) može se smatrati neophodnim i srazmjernim kako bi se:
 - (i) omogućilo postizanje ciljeva efikasnosti u osnovnoj oblasti efikasnosti kapaciteta utvrđenih na nacionalnom nivou ili nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora pod uslovom da je odstupanje od utvrđenog trenda jedinice troška na nivou Unije isključivo posljedica dodatnih utvrđenih troškova u vezi sa mjerama neophodnim za postizanje ciljeva efikasnosti u osnovnoj oblasti efikasnosti kapaciteta; ili
 - (ii) sprovele mjere restrukturiranja koje dovode do troškova restrukturiranja iz člana 2 stav 18 pod uslovom da je odstupanje isključivo rezultat tih troškova restrukturiranja i da se u planu efikasnosti navede da će relevantne mjere restrukturiranja pružiti neto finansijsku korist korisnicima vazdušnog prostora najkasnije u narednom referentnom periodu.

2. PREISPITIVANJE NACRTA PLANA EFIKASNOSTI

2.1. Elementi koji se preispituju:

- (a) mjere za postizanje nacionalnih ili FAB ciljeva efikasnosti u svakoj osnovnoj oblasti efikasnosti kako je navedeno u tački 3.2 Prilog II;
- (b) nacionalni ili FAB ciljevi efikasnosti pri prosječnom ATFM kašnjenju po letu u dolasku:
 - (i) poređenje sa nivoom i trendom stvarne efikasnosti tokom referentnog perioda koji prethodi referentnom periodu koji je obuhvaćen planom efikasnosti;
 - (ii) na nivou aerodroma, poređenje efikasnosti sa sličnim aerodromima;
- (c) nacionalni ili FAB ciljevi efikasnosti za terminalnu utvrđenu jedinicu naknade:

- (i) poređenje sa trendom utvrđene jedinice rutnog troška na lokalnom nivou;
- (ii) poređenje sa nivoom i trendom stvarne efikasnosti tokom referentnog perioda koji prethodi referentnom periodu obuhvaćenom planom efikasnosti;
- (iii) na nivou aerodroma, poređenje efikasnosti sa sličnim aerodromima;

(d) ključni faktori i parametri na kojima se zasnivaju nacionalni ili FAB ciljevi efikasnosti ili efikasnosti u osnovnoj oblasti efikasnosti ekonomičnosti:

(i) osnovne vrijednosti i pretpostavke na kojima se zasniva određivanje utvrđenih troškova za prvu godinu referentnog perioda, u poređenju sa najnovijim raspoloživim stvarnim troškovima;

(ii) predviđanja saobraćaja koja se koriste u planu efikasnosti i, ako se predviđanja razlikuju od osnovnih predviđanja STATFOR-a, data obrazloženja;

(iii) planirani trošak kapitala u odnosu na nivo i sastav regulatorne imovinske osnove, kao i planirani trošak stope kapitala prije oporezivanja, uključujući kamatnu stopu na dug i prinos na kapital;

(iv) utvrđene troškove novih i postojećih investicija i obrazloženja predviđenih za velike investicije;

(v) utvrđeni troškovi penzija i pretpostavke na kojima se zasniva njihov obračun;

(vi) pretpostavke kamatnih stopa za kredite kojima se finansira pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi, uključujući iznose, trajanje i druge relevantne informacije o kreditima, usaglašavanje sa ponderisanom prosječnom kamatnom stopom na dug koja se koristi za izračunavanje troškova kapitala prije oporezivanja kapitala i troškova kapitala sadržanih u utvrđenim troškovima;

(vii) metodologija upotrebljena za raspodjelu troškova na rutne i terminalne usluge i obrazloženje za svaku promjenu u metodologiji u odnosu na prethodni referentni period.

(e) vrijednosti parametara dijeljenja rizika saobraćaja iz člana 27 stav 2 i 3 i, u slučaju da je nacionalni nadzorni organ prilagodilo vrijednosti za te parametre u skladu sa članom 27 stav 5, obrazloženje za te vrijednosti;

(f) program ili programi podsticaja iz člana 11;

(g) koristi i sinergije u pogledu efikasnosti koje su omogućene inicijativama za prekograničnu saradnju, uključujući saradnju na nivou funkcionalnih blokova vazdušnog prostora ili putem industrijskih saveza;

(h) u pogledu primjene pojednostavljene metode obračuna naknada iz člana 34, provjera da li su ispunjeni kriterijumi iz člana 34 stav 2.

PRILOG V
**KRITERIJUMI ZA PROCJENU NACRTA PLANA EFIKASNOSTI
MREŽE**

- (a) Potpunost Nacrta plana efikasnosti mreže u smislu elemenata potrebnih za procjenu usaglašenosti sa zahtjevima navedenim u članu 10 stav 5 i Prilogu III;
 - (b) sveobuhvatnost aktivnosti koje je menadžer mreže preduzeo kako bi doprinio optimizaciji mreže, a koje obuhvataju aktivnosti navedene u tački 2 Prilog III;
 - (c) dosljednost cilja na nivou efektivnosti upravljanja sigurnošću menadžera mreže sa ciljevima efikasnosti na nivou Unije, kojim je, za svaku kalendarsku godinu referentnog perioda, nivo efikasnosti upravljanja sigurnošću jednak ili veći od odgovarajućih ciljeva efikasnosti na nivou Unije;
 - (d) mjere za poboljšanje efikasnosti leta koje su rezultat funkcije projektovanja evropske mreže ruta;
 - (e) uštede u ATFM kašnjenjima na ruti primjenom mrežnih procedura za kooperativno donošenje odluka i aktivnosti operativnog centra menadžera mreže;
 - (f) uštede u ATFM kašnjenju u dolasku nastale primjenom mrežnih procedura za kooperativno donošenje odluka i aktivnosti operativnog centra menadžera mreže;
 - (g) adekvatnost mjera usmjerenih na postizanje ciljeva efikasnosti za mrežne funkcije, uključujući relevantnost investicija i kapitalnih izdataka u pogledu Evropskog ATM master plana, zajedničkih projekata iz člana 15a Regulative (EZ) broj 550/2004 i Regulative (EU) broj 409/2013 i, po potrebi, Strateškog plana mreže.
-

PRILOG VI
**SPISAK PODATAKA O EFIKASNOSTI KOJE JE POTREBNO DOSTAVITI KOMISIJI
ZA PRAĆENJE EFIKASNOSTI U SKLADU
SA ČLANOM 36 STAV 1 I ČLANOM 37**

