KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE

af 11. marts 2014

om fastsættelse af EU-dækkende præstationsmål for lufttrafikstyringsnet og varslingstærskelværdier for den anden referenceperiode 2015-19

(EØS-relevant tekst)

(2014/132/EU)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen) ([1]), særlig artikel 11, stk. 3, litra a), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ifølge forordning (EF) nr. 549/2004 skal der oprettes en præstationsordning for luftfartstjenester og nettjenester. Navnlig pålægges det Kommissionen at vedtage EU-dækkende præstationsmål for de centrale præstationsområder flyvesikkerhed, miljø, kapacitet og omkostningseffektivitet. Supplerende regler vedrørende disse mål er fastsat i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 ([2]).

(2) De EU-dækkende præstationsmål i den anden referenceperiode, der dækker kalenderårene 2015 til 2019, bør fastsættes nu.

(3) Den 29. juli 2010 udpegede Kommissionen et præstationsvurderingsorgan i overensstemmelse med artikel 11, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikel 3 i Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010 ([3]), der skal bistå den ved gennemførelsen af præstationsordningen og bl.a. ved fastsættelsen af EU-dækkende præstationsmål.

(4) For at lette vedtagelsen af EU-dækkende præstationsmål for den anden referenceperiode hørte præstationsvurderingsorganet med bistand fra Kommissionen alle de interessenter, som er anført i artikel 10, stk. 3, i forordning (EF) nr. 549/2004, om den metode, der skal anvendes til fastsættelse af EU-dækkende præstationsmål, de processer, der benyttes til at fastsætte præstationsmålene, og de vejledende intervalgrænser, som disse bør holde sig inden for. Denne høring af interessenterne fandt sted fra den 25. januar 2013 til den 3. juli 2013. Sektordialogudvalget, der er nedsat ved Kommissionens afgørelse 98/500/EF ([4]), medvirkede, og alle den civile luftfartsbranches europæiske faglige sammenslutninger havde lejlighed til at fremsætte bemærkninger.

(5) Under hensyntagen til høringerne af interessenterne fremsatte præstationsvurderingsorganet forslag til de EU-dækkende præstationsmål i en rapport, der er fremlagt Kommissionen den 27. september 2013. I rapporten er der redegjort for antagelser og begrundelsen bag de foreslåede mål og sammensætningen af grupperne af luftfartstjenesteudøvere eller funktionelle luftrumsblokke, der har et lignende operationelt og økonomisk miljø.

(6) De EU-dækkende præstationsmål, der er fastsat i denne afgørelse, er i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 549/2004 og gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013. De er udarbejdet med bistand fra præstationsvurderingsorganet. Der er taget hensyn til høringerne af interessenterne og de bidrag, der er modtaget fra den netadministrator, der er oprettet i henhold til artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 ([5]) og artikel 3 i Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 ([6]), Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og nationale tilsynsmyndigheder. Målene bygger på de oplysninger, som Kommissionen og præstationsvurderingsorganet havde til rådighed pr. 17. december 2013.

(7) De EU-dækkende præstationsmål bygger på data for medlemsstaterne samt Norge og Schweiz.

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.
([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 af 3. maj 2013 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner (EUT L 128 af 9.5.2013, s. 1).
([3]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 691/2010 af 29. juli 2010 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner (EUT L 201 af 3.8.2010, s. 1).
([4]) Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan (EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27).
([5]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20).
([6]) Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 af 7. juli 2011 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) (EUT L 185 af 15.7.2011, s. 1).

(8) De EU-dækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed, der er fastsat i denne afgørelse, er blevet udarbejdet i samarbejde med EASA. Ved vedtagelsen af acceptable måder for overensstemmelse og vejledende materiale i overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 vil EASA yderligere præcisere definitionerne af risikoanalyseværktøjets kategorier for at sikre en harmoniseret anvendelse af de EU-dækkende præstationsmål på det centrale præstationsområde flyvesikkerhed, og dette gælder navnlig med hensyn til definitionen af kategori C (evne til at yde sikre, men funktionsforringede ATM-tjenester). EASA blev også hørt om de EU-dækkende præstationsmål for de øvrige centrale præstationsområder med henblik på at sikre sammenhængen med de overordnede flyvesikkerhedsmål.

