DECISÃO DE EXECUÇÃO DA COMISSÃO

de 11 de março de 2014

que fixa os objetivos de desempenho a nível da UE para a rede de gestão do tráfego aéreo e os limiares de alerta para o segundo período de referência 2015-2019

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2014/132/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») [1], nomeadamente o artigo 11.º, n.º 3, alínea a),

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (CE) n.º 549/2004 requer a criação de um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e os serviços de rede. Em particular, exige que a Comissão adote objetivos de desempenho a nível da União nos domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência. As regras adicionais relativas a estes objetivos foram fixadas no Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão [2].

(2) Os objetivos de desempenho a nível da União para o segundo período de referência, que abrange os anos civis de 2015 a 2019 inclusive, devem ser agora fixados.

(3) A Comissão designou, em 29 de julho de 2010, um órgão de análise do desempenho, em conformidade com o artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e o artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão [3], com a função de a assistir na aplicação do sistema de desempenho, em particular na definição de objetivos de desempenho para toda a União.

(4) A fim de facilitar a adoção de objetivos de desempenho a nível da União para o segundo período de referência, o órgão de análise do desempenho, com o apoio da Comissão, consultou todas as partes interessadas mencionadas no artigo 10.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004 sobre a abordagem a utilizar para a definição dos objetivos de desempenho a nível da União, dos processos para os fixar e dos intervalos de variação indicativos que tais objetivos deverão respeitar. Esta consulta das partes interessadas decorreu entre 25 de janeiro de 2013 e 3 de julho de 2013. O Comité de diálogo setorial, instituído ao abrigo da Decisão 98/500/CE da Comissão [4], participou na referida consulta e todos os órgãos representativos dos profissionais europeus do setor do setor da aviação civil tiveram a oportunidade de apresentar as suas observações.

(5) Tendo em conta as consultas das partes interessadas, o órgão de análise do desempenho propôs os objetivos de desempenho a nível da União num relatório apresentado à Comissão em 27 de setembro de 2013. O relatório estabelece os pressupostos e os fundamentos subjacentes aos objetivos propostos e a composição dos grupos de prestadores de serviços de navegação aérea ou dos blocos funcionais de espaço aéreo com um contexto operacional e económico semelhante.

(6) Os objetivos de desempenho a nível da União estabelecidos na presente decisão respeitam o disposto no Regulamento (CE) n.º 549/2004 e no Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 e foram preparados com a assistência do órgão de análise do desempenho. Foram tidas em conta as consultas dos interessados e os contributos recebidos do gestor da rede, instituído pelo artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho [5] e pelo artigo 3.º do Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão [6], da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) e das autoridades supervisoras nacionais. Os objetivos têm por base as informações de que dispunham a Comissão e o órgão de análise do desempenho à data de 17 de dezembro de 2013.

(7) Os objetivos de desempenho a nível da União baseiam-se nos dados relativos aos Estados-Membros, à Noruega e à Suíça.

[1] JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

[2] Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede (JO L 128 de 9.5.2013, p. 1).

[3] Regulamento de Execução (UE) n.º 691/2010 da Comissão, de 29 de julho de 2010, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções da rede (JO L 201 de 3.8.2010, p. 1).

[4] Decisão 98/500/CE da Comissão, de 20 de maio de 1998, relativa à criação de Comités de diálogo setorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu (JO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

[5] Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu (JO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

[6] Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de julho de 2011, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) (JO L 185 de 15.7.2011, p. 1).

(8) Os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança estabelecidos na presente decisão foram definidos em colaboração com a AESA. Aquando da adoção de meios de conformidade aceitáveis e de documentos de orientação em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, a AESA deve clarificar ainda as definições das categorias da ferramenta de análise do risco (RAT), a fim de assegurar uma aplicação harmonizada dos objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança, em especial no que diz respeito à definição da categoria C (capacidade de prestar serviços ATM seguros, mas em modo degradado). A AESA foi igualmente consultada sobre os objetivos de desempenho a nível da União nos outros domínios essenciais de desempenho, a fim de garantir a coerência com os objetivos supremos de segurança.

(9) Os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente devem ser definidos tomando por base os níveis de desempenho atingidos em 2012, tal como calculados pelo órgão de análise do desempenho, ou seja, 3,17 % para a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória real e 5,15 % para a eficiência média de voo horizontal em rota da trajetória constante do último plano de voo apresentado.

(10) Para cada ano do período de referência, o objetivo de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade, medido como o atraso médio ATFM (gestão do fluxo de tráfego aéreo) em rota, deve corresponder ao objetivo de desempenho a nível da União para 2014, tendo em conta as previsões de tráfego para o segundo período de referência.

(11) Os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência para cada ano do período de referência, devem ser expressos em termos reais, utilizando valores de 2009 (EUR_{2009}) a fim de permitir, nomeadamente, a realização de comparações com o nível de desempenho atingido no período de referência anterior.

(12) A melhoria esperada em termos de relação custo-eficiência no segundo período de referência deve ser medida em relação aos custos determinados para 2014, no valor de 6,242 milhões de EUR [1] em EUR_{2009}. Com base nas hipóteses de tráfego mais recentes para 2014 [2], o valor de base para o custo unitário determinado deve ser de 58,09 EUR em EUR_{2009}. Assim, o objetivo de custo-eficiência deve prever uma redução dos custos unitários determinados de 3,3 % por ano durante o segundo período de referência. O valor de base de 58,09 EUR em EUR_{2009} é mais elevado do que o objetivo de desempenho a nível da União de 53,92 EUR em EUR_{2009} estabelecido para 2014, devido ao facto de o volume de tráfego projetado para este ano ser inferior ao inicialmente previsto na Decisão 2011/121/UE da Comissão [3].