1. PODACI KOJE DOSTAVLJAJU NACIONALNI NADZORNI ORGANI

1.1. Nacionalni nadzorni organi obezbjeđuju da se na mjesečnom nivou dostave sljedeći podaci:

- (a) podaci koje koristi i izračunava menadžer mreže kako je definisano u Prilogu I i Prilogu II Sprovedbene uredbe (EU) 2019/123, uključujući planove letova za opšti vazdušni saobraćaj u skladu sa IFR pravilima, realno određivanje ruta, podatke nadzornih sistema na osnovu intervala izvještavanja od 30 sekundi, kašnjenja na ruti i ATFM kašnjenja u dolasku, odstupanja od ATFM propisa, poštovanja ATFM slotova i učestalost upotrebe uslovnih ruta;

1.2. Nacionalni nadzorni organi obezbjeđuju da se na godišnjem nivou dostave sljedeći podaci:

- (a) događaji koji se odnose na sigurnost povezani sa ATM-om;
- (b) informacije o sigurnosnim preporukama i korektivnim mjerama preduzetim na osnovu analize ili istrage incidenata u vezi sa ATM-om u skladu sa Regulativom (EU) broj 996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta ⁽⁴⁾ i Regulativom (EU) broj 376/2014 Evropskog parlamenta i Savjeta ⁽⁵⁾;
- (c) informacije koje prikupljaju pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi, operatori aerodroma i operatori vazdušnog saobraćaja putem automatizovanih sistema za evidentiranje podataka o sigurnosti, ako su dostupni, najmanje o neodobrenim ulazima na poletno-sletnu stazu i povreda minimuma razdvajanja;
- (d) trendovi najmanje u pogledu povreda minimuma razdvajanja i neodobrenog ulaza na poletno-sletnu stazu, u svim jedinicama usluga u vazdušnom saobraćaju;

2. PODACI KOJE DOSTAVLJAJU PRUŽAOCI USLUGA U VAZDUŠNOJ PLOVIDBI

2.1. Pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi na godišnjem nivou dostavljaju sljedeće:

- (a) podatke navedene u specifikaciji Eurokontrola pod nazivom „Specifikacija Eurokontrola za objavljivanje ekonomskih informacija“, izdanje 2.6 od 31. decembra 2008. godine sa upućivanjem Eurokontrol-SPEC-0117 za pružanje

⁴ Regulativa (EU) br.996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta od 20. oktobra 2010. godine o istraživanju i sprečavanju udesa i nezgoda u civilnom vazduhoplovstvu i stavljanju van snage Direktive 94/56/EZ (SL L 295, 12.11.2010, str.35).

⁵ Regulativa (EU) br. 376/2014 Evropskog parlamenta i Savjeta od 3. aprila 2014. godine o izvještavanju, analizi i praćenju događaja u civilnom vazduhoplovstvu, izmjeni Regulative (EU) br.996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta i stavljanju van snage Direktive 2003/42/EZ Evropskog parlamenta i Savjeta i Regulative Komisije (EZ) br.1321/2007 i (EZ) br.1330/2007 (SL L 122, 24.4.2014, str. 18).

podataka do, i uključujući, 2013. godinu i izdanje 3.0 od 4. decembra 2012. od 2014. godine i nadalje.

Ovi podaci se dostavljaju prije 15. jula godine n+1, izuzev podataka koji se odnose na budućnost, a koji se dostavljaju do 1. novembra godine n+1;

- (b) informacije potrebne u svrhu praćenja osnovnih indikatora efikasnosti i indikatora za praćenje kako je navedeno u tački 1.1 i 1.2 Odsjek 2 Prilog I;
Ove informacije se dostavljaju prije 1. februara svake godine.
- (c) informacije o događajima koji se odnose na sigurnost prikupljenim putem automatizovanih sistema za evidentiranje podataka koji se odnose na sigurnost, ako su dostupni;
- (d) trendovi, najmanje u pogledu, kršenja minimuma razdvajanja i neodobrenih ulaza na poletno-sletne staze u svim jedinicama usluga u vazdušnom saobraćaju iz dobrovoljnih izvještaja i automatizovanih sistema za evidentiranje podataka o sigurnosti, ako su dostupni.

2.2. Pružaoci usluga u vazdušnoj plovidbi, na zahtjev, dostavljaju podatke iz člana 4.

3. PODACI KOJE DOSTAVLJAJU OPERATORI AERODROMA ZA AERODROME SA NAJMANJE 80.000 IFR OPERACIJA U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU NA GODIŠNJEM NIVOU

Operatori aerodroma dostavljaju sljedeće:

- (a) podatke navedene u dokumentu o specifikaciji Eurocontrol-a pod nazivom „Tok podataka operatora aerodroma –specifikacija podataka“ verzija 1.0, 2008.
Ovi podaci se dostavljaju jednom mjesečno;
- (b) informacije o događajima koji se odnose na sigurnost prikupljenim putem automatizovanih sistema za evidentiranje podataka koji se odnose na sigurnost, ako su dostupni;
Ove informacije se dostavljaju jednom godišnje.

4. PODACI KOJE DOSTAVLJAJU KOORDINATORI AERODROMA

Koordinatori aerodroma dostavljaju podatke iz člana 4 stav 8 tačke (c) i (d) Regulative (EEZ) broj 95/93 dva puta godišnje, u skladu sa vremenskim intervalima iz člana 6 te Regulative.

5. PODACI KOJE DOSTAVLJAJU KORISNICI VAZDUŠNOG PROSTORA

Korisnici vazdušnog prostora dostavljaju sljedeće:

- (a) podatke navedene u specifikaciji Eurocontrol-a pod nazivom „Tok podataka operatora vazdušnog saobraćaja – specifikacija podataka“ verzija 1.0, 2018.
Ovi podaci se dostavljaju jednom mjesečno;
- (b) informacije o događajima koji se odnose na sigurnost prikupljenim putem automatizovanih sistema za evidentiranje podataka koji se odnose na sigurnost ako su dostupni;
Ove informacije se dostavljaju jednom godišnje.

6. PODACI KOJE DOSTAVLJA MENADŽER MREŽE

Menadžer mreže na mjesečnom nivou dostavlja podatke potrebne za praćenje osnovnih indikatora efikasnosti i indikatora za praćenje iz tački 2 i 3 Odsjek 1 Prilog I, tačke 2 i 3 Odsjek 2 Prilog I i iz Odsjeka 3 Prilog I.

PRILOG VII

UTVRĐENI I STVARNI TROŠKOVI

1. IZVJEŠTAJNA TABELA O UKUPNIM TROŠKOVIMA I JEDINIČNIM TROŠKOVIMA

- 1.1. Izvještajna tabela o ukupnim troškovima i jediničnim troškovima popunjava se odvojeno za svaki relevantan subjekat koji snosi troškove u zoni naplate koristeći obrazac Tabele 1. Pored toga, konsolidovana tabela se popunjava uz pomoć obrasca Tabele 1 sabirajući podatke relevantnih subjekata za zonu naplate.