(9) Det EU-dækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø skal fastsættes med udgangspunkt i de opnåede præstationsniveauer i 2012 ifølge præstationsvurderingsorganets beregninger, dvs. 3,17 % for den gennemsnitlige horisontale en route-flyveeffektivitet for den faktiske bane og 5,15 % for den gennemsnitlige horisontale en route-flyveeffektivitet for den seneste bane ifølge den indleverede flyveplan.

(10) For hvert år i referenceperioden bør det EU-dækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet, der måles som den gennemsnitlige en route-lufttrafikreguleringsforsinkelse (ATFM-forsinkelse), svare til det EU-dækkende præstationsmål for 2014, idet der tages hensyn til den forventede trafikudvikling i den anden referenceperiode.

(11) Det EU-dækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet bør for hvert år i referenceperioden angives i faste 2009-priser (EUR_{2009}) bl.a. for at kunne sammenligne med det præstationsniveau, som er opnået i den foregående referenceperiode.

(12) Den forventede forbedring af omkostningseffektiviteten i den anden referenceperiode bør måles i forhold til fastlagte omkostninger for 2014 på 6242 mio. EUR [1] (EUR_{2009}). På grundlag af de seneste antagelser angående trafikudviklingen i 2014 [2] bør referenceværdien for den fastlagte enhedsomkostning være 58,09 EUR (EUR_{2009}). Målet for omkostningseffektivitet bør derfor indebære en nedbringelse af de fastlagte enhedsomkostninger med 3,3 % hvert år i den anden referenceperiode. Referenceværdien 58,09 EUR (EUR_{2009}) er højere end det EU-dækkende præstationsmål på 53,92 EUR (EUR_{2009}), der er fastsat for 2014, fordi den forventede trafikmængde i 2014 er lavere, end det oprindeligt blev antaget i Kommissionens afgørelse 2011/121/EU [3].

(13) Antagelser angående trafikudviklingen i den anden referenceperiode er taget fra det pessimistiske scenario i STATFOR's seneste prognose, der er offentliggjort den 30. september 2013, og hvori den gennemsnitlige årlige trafikvækst angives til 1,2 %. Den lange prognoseperiode frem til udgangen af 2019 indebærer imidlertid en vis usikkerhed. Derfor bør Kommissionen — i forbindelse med Kommissionens rapport til Udvalget for det Fælles Luftrum som omhandlet i artikel 18, stk. 4, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 — senest i 2016 gennemgå disse antagelser om trafikudviklingen på grundlag af de seneste foreliggende prognoser fra STATFOR. På grundlag af denne gennemgang kan Kommissionen om fornødent beslutte at revidere de EU-dækkende præstationsmål for kalenderårene 2017 til 2019 i henhold til samme forordnings artikel 17, stk. 1, litra a).

(14) De fastlagte referenceomkostninger i den anden referenceperiode forventes nedbragt med 2,1 % om året i gennemsnit.

(15) Foruden de EU-dækkende præstationsmål bør der fastsættes varslingstærskelværdier, således at det i tilfælde af en overskridelse er muligt at udløse de varslingsmekanismer, der nævnes i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013.

(16) I overensstemmelse med gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 behøver lokale mål ikke nødvendigvis at være sammenfaldende med de EU-dækkende præstationsmål. De bør hænge sammen med og yde et passende bidrag til opfyldelsen af disse EU-dækkende præstationsmål. Denne sammenhæng og det passende bidrag bør komme til udtryk i præstationsplanen, som i henhold til gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 skal udarbejdes for det funktionelle luftrumsbloksniveau.

(17) Denne afgørelse bør træde i kraft på dagen for offentliggørelsen med henblik på at lette udarbejdelsen af præstationsplanerne i henhold til kapitel II i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013.