Kada je riječ o terminalnim uslugama u vazdušnoj plovidbi, popunjava se dodatna izvještajna tabela o ukupnim troškovima i jediničnim troškovima za svaki aerodrom koji podliježe ovoj Regulativi koristeći obrazac Tabele 1. Ako države članice odluče da primijene odredbe ove Regulative na druge aerodrome iz člana 1 stav 4, troškovi za ove aerodrome mogu se prikazati u konsolidovanoj tabeli upotrebom obrasca Tabele 1, izuzev ukupnih troškova navedenih u redu 4.2. obrasca Tabele 1 koji se dostavljaju za svaki aerodrom posebno.

Ako zona naplate obuhvata vazdušni prostor više država članica, popunjava se zajednička izvještajna tabela koristeći obrazac Tabele 1 u skladu sa zahtjevima dosljednosti i ujednačene primjene iz člana 21 stav 4.

- 1.2. Izvještajne tabelle o ukupnim troškovima i jediničnim troškovima iz tačke 1.1 popunjavaju se u okviru plana efikasnosti za svaku kalendarsku godinu referentnog perioda i takođe se popunjavaju jednom godišnje u cilju izvještavanja o stvarnim troškovima i stvarnim jedinicama usluga. Stvarne jedinice usluga utvrđuju se na osnovu podataka koje dostavlja subjekat koji fakturiše i naplaćuje naknade. Svaka razlika u odnosu na te podatke mora biti propisno obrazložena u dodatnim informacijama.

3.8	Udio finansiranja iz sopstvenog kapitala										
Troškovi zajedničkih projekata											
3.9	Zajednički projekti										
Troškovi novih i postojećih investicija											
3.10	Amortizacija										
3.11	Trošak kapitala										
3.12	Trošak lizinga										
Troškovi Eurokontrola											
3.13	Troškovi Eurokontrola (u eurima)										
3.14	Devizni kurs (ako je primjenjivo)										
3.15	Troškovi Eurokontrola (u nacionalnoj valuti)										
4. Ukupni troškovi nakon oduzimanja troškova za usluge pružene izuzetim letovima (u nominalnim iznosima)											
4.1	Troškovi za izuzete VFR letove										
4.2 Ukupni utvrđeni/stvarni troškovi											
5. Osnovni indikatori efikasnosti ekonomičnosti (KPI) - Utvrđeni/stvarni jedinični trošak (u realnim iznosima)											
5.1	Inflacija %										
5.2	Indeks inflacije (1)										
5.3 Ukupni troškovi u realnim iznosima (2)											
	Ukupno % n/n-1										
5.4 Ukupno jediničnih usluga											
	Ukupno % n/n-1										
5.5 Jedinični trošak po stvarnim cijenama (3)											
	Ukupno % n/n-1										

Troškovi i stavke troškovne osnove u '000 - Jedinice usluga u '000

(1) Indeks inflacije - osnova 100 u N-3

(2) Utvrđeni troškovi (plan efikasnosti) i stvarni troškovi u realnim iznosima

(3) Utvrđeni jedinični troškovi (plan efikasnosti) i stvarni jedinični troškovi u realnim iznosima

2. DODATNE INFORMACIJE UZ IZVJEŠTAJNE TABELE O UKUPNIM TROŠKOVIMA I JEDINICI TROŠKOVA

2.1. Sljedeće dodatne informacije dostavljaju se, zajedno sa informacijama koje se uključuju u izvještajne tabele o ukupnim troškovima i jediničnim troškovima iz tačke 1.1 prije početka referentnog perioda, kao dio plana efikasnosti:

- (a) opis metodologije koja se koristi za raspodjelu troškova sredstava ili usluga između različitih usluga u vazdušnoj plovitbi, na osnovu liste sredstava i usluga navedenih u

- Regionalnom planu vazdušne plovidbe ICAO, Evropski region (Doc 7754) sa posljednjim izmjenama i opis metodologije koja se koristi za raspodjelu tih troškova između različitih zona naplate;
- (b) opis metodologije i pretpostavki koje se koriste za utvrđivanje troškova usluga u vazdušnoj plovidbi koje se pružaju za VFR letove, ako se odobravaju izuzeća za VFR letove u skladu sa članom 31 stav 3, članom 31 stav 4 i članom 31 stav 5;
 - (c) kriterijume koji se koriste za raspodjelu troškova na terminalne i rutne usluge, u skladu sa članom 22 stav 5;
 - (d) raščlanjenje troškova usluga vazduhoplovne meteorologije na direktne troškove i troškove pomoćnih meteoroloških sredstava i usluga, koje takođe služe za potrebe poslova meteorologije uopšte („osnovni troškovi MET“). Osnovni troškovi uključuju opštu analizu i prognozu, mrežu stanica za prizemna i visinska osmatranja, meteorološke komunikacione sisteme, centre za obradu podataka i podršku za osnovna istraživanja, obuku i administraciju;
 - (e) opis metodologije koja se koristi za raspodjelu ukupnih troškova usluga vazduhoplovne meteorologije i osnovnih troškova MET iz tačke (d) na civilno vazduhoplovstvo i između zona naplate;
 - (f) za svaki subjekt opis i obrazloženje svake stavke utvrđenih troškova prema prirodi i usluzi (tačke 1 i 2 Tabele 1), uključujući opis glavnih faktora s objašnjenjem planiranih varijacija tokom referentnog perioda;
 - (g) za svaki subjekat, opis i obrazloženje metode usvojene za obračun troškova amortizacije (tačka 1.3 Tabele 1): istorijski troškovi ili tekući troškovi iz člana 22 tačka 4 postav 4, i, ako se koristi računovodstvo tekućih troškova, dostavljanje uporedivih podataka sa istorijskim troškovima;
 - (h) za svaki subjekt, dati opis i osnovne pretpostavke svake stavke dopunskih informacija (tačka 3 Tabele 1), uključujući opis glavnih faktora kojima se objašnjavaju varijacije tokom referentnog perioda;
 - (i) za svaki subjekat, opis pretpostavki koje se koriste za izračunavanje troškova kapitala (tačka 1.4 Tabele 1), uključujući sastav imovine, prinos na kapital, prosječnu kamatu na dugovanja i učešća u finansiranju imovine dugom i vlasničkim kapitalom;
 - (j) opis utvrđenih troškova zajedničkih projekata (tačka 3.9 Tabele 1).

Sve promjene iz tačke od (a) do (j) tokom referentnog perioda dostavljaju se zajedno sa informacijama dostavljenim u skladu sa tačkom 2.2.

2.2. Sljedeće dodatne informacije dostavljaju se jednom godišnje, zajedno sa informacijama koje se uključuju u izvještajne tabele o ukupnim troškovima i jediničnim troškovima iz tačke 1.1:

- (a) za svaki subjekat i za svaku stavku troškova, opis prijavljenih stvarnih troškova i razlike između tih troškova i utvrđenih troškova, za svaku godinu referentnog perioda;
- (b) opis prijavljenih stvarnih jedinica usluga i opis svih razlika između tih jedinica i podataka koje je dostavio subjekat koji fakturiše i naplaćuje naknade, kao i sve razlike između tih jedinica i predviđanja utvrđena u planu efikasnosti, za svaku godinu referentnog perioda;
- (c) raščlanjenje stvarnih troškova zajedničkih projekata po pojedinačnom projektu;
- (d) obrazloženje razlike između utvrđenih i stvarnih troškova novih i postojećih investicija pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi, kao i razlike između planiranog i stvarnog datuma početka upotrebe osnovnih sredstava koja se finansiraju iz tih investicija za svaku godinu referentnog perioda;

- (e) opis investicionih projekata dodatih, otkazanih ili zamijenjenih tokom referentnog perioda u pogledu glavnih investicionih projekata utvrđenih u planu efikasnosti, a odobrenih od strane nacionalnog nadzornog organa u skladu sa članom 28 stav 4.

PRILOG VIII

ZAHTJEVI ZA OBRAČUN JEDINICA RUTNIH I TERMINALNIH USLUGA IZ ČLANA 25

1. Obračun jedinica rutnih usluga

1.1. Jedinice rutnih usluga izračunavaju se kao proizvod faktora udaljenosti i faktora težine za dati let. Ukupne jedinice rutnih usluga sastoje se od ukupnih jedinica usluga u odnosu na IFR letove, kao i od jedinica usluga koje se odnose na VFR letove, gdje VFR letovi nisu izuzeti u skladu sa članom 31 stav 3, 31 stav 4 i 31 stav 5.

1.2. Faktor udaljenosti u odnosu na datu zonu naplate dobija se kada se sa sto podijeli broj pređenih kilometara u ortodromi između aerodroma polaska unutar zone naplate ili ulazne tačke u tu zonu naplate i aerodroma dolaska unutar zone naplate ili izlazne tačke iz te zone naplate, u skladu sa stvarnom rutom leta koju je zabilježio menadžer mreže.

Udaljenost koju treba uzeti u obzir smanjuje se za 20 kilometara za svako polijetanje iz i za svako slijetanje u zonu naplate.

1.3. Faktor težine, izražen kao broj sa dvije decimale, je kvadratni koren količnika koji se dobije tako što se sa 50 podijeli broj metričkih tona, izražen kao broj sa jednom decimalom maksimalne dopuštene mase na polijetanju vazduhoplova, kako je prikazano u letačkom priručniku vazduhoplova.

1.4. Ako vazduhoplov ima više sertifikovanih maksimalnih masa na polijetanju, koristi se najveća.

1.5. Operatori vazduhoplova daju izjavu o sastavu svoje flote i sertifikovanoj maksimalnoj masi za poletanje svakog svog vazduhoplova organu odgovornom za naplatu naknade kad god dođe do izmjene, i to najmanje jednom godišnje.

Ako faktor težine nije poznat, on se izračunava uzimajući u obzir poznatu težinu najtežeg vazduhoplova istog tipa.

1.6. Ako se naknade fakturišu na regionalnoj osnovi, države članice mogu usvojiti zajedničke načine primjene.

2. Obračun jedinica terminalnih usluga

2.1. Jedinica terminalnih usluga jednaka je faktoru težine za relevantni vazduhoplov.

- 2.2. Faktor težine, izražen kao broj sa dvije decimale, je količnik, dobijen dijeljenjem sa 50 broja metričkih tona u najvećoj sertifikovanoj masi vazduhoplova, iz tačke od 1.3 do 1.5 Prilog VIII, stepenovano sa 0,7.

PRILOG IX
JEDINICA NAKNADE

1. IZVJEŠTAJNE TABELE O OBRAČUNU JEDINICE NAKNADE

Izvještajna tabela o obračunu jedinice naknade popunjava se godišnje i odvojeno za svaki relevantni subjekat koji ima troškove u zoni naplate koristeći obrazac Tabele 2. Pored toga, konsolidovana izvještajna tabela popunjava se na godišnjem nivou koristeći obrazac Tabele 2 objedinjujući podatke relevantnih subjekata za zonu naplate.

2. IZVJEŠTAJNE TABELE O DOPUNSKIM INFORMACIJAMA O PRILAGOĐAVANJIMA

Konsolidovana izvještajna tabela za svaku zonu naplate o dopunskim informacijama o prilagođavanjima popunjava se jednom godišnje koristeći obrazac Tabele 3.

3. IZVJEŠTAJNE TABELE O DOPUNSKIM INFORMACIJAMA O ZAJEDNIČKIM PROJEKTIMA I PRIHODIMA IZ PROGRAMA POMOĆI UNIJE

Konsolidovana izvještajna tabela za svaku zonu naplate o dopunskim informacijama o zajedničkim projektima i prihodima iz programa pomoći Unije popunjava se jednom godišnje koristeći obrazac Tabele 4.

Tabela 2 – obračun jedinice naknade

Naziv zone naplate Valuta Naziv subjekta	Referentni period
--	--------------------------

Tabela 2 A - Prilagodavanja koja se odnose na godinu n	N	N+1	N+2	N+3	N+4
---	----------	------------	------------	------------	------------

A. Dijeljenje troškova

Utvrđeni troškovi					
--------------------------	--	--	--	--	--

1.1. Utvrđeni troškovi u nominalnim iznosima – bez VFR -**Tabela 1 (član 22)**

Obračun prilagodavanja za inflaciju					
2.1 Utvrđeni troškovi podložni prilagođavanju za inflaciju					
2.2 Indeks predviđanja inflacije - Tabela 1					
2.3 Indeks stvarne inflacije - Tabela 1					
2.4 Indeks stvarne/predviđene ukupne inflacije (u %)					
2.5 Prilagodavanje za inflaciju koje se odnosi na godinu n (član 26)					

Razlike između utvrđenih i stvarnih troškova iz člana 28(4)-(6)					
3.1 Nove i postojeće investicije (čl.28(4))					
3.3 Troškovi nadležnih organa i kvalifikovanih subjekata (čl.28(5))					
3.4 Troškovi Eurokontrola (čl.28(5))					
3.5 Troškovi penzionog osiguranja (čl.28(6))					
3.6 Kamate na zajmove (čl.28(6))					
3.7 Promjene u zakonima (čl.28(6))					
3.8 Razlike između utvrđenih i stvarnih troškova koje se odnose na godinu n (čl.28(4)-(6))					

B. Dijeljenje rizika saobraćaja

Prilagodavanja za dijeljenje rizika saobraćaja					
4.1 Utvrđeni troškovi podložni dijeljenju rizika saobraćaja					
4.2 % odstupanja % iz čl. 27(2) i 27(5)					
4.3 % dodatnog prihoda vraćenog korisnicima vazdušnog prostora iz čl. 27(3) i 27(5)					
4.4 % gubitka prihoda koji snose korisnici vazdušnog prostora iz čl. 27(3) i 27(5)					
4.5 % odstupanja iz člana 27(4)					
4.6 Ukupne predviđene jedinice usluga (plan efikasnosti)					
4.7 Ukupne stvarne jedinice usluga					
4.8 Ukupne stvarne /predviđene jedinice usluga (u %)					
4.9 Prilagodavanje za dijeljenje rizika saobraćaja koje se odnosi na godinu n (čl. 27(2) i 27(5))					