[1] Herunder udgifter til Kroatien, som ikke deltog i præstationsordningen i den første referenceperiode, tillige med justeringer for alle medlemsstater for at tage højde for det forventede fradrag for VFR-flyvninger, der er fritaget for afgifter.

[2] 107 439 000 en route-tjenesteenheder (*kilde*: STATFOR, low case forecast, september 2013).

[3] Kommissionens afgørelse 2011/121/EU af 21. februar 2011 om fastsættelse af EU-dækkende præstationsmål og varslingstærskelværdier for udøvelse af luftfartstjenester for årene 2012 til 2014 (EUT L 48 af 23.2.2011, s. 16).

(18) Foranstaltningerne i denne afgørelse er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for det Fælles Luftrum —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

EU-dækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed

1. For den anden referenceperiode skal de EU-dækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde flyvesikkerhed fastsættes som angivet i stk. 2 og 3.

2. De EU-dækkende præstationsmål for flyvesikkerhedsforvaltningens effektivitet, der er nævnt i punkt 1.1, litra a), i afsnit 1 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, fastsættes som følger:

a) senest den 31. december 2019 skal de nationale tilsynsmyndigheder som minimum opnå niveau C [1] for alle forvaltningsmål (»flyvesikkerhedspolitik og -mål«, »styring af flyvesikkerhedsrisici«, »sikring af flyvesikkerheden«, »flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger« og »flyvesikkerhedskultur«)

b) senest den 31. december 2019 skal luftfartstjenesteudøvere som minimum opnå niveau D for forvaltningsmålene »flyvesikkerhedspolitik og -mål«, »styring af flyvesikkerhedsrisici«, »sikring af flyvesikkerheden« og »flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger«, og som minimum niveau C for forvaltningsmålet »flyvesikkerhedskultur«.

3. De EU-dækkende præstationsmål for anvendelse af alvorlighedsklassificeringen, der er nævnt i punkt 1.1, litra b), i afsnit 1 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, fastsættes som følger:

a) senest den 31. december 2017 og herefter hvert år indtil udgangen af den anden referenceperiode skal medlemsstaterne via deres nationale tilsynsmyndigheder sikre indsamling og rapportering til EASA af »ATM-Overall«-alvorlighedsgraden som fastlagt ved risikoanalyseværktøjsmetoden til klassificering af mindst 80 % af de årligt indberettede overskridelser af adskillelsesminima og indtrængen på start- og landingsbanen opdelt i kategori A (alvorlige hændelser), B (større hændelser) og C (signifikante hændelser) [2]

b) inden den 31. december 2017 og senest i 2019 skal medlemsstaterne via deres nationale tilsynsmyndigheder sikre indsamling og rapportering til EASA af »ATM-Overall«-alvorlighedsgraden som fastlagt ved risikoanalyseværktøjsmetoden til klassificering af mindst 80 % henholdsvis 100 % af de årligt indberettede ATM-specifikke hændelser opdelt i kategori AA (fuldstændigt tab af evne til at udøve sikre ATM-tjenester), A (alvorligt tab af evne til at udøve sikre ATM-tjenester), B (begrænset tab af evne til at udøve sikre ATM-tjenester) og C (evne til at udøve sikre, men funktionsforringede ATM-tjenester)

c) inden den 31. december 2017 og senest i 2019 skal luftfartstjenesteudøvere rapportere følgende til de nationale tilsynsmyndigheder: »ATM-Ground«-alvorlighedsgraden som fastlagt ved risikoanalyseværktøjsmetoden til klassificering af mindst 80 % henholdsvis 100 % af de årligt indberettede overskridelser af separationsminima og indtrængen på start- og landingsbanen opdelt i kategori A (alvorlige hændelser), B (større hændelser) og C (signifikante hændelser)

d) senest den 31. december 2017 og i 2019 skal luftfartstjenesteudøvere rapportere følgende til de nationale tilsynsmyndigheder: »ATM-Ground«-alvorlighedsgraden som fastlagt ved risikoanalyseværktøjsmetoden til klassificering af mindst 80 % henholdsvis 100 % af de årligt indberettede ATM-specifikke hændelser opdelt i kategorierne AA (fuldstændigt tab af evne til at udøve sikre ATM-tjenester), A (alvorligt tab af evne til at udøve sikre ATM-tjenester), B (begrænset tab af evne til at udøve sikre ATM-tjenester) og C (evne til at udøve sikre, men funktionsforringede ATM-tjenester).

Artikel 2

EU-dækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø

For den anden referenceperiode bør de EU-dækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde miljø fastsættes til:

1) en gennemsnitlig horisontal en route-flyveeffektivitet på mindst 2,6 % i 2019 for den faktiske bane som defineret i punkt 2.1, litra a), i afsnit 1 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013

2) en gennemsnitlig horisontal en route-flyveeffektivitet på mindst 4,1 % i 2019 for den seneste bane ifølge den indleverede flyveplan som defineret i punkt 2.1, litra b), i afsnit 1 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013.

Artikel 3

EU-dækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet

For den anden referenceperiode skal de EU-dækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde kapacitet være en gennemsnitlig en route-luftrafikreguleringsforsinkelse (ATFM-forsinkelse) pr. flyvning som defineret i punkt 3.1 i afdeling 1 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, der ikke overstiger 0,5 minutter pr. flyvning, og målet skal opfyldes for hvert kalenderår.

[1] Niveau C og D er defineret i de acceptable måder for overensstemmelse og EASA's vejledende materiale med henblik på gennemførelse og måling af centrale flyvesikkerhedsrelaterede præstationsindikatorer som omhandlet i artikel 7 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013.

[2] Kategorierne AA, A, B, C, D og E er defineret i de acceptable måder for overensstemmelse og i EASA's vejledende materiale med henblik på gennemførelse og måling af centrale flyvesikkerhedsrelaterede præstationsindikatorer som omhandlet i artikel 7 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013.

Artikel 4

EU-dækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet

For den anden referenceperiode skal de centrale EU-dækkende præstationsmål for det centrale præstationsområde omkostningseffektivitet være en gennemsnitlig EU-dækkende fastlagt enhedsomkostning for en route-luftfartstjenester som defineret i punkt 4.1, litra a), i afsnit 1 i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, udtrykt i faste 2009-priser (EUR_{2009}) på 56,64 EUR for 2015, 54,95 EUR for 2016, 52,98 EUR for 2017, 51,00 EUR for 2018 og 49,10 EUR for 2019.

Artikel 5

Antagelser

Denne afgørelse bygger på de antagelser, der er fastsat i bilaget.

Artikel 6

Varslingstærskelværdier

1. Afviger den faktiske trafik, der er registreret af præstationsvurderingsorganet, fra antagelserne om trafikudviklingen i bilaget med mindst 10 % over et givet kalenderår, er det muligt at udløse den EU-dækkende varslingsmekanisme, som er omhandlet i artikel 19, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013.

2. Afviger den faktiske trafik, der er registreret af præstationsvurderingsorganet, fra trafikudviklingsprognoserne i den pågældende præstationsplan, som er omhandlet i kapitel III i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013, med mindst 10 % over et givet kalenderår, er det muligt at udløse den lokale varslingsmekanisme, som er omhandlet i artikel 19, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013.

Artikel 7

Ikrafttræden

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. marts 2014.

På Kommissionens vegne

José Manuel BARROSO

Formand

BILAG

1. Antagelser om trafikudviklingen i hele Unionen udtrykt i en route-tjenesteenheder

En route tjenesteenheder				
2015	2016	2017	2018	2019
108 541 000	110 196 000	111 436 000	112 884 000	114 305 000

2. Fastlagte referenceomkostninger for en route-luftfartstjenester ifølge prognoser for hele Unionen

Fastlagte omkostninger (EUR_{2009})				
2015	2016	2017	2018	2019
6 147 905 000	6 055 686 000	5 904 294 000	5 756 687 000	5 612 769 000