Prilagodavanja za saobraćaj						
5.1 Za utvrđene troškove koji nisu podložni dijeljenju rizika saobraćaja (čl. 27(8))						
5.2 Prilagodavanje jedinice naknade za godinu n koja ne podliježe dijeljenju rizika saobraćaja (čl. 27(9))						
5.3 Prilagodavanja vezana za saobraćaj koja se odnose na godinu n (čl. 27(8) i 27(9))						

V. Planovi finansijskih podsticaja za kapacitet i zaštitu životne sredine

Prilagodavanja za finansijske podsticaje						
6.1 Finansijski podsticaji za kapacitet (čl. 11(3))						
6.2 Finansijski podsticaji za zaštitu životne sredine (čl. 11(4))						
6.3 Dodatni finansijski podsticaji za kapacitet (čl. 11(4))						
6.4 Finansijski podsticaji koji se odnose na godinu n (čl. 11(3) i 11(4))						

D. Druga prilagodavanja

Izmjena naknada						
7.1 Prilagodavanje za osiguranje neutralnosti prihoda za izmjenu naknada u godini n (čl. 32(1))						

Izmjena jedinice naknade						
8.1 Privremena jedinica naknade primijenjena u godini n						
8.2 Razlika u prihodima zbog primjene privremene jedinice naknade u godini n (čl. 29(5))						

Unakrsno finansiranje između zona naplate						
9.1 Unakrsno finansiranje do (-) / od (+) druge zone(a) naplate koja se odnosi na godinu n						

Ostali prihodi						
10.1 Programi pomoći Unije (čl. 25(3)(a))						
10.2 Nacionalno javno finansiranje (čl. 25(3)(a))						
10.3 Komercijalne aktivnosti (čl. 25(3)(b))						
10.4 Prihodi iz ugovora sa operatorima aerodroma (čl. 25(3)(c))						
10.5 Ukupni ostali prihodi koji se odnose na godinu n (član 25(3))						

Primjena niže jedinice naknade						
11.1 Gubitak prihoda usljed primjene niže jedinice naknade u godini n (čl. 29(6))						

12 Ukupna prilagodavanja koja se odnose na godinu n						
--	--	--	--	--	--	--

Tabela 2 B - Obračun jedinice naknade za godinu n (1)	N	N+1	N+2	N+3	N+4
13.1 Utvrđeni troškovi u nominalnim iznosima – bez VFR (čl. 25(2)(a))					
13.2 Prilagođavanje za inflaciju: iznos prenijet u godinu n (čl. 25(2)(b))					
13.3 Prilagođavanje za podjelu rizika saobraćaja: iznosi prenijeti u godinu n (čl. 25(2)(c))					
13.4 Razlike u troškovima prema čl. 28(4)-(6): iznosi prenijeti u godinu n (čl. 25(2)(d))					
13.5 Finansijski podsticaji: iznosi prenijeti u godinu n (čl. 25(2)(e))					
13.6 Izmjena naknada: iznosi prenijeti u godinu n (čl. 25(2)(f))					
13.7 Prilagođavanje za saobraćaj: iznosi prenijeti u godinu n (čl. 25(2)(g) i (h))					
13.8 Ostali prihodi (čl. 25(2)(i))					
13.9 Unakrsno finansiranje između zona naplate (čl. 25(2)(j))					
13.10 Razlika u prihodima uzrokovana primjenom privremene jedinice naknade (čl. 25(2)(k))					
13.11 Ukupno za obračun jedinice naknade za godinu n					
13.12 Ukupne predviđene jedinice usluga za godinu n (plan efikasnosti)					
13.13 Jedinica naknade za godinu n prema članu 25(2) (u nacionalnoj valuti)					
13.14 Smanjenje prema članu 25(2), tamo gdje je primjenjivo (u nacionalnoj valuti)					
14 Jedinica nakande koja se primjenjuje u godini n					

Troškovi prihodi i drugi iznosi u '000 - Jedinice usluga u '000

(1) Uključujući prilagođavanja koja se odnose na prethodne referentne periode (čl. 25(2)(l))

Tabela 3 – Dopunske informacije o prilagođavanjima

Naziv zone naplate							
Dopunske informacije o prilagođavanjima	Iznosi	N	N+1	N+2	N+3	N+4	Nakon RP
Prilagođavanje za inflaciju, godina n							
Prilagođavanje za inflaciju, godina n+1							
Prilagođavanje za inflaciju, godina n+2							
Prilagođavanje za inflaciju, godina n+3							
Prilagođavanje za inflaciju, godina n+4							
Ukupno prilagođavanje za inflaciju (čl.26)							

Dijeljenje rizika saobraćaja, godina n							
Dijeljenje rizika saobraćaja, godina n +1							
Dijeljenje rizika saobraćaja, godina n +2							
Dijeljenje rizika saobraćaja, godina n +3							
Dijeljenje rizika saobraćaja, godina n +4							
Ukupno prilagođavanje za podjelu rizika saobraćaja (čl.27(2)-27(5))							

Razlika u troškovima investicija, godina n							
Razlika u troškovima investicija, godina n +1							
Razlika u troškovima investicija, godina n +2							
Razlika u troškovima investicija, godina n +3							
Razlika u troškovima investicija, godina n +4							
Ukupno prilagođavanje za troškove investicija (čl.28(4))							

Razlika u troškovima nadležnih organa i kvalifikovanih subjekata, godina n							
Razlika u troškovima nadležnih organa i kvalifikovanih subjekata, godina n +1							
Razlika u troškovima nadležnih organa i kvalifikovanih subjekata, godina n +2							
Razlika u troškovima nadležnih organa i kvalifikovanih subjekata, godina n +3							
Razlika u troškovima nadležnih organa i kvalifikovanih subjekata, godina n +4							
Ukupna prilagođavanja za troškove nadležnih organa i kvalif. subjekata (čl.28(5))							

Razlika u troškovima Eurokontrola, godina n							
Razlika u troškovima Eurokontrola, godina n +1							
Razlika u troškovima Eurokontrola, godina n +2							
Razlika u troškovima Eurokontrola, godina n +3							
Razlika u troškovima Eurokontrola, godina n +4							
Ukupna prilagođavanja za troškove Eurokontrola (čl.28(5))							

Razlika u troškovima penzionog osiguranja, godina n							
Razlika u troškovima penzionog osiguranja, godina n +1							
Razlika u troškovima penzionog osiguranja, godina n +2							
Razlika u troškovima penzionog osiguranja, godina n +3							
Razlika u troškovima penzionog osiguranja, godina n +4							
Ukupno prilagođavanje za troškove penzionog osiguranja (čl.28(6))							

Razlika u kamatama na zajmove, godina n						
Razlika u kamatama na zajmove, godina n +1						
Razlika u kamatama na zajmove, godina n +2						
Razlika u kamatama na zajmove, godina n +3						
Razlika u kamatama na zajmove, godina n +4						
Ukupno prilagođavanje za kamate na zajmove (čl.28(6))						

Troškovi koji se odnose na promjene u zakonima, godina n						
Troškovi koji se odnose na promjene u zakonima, godina n +1						
Troškovi koji se odnose na promjene u zakonima, godina n +2						
Troškovi koji se odnose na promjene u zakonima, godina n +3						
Troškovi koji se odnose na promjene u zakonima, godina n +4						
Ukupno prilagođavanje za promjene u zakonima (čl.28(6))						

Finansijski podsticaji, godina n						
Finansijski podsticaji, godina n +1						
Finansijski podsticaji, godina n +2						
Finansijski podsticaji, godina n +3						
Finansijski podsticaji, godina n +4						
Ukupni finansijski podsticaji (čl.11(3) i 11(4))						

Izmjena naknada, godina n						
Izmjena naknada, godina n +1						
Izmjena naknada, godina n +2						
Izmjena naknada, godina n +3						
Izmjena naknada, godina n +4						
Ukupno prilagođavanje vezano za izmjenu naknada (čl.32(1))						

Prilagođavanje za saobraćaj, godina n						
Prilagođavanje za saobraćaj, godina n +1						
Prilagođavanje za saobraćaj, godina n +2						
Prilagođavanje za saobraćaj, godina n +3						
Prilagođavanje za saobraćaj, godina n +4						
Ukupno prilagođavanje za saobraćaj (čl.27(8)-27(9))						

Prihodi ostvareni iz programa pomoći Unije u godini n						
Prihodi ostvareni iz programa pomoći Unije u godini n +1						
Prihodi ostvareni iz programa pomoći Unije u godini n +2						

Prihodi ostvareni iz programa pomoći Unije u godini n +3							
Prihodi ostvareni iz programa pomoći Unije u godini n +4							
Ukupni prihodi ostvareni iz programa pomoći Unije (čl.25(3)(a))							
Prihodi ostvareni iz nacionalnog javnog finansiranja u godini n							
Prihodi ostvareni iz nacionalnog javnog finansiranja u godini n +1							
Prihodi ostvareni iz nacionalnog javnog finansiranja u godini n+2							
Prihodi ostvareni iz nacionalnog javnog finansiranja u godini n +3							
Prihodi ostvareni iz nacionalnog javnog finansiranja u godini n +4							
Ukupni prihodi ostvareni iz nacionalnog javnog finansiranja (čl.25(3)(a))							

Prihodi od komercijalnih aktivnosti u godini n							
Prihodi od komercijalnih aktivnosti u godini n+1							
Prihodi od komercijalnih aktivnosti u godini n+2							
Prihodi od komercijalnih aktivnosti u godini n+3							
Prihodi od komercijalnih aktivnosti u godini n+4							
Ukupni prihodi od komercijalnih aktivnosti (čl.25(3)(b))							

Prihodi iz ugovora sa operatorima aerodroma u godini n							
Prihodi iz ugovora sa operatorima aerodroma u godini n+1							
Prihodi iz ugovora sa operatorima aerodroma u godini n+2							
Prihodi iz ugovora sa operatorima aerodroma u godini n+3							
Prihodi iz ugovora sa operatorima aerodroma u godini n+4							
Ukupni prihodi iz ugovora sa operatorima aerodroma (čl.25(3)(c))							

Razlika u prihodima - revizija jedinice naknade, godina n							
Razlika u prihodima - revizija jedinice naknade, godina n +1							
Razlika u prihodima - revizija jedinice naknade, godina n +2							
Razlika u prihodima - revizija jedinice naknade, godina n +3							
Razlika u prihodima - revizija jedinice naknade, godina n +4							

**Ukupne razlike u prihodima uslijed privremene
primjene jedinice naknade (čl.29(5))**

Iznosi u '000 (nacionalne valute)

4. DODATNE INFORMACIJE IZVJEŠTAJNIM TABELAMA IZ TAČAKA 1, 2 I 3

Sljedeće dopunske informacije se dostavljaju zajedno sa informacijama koje se unose u izvještajne tabele o obračunu jedinice naknade i o dopunskim informacijama o prilagođavanjima iz tačke 1 i 2:

- (a) opis i obrazloženje za uspostavljanje različitih zona naplate, posebno u pogledu terminalnih zona naplate i potencijalnih unakrsnih subvencija između zona naplate;
- (b) opis pravila za izuzeća i opis sredstava finansiranja za pokrivanje troškova u vezi sa njima;
- (c) opis prilagođavanja koje proizilaze iz mehanizma za dijeljenje rizika saobraćaja u skladu sa članom 27;
- (d) opis razlika između utvrđenih troškova i stvarnih troškova za godinu n kao rezultat promjena troškova iz člana 28 stav 3 uključujući opis promjena u skladu sa tim članom;
- (e) opis prilagođavanja nastalih zbog nepredviđenih promjena troškova u skladu sa članom 28 stav 3 do 6.
- (f) opis ostalih prihoda, ako postoje, raščlanjenih na različite kategorije shodno članu 25 stav 3;
- (g) opis primjene programa finansijskih podsticaja iz člana 11 stav 3 i člana 11 stav 4 u godini n i koristi ili smetnji finansijskih podsticaja koja su rezultat te primjene; opis i objašnjenje izmjene naknada za vazдушnu plovību primijenjenih u godini n u skladu sa članom 32 gdje je to primjenjivo i prilagođavanja koja su rezultat te izmjene.
- (h) opis prilagođavanja koje se odnose na privremenu primjenu jedinice naknade u skladu sa članom 29 stav 5;
- (i) unakrsno finansiranje između zona naplate rutnih naknada odnosno između zona naplate terminalnih naknada, u skladu sa članom 15 stav 2 tačka (e) Regulative (EZ) broj 550/2004;
- (j) informacije o primjeni niže jedinice naknade prema članu 29 stav 6 od jedinice naknade izračunate u skladu sa članom 25 stav 2 i sredstvima za finansiranje razlike u приходima;
- (k) informacije i raščlanjenje prilagođavanja koje se odnose na prethodne referentne periode koji utiču na obračun jedinice naknade.

Sljedeće dodatne informacije se pružaju zajedno sa informacijama koje treba uključiti u izvještajne tabele o dopunskim informacijama o zajedničkim projektima i o programu pomoći Unije iz tačke 3:

- (l) informacije o troškovima proisteklih iz zajedničkih projekata i drugih finansiranih projekata raščlanjenih po pojedinačnim projektima, kao i o javnim sredstvima dobijenim od javnih organa za ove projekte.

PRILOG X

KRITERIJUMI ZA PROCJENU DA LI PRUŽANJE USLUGA IZ ČLANA 35 (1) PODLIJEŽE TRŽIŠNIM USLOVIMA

1. U kojoj mjeri pružaoci usluga mogu slobodno da izaberu da počnu ili prestanu sa pružanjem tih usluga:

- (a) postojanje bilo koje bitne pravne, ekonomske ili druge prepreke koja bi spriječila pružaoca usluga da ponudi ili nastavi pružanje tih usluga;
- (b) obim, trajanje i vrijednost ugovora o uslugama;
- (c) postojanje postupaka koji omogućavaju da se materijalna i nematerijalna imovina, intelektualna svojina i zaposleni prenesu ili na drugi način stave na raspolaganje drugoj strani.

2. U kojoj mjeri postoji slobodan izbor u pogledu pružaoca usluga, uključujući, u slučaju aerodroma, mogućnost samostalnog pružanja terminalnih usluga u vazdušnoj plovidbi:
 - (a) postojanje zakonskih, ugovornih odnosno praktičnih prepreka da se zamijeni pružalac usluga, ili u slučaju terminalnih usluga u vazdušnoj plovidbi, prelazak na samostalno pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi od strane aerodroma;
 - (b) postojanje konsultativnog procesa kako bi se u obzir uzelo mišljenje korisnika vazdušnog prostora prilikom promjene aranžmana o pružanju usluga.
3. U kojoj mjeri tržišna struktura i konkurencija postoje ili postoji kredibilna perspektiva konkurencije:
 - (a) postojanje postupka javne nabavke (ne primjenjuje se u slučaju samostalnog snabdevanja);
 - (b) dokaz o kredibilnim alternativnim pružiocima usluga koji su u mogućnosti da učestvuju u procesu nabavke i koji su u prošlosti pružali usluge, uključujući i mogućnost samostalnog snabdijevanja aerodroma.
4. Za terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi, u kojoj mjeri aerodromi podliježu komercijalnim troškovnim pritiscima ili propisima zasnovanim na podsticajima:
 - (a) da li se aerodromi aktivno nadmeću za poslovanje avio-kompanija;
 - (b) u kojoj mjeri aerodromi snose naknadu za pružanje usluga u vazdušnoj plovidbi;
 - (c) da li aerodromi posluju u konkurentnom okruženju ili u okviru ekonomskih podsticaja osmišljenih da ograniče cijene ili na drugi način podstaknu smanjenje troškova.
5. U kojoj mjeri pružalac usluga u vazdušnoj plovidbi u oblasti terminalne kontrole letenja odnosno CNS, MET i AIS usluga ili ATM usluga pripreme podataka, koji takođe pruža usluge u vazdušnoj plovidbi na ruti ima odvojeno računovodstvo i izvještavanje.
6. Za usluge u vazdušnoj plovidbi u oblasti terminalne kontrole letenja, procjena iz ovog dodatka vrši se na svakom pojedinačnom aerodromu odnosno grupi aerodroma.

PRILOG XI

IZVJEŠTAJNE TABELE ZA PODRŠKU TROŠKOVNOJ OSNOVI I JEDINICAMA NAKNADE KOJE SE DOSTAVLJAJU KOMISIJI U SKLADU SA ČLANOM 35 STAV 6

1. TROŠKOVI USLUGA U VAZDUŠNOJ PLOVIDBI
 - 1.1. **Izvještajne tabele**

Sljedeća uputstva se primjenjuju u svrhu dostavljanja podataka u tabelama A i B;

 - (a) tabele se popunjavaju za svaku zonu naplate. Troškovi i cijene se utvrđuju u nacionalnoj valuti;
 - (b) za tabelu A, iznosi su stvarni iznosi za godine od (n-5) do godine (n-1) i planirani iznosi za godine (n) i nadalje;
 - (c) za tabelu B, godišnja cijena izražava vrijednost ugovora. Rezultujuća jedinica za koju se smatra da utvrđuje vrijednost ugovora opisuje se i prijavljuje u tabeli od strane relevantne države članice. Što se tiče terminalnih usluga u vazdušnoj plovidbi, tabela B se popunjava odvojeno za svaki aerodrom na kojem se pružaju usluge u vazdušnoj plovidbi pod tržišnim uslovima u zoni naplate terminalnih naknada.

Tabela A

Tabela A – Ukupni troškovi

Naziv zone naplate
Valuta
Organizacija

Godina n

(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	n F	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
A	A	A	A	A	F	P	P	P	P

Pojedinosti po prirodi

Zaposleni									
Ostali operativni troškovi									
Amortizacija									
Trošak kapitala									
Vanredne stavke									
Ukupni troškovi									

Tabela B

Tabela B – Godišnja cijena i jedinična cijena

Naziv zone naplate
Valuta
Organizacija

Godina n

(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-a)	n	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
-------	-------	-------	-------	-------	---	-------	-------	-------	-------

Godišnja cijena (a)									
Rezultujuća jedinica (b)									
Jedinična cijena									

(a) Godišnja cijena u '000 nacionalne valute

(b) Jedinica izlaza u <specificirati>

1.2. Dodatne informacije

Sljedeće dodatne informacije treba obezbijediti zajedno sa informacijama koje su uključene u tabelama A i B:

- opis jedinice proizvoda koja se koristi u tabeli B;
- opis kriterijuma koji se koriste za raspodjelu troškova objekata ili usluga između različitih usluga vazdušne plovidbe na osnovu spiska objekata i usluga navedenih u Regionalnom planu vazdušne plovidbe ICAO, Evropski region (Dok. 7754);
- opis i objašnjenje razlika između planiranih i stvarnih iznosa za godine (n-5) do (n-1) u odnosu

- na sve podatke date u tabelama A i B;
- (d) opis i obrazloženje petogodišnjih planiranih troškova i investicija u odnosu na očekivani saobraćaj;
 - (e) opis i objašnjenje metode usvojene za obračun troškova amortizacije: istorijski troškovi ili tekući troškovi;
 - (f) obrazloženje troškova kapitala, uključujući komponente imovinske osnove;
 - (g) opis izvora finansiranja predmetnih usluga u vazdušnoj plovidbi u pogledu svake zone naplate u kojoj usluge podliježu tržišnim uslovima.

PRILOG XII

BITNI ELEMENTI ZA KONSULTACIJE IZ ČLANA 24 STAV 3 I ČLANA 30 STAV 1

1. Konsultacije iz člana 24 stav 3 posebno se odnose na sljedeće bitne elemente u vezi sa transparentnošću troškova:
 - (a) stvarni troškovi nastali tokom prethodne godine i razlika između stvarnih troškova i utvrđenih troškova sadržanih u planu efikasnosti;
 - (b) kretanje troškova iz člana 28 stav 3.
2. Konsultacije iz člana 30 stav 1 posebno se odnose na sljedeće bitne elemente u vezi sa transparentnošću jedinica naknade:
 - (a) politika naplate, uključujući, između ostalog, vrijeme prilagođavanja jedinica naknada i unakrsno finansiranje između zona naplate terminalnih naknada;
 - (b) razvoj saobraćaja u poređenju sa predviđanjima saobraćaja utvrđenim u planu efikasnosti;
 - (c) primjena mehanizma za raspodjelu rizika saobraćaja iz člana 27 i program ili programi podsticaja koje se sprovode na osnovu člana 11;
 - (d) ako je primjenljivo, predviđene izmjene zona naplate terminalnih naknada u skladu sa članom 21 stav 5 tačka (a);
 - (e) ako je primjenljivo, usluge za koje je predviđeno da podliježu tržišnim uslovima u skladu sa članom 35 stav 3 tačka (b).

PRILOG XIII

POSEBNI ZAHTJEVI ZA PROGRAME PODSTICAJA IZ ČLANA 11 STAV 3

1. IZMJENA REFERENTNIH VREDNOSTI

1.1. Za rutne usluge u vazdušnoj plovidbi

Ako nacionalni nadzorni organ odluči da primijeni mehanizam izmjene srednjih referentnih vrijednosti na ruti u skladu sa članom 11 stav 3 tačka (c) podtačka (ii), (g) podtačka (iii) i (v), taj mehanizam izmjene može pratiti jednu ili obje dolje navedene tačke:

- (a) omogućiti da se uzmu u obzir značajne i nepredviđene promjene u saobraćaju, a u tom se slučaju srednja referentna vrijednost za godinu n zasniva se na referentnoj vrijednosti na nivou svakog pružaoca usluga u vazdušnoj plovidbi iz Plana mrežnih operacija objavljenog u novembru godine n-1;
- (b) ograničiti obim podsticaja kako bi se obuhvatili samo uzroci kašnjenja u vezi sa kapacitetom ATC-a, utvrđivanjem ATC ruta, ATC zaposlenima, ATC opremom, upravljanjem vazdušnim prostorom i posebnim događajima sa oznakama C, R, S, T, M i P iz ATFCM korisničkog

uputstva.

1.2. **Za terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi**

Ako nacionalni nadzorni organ odluči da primijeni mehanizam izmjene terminalnih srednjih referentnih vrijednosti u skladu sa članom 11 stav 3 tačka (c) podtačka (ii), (g) podtačka (iii) i (v), taj mehanizam izmjene može pratiti jednu ili obje dolje navedene tačke:

- (a) omogućiti da se uzmu u obzir značajne i nepredviđene promjene u saobraćaju, u kom slučaju se referentna vrijednost za godinu n mijenja na osnovu objektivnih i transparentnih principa definisanih u planu efikasnosti.
- (b) ograničiti obim podsticaja kako bi se obuhvatili samo uzroci kašnjenja u vezi sa kapacitetom ATC-a, utvrđivanjem ATC ruta, ATC zaposlenima, ATC opremom, upravljanjem vazdušnim prostorom i posebnim događajima sa oznakama C, R, S, T, M i P iz ATFCM korisničkog uputstva.

2. OBRAČUN FINANSIJSKIH KORISTI I SMETNJI

2.1. **Za rutne usluge u vazdušnoj plovidbi**

- (a) Finansijska korist iz člana 11 stav 3 tačka (e) izračunava se kao procenat utvrđenih troškova godine n i nadoknađuje se od korisnika vazdušnog prostora povećanjem jedinice naknade u godini n+2 ako je odstupanje prosječnog ATFM kašnjenja po letu u godini n ispod referentne vrijednosti veće u apsolutnoj vrijednosti od donje granice simetričnog opsega iz člana 11 stav 3 tačka (d).

Procenat utvrđenih troškova, od donje granice simetričnog opsega do praga upozorenja iz člana 9 stav 4 tačka (b) podtačka (iii), slijedi kliznu skalu sa primijenjenim maksimalnim fiksnim procentom ako je odstupanje prosječnog ATFM kašnjenja po letu u godini n ispod referentne vrijednosti u apsolutnoj vrijednosti jednako ili veće od vrijednosti praga upozorenja.

- (b) Finansijska smetnja iz člana 11 stav 3 tačka (f) izračunava se kao procenat utvrđenih troškova godine n i nadoknađuje se korisnicima vazdušnog prostora smanjenjem jedinice naknade u godini n+2 ako je odstupanje prosječnog ATFM kašnjenja po letu u godini n iznad srednje referentne vrijednosti veće u apsolutnoj vrijednosti od gornje granice simetričnog opsega iz člana 11 stav 3 tačka (d).

Procenat utvrđenih troškova, od gornje granice simetričnog opsega do praga upozorenja iz člana 9 stav 4 tačka (b) podtačka (iii), prati glatku kliznu skalu sa maksimalnim fiksnim procentom koji se primjenjuje ako je odstupanje prosječnog ATFM kašnjenja po letu u godini n iznad referentne vrijednosti u apsolutnoj vrijednosti jednako ili veće od vrijednosti praga upozorenja.

2.2. **Za terminalne usluge u vazdušnoj plovidbi**

- (a) Finansijska korist iz člana 11 stav 3 tačka (e) izračunava se kao procenat utvrđenih troškova godine n i nadoknađuje se od korisnika vazdušnog prostora povećanjem jedinice naknade u godini n+2 ako je stvarno ATFM kašnjenje po letu u dolasku u godini n manje od donje granice simetričnog opsega iz člana 11 stav 3 tačka (d).

Procenat utvrđenih troškova, od donje granice simetričnog opsega do 50% srednje referentne vrijednosti, slijedi kliznu skalu sa maksimalnim fiksnim procentom koji se primjenjuje ako je stvarno ATFM kašnjenje po letu u dolasku u godini n jednako ili manje od 50% srednje referentne vrijednosti.

- (b) Finansijska smetnja iz člana 11 stav 3 tačka (e) izračunava se kao procenat utvrđenih troškova godine n i nadoknađuje se korisnicima vazdušnog prostora smanjenjem jedinice naknade u godini n+2 ako je stvarno ATFM kašnjenje po letu u dolasku u godini n veće od gornje granice

simetričnog opsega iz člana 11 stav 3 tačka (d).

Procenat utvrđenih troškova, od gornje granice simetričnog opsega do 150% srednje referentne vrijednosti, slijedi glatku kliznu skalu sa maksimalnim fiksnim procentom koji se primjenjuje ako je stvarno ATFM kašnjenje po letu u dolasku u godini n jednako ili veće od 150 % srednje referentne vrijednosti.