(13) As hipóteses de tráfego no segundo período de referência foram extraídas do cenário baixo das previsões STATFOR mais recentes, publicadas em 30 de setembro de 2013, que revelam um crescimento anual médio do tráfego de 1,2 %. Contudo, o longo período de previsões, até ao final de 2019, comporta um certo grau de incerteza. Por conseguinte, no contexto do relatório apresentado pela Comissão ao Comité do Céu Único, referido no artigo 18.º, n.º 4, do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, a Comissão deverá, até 2016, rever essas hipóteses de tráfego, tendo em conta as mais recentes previsões STATFOR disponíveis. Com base nessa revisão, a Comissão pode decidir, se for caso disso, rever os objetivos de desempenho a nível da União para os anos civis de 2017 a 2019, em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, alínea a), do mesmo regulamento.

(14) Prevê-se que os custos determinados de referência para o segundo período de referência diminuam, em média, 2,1 % por ano.

(15) Para além dos objetivos de desempenho a nível da União, devem ser fixados limiares de alerta para além dos quais podem ser acionados os mecanismos de alerta referidos no Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013.

(16) Em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, os objetivos locais não têm necessariamente de ser iguais aos objetivos de desempenho a nível da União, mas devem ser coerentes e contribuir adequadamente para estes. O plano de desempenho, que, de acordo com o Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, tem de ser elaborado a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, deverá espelhar essa coerência e esse contributo adequado.

(17) A presente decisão deve entrar em vigor no dia da sua publicação, a fim de facilitar a preparação dos planos de desempenho, em conformidade com o capítulo II do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013.

[1] Incluindo o custo para a Croácia, que não participou no sistema de desempenho durante o primeiro período de referência, e ajustamentos para todos os Estados-Membros, a fim de ter em conta a dedução antecipada dos voos VFR isentos.

[2] 107 439 000 unidades de serviço em rota (fonte: STATFOR, previsões cenário baixo, setembro de 2013).

[3] Decisão 2011/121/UE da Comissão, de 21 de fevereiro de 2011, que estabelece os objetivos de desempenho a nível da União Europeia e os limiares de alerta para a prestação de serviços de navegação aérea no período 2012-2014 (JO L 48 de 23.2.2011, p. 16).

(18) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité do Céu Único,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança

1. Em relação ao segundo período de referência, os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da segurança são os estabelecidos nos n.os 2 e 3.

2. Os objetivos de desempenho a nível da União para a eficácia da gestão da segurança a que se refere o anexo I, secção 1, ponto 1.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, são os seguintes:

a) Até 31 de dezembro de 2019, o mais tardar, as autoridades supervisoras nacionais devem atingir, no mínimo, o nível C [1] para todos os objetivos de gestão («política e objetivos de segurança», «gestão dos riscos para a segurança», «garantia de segurança», «promoção da segurança» e «cultura da segurança»);

b) Até 31 de dezembro de 2019, o mais tardar, os prestadores de serviços de navegação aérea devem atingir, no mínimo, o nível D para os objetivos de gestão «política e objetivos de segurança», «gestão dos riscos para a segurança», «garantia de segurança» e «promoção da segurança» e, no mínimo, o nível C para o objetivo de gestão «cultura da segurança».

3. Os objetivos de desempenho a nível da União para a aplicação da classificação por grau de gravidade a que se refere o anexo I, secção 1, ponto 1.1, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, são os seguintes:

a) Até 31 de dezembro de 2017 e, posteriormente, todos os anos até ao termo do segundo período de referência, os Estados-Membros, através das suas autoridades supervisoras nacionais, devem assegurar a recolha e comunicação à AESA do grau de gravidade no respeitante à «ATM global», com base no método da ferramenta de análise do risco (RAT) para a classificação de, pelo menos, 80 % das infrações anualmente comunicadas aos mínimos de separação e incursões na pista nas categorias A (incidentes graves), B (incidentes importantes) e C (incidentes significativos) [2];

b) Até 31 de dezembro de 2017 e o mais tardar em 2019, os Estados-Membros, através das suas autoridades supervisoras nacionais, devem assegurar a recolha e comunicação à AESA do grau de gravidade no respeitante à «ATM global», com base no método da ferramenta de análise do risco (RAT) para a classificação de, pelo menos, 80 % e 100 %, respetivamente, das ocorrências específicas de ATM anualmente comunicadas nas categorias AA (incapacidade total para prestar serviços ATM seguros), A (grave incapacidade para prestar serviços ATM seguros), B (incapacidade parcial para prestar serviços ATM seguros) e C (capacidade para prestar serviços ATM seguros, mas em modo degradado);

c) Até 31 de dezembro de 2017 e o mais tardar em 2019, os prestadores de serviços de navegação aérea devem comunicar às autoridades supervisoras nacionais o grau de gravidade no respeitante à «ATM no solo», com base no método da ferramenta de análise do risco (RAT) para a classificação de, pelo menos, 80 % e 100 %, respetivamente, das infrações anualmente comunicadas aos mínimos de separação e incursões na pista nas categorias A (incidentes graves), B (incidentes importantes) e C (incidentes significativos);

d) Até 31 de dezembro de 2017 e o mais tardar em 2019, os prestadores de serviços de navegação aérea devem comunicar às autoridades supervisoras nacionais o grau de gravidade no respeitante à «ATM no solo», com base no método da ferramenta de análise do risco (RAT) para a classificação de, pelo menos, 80 % e 100 %, respetivamente, das ocorrências específicas de ATM anualmente comunicadas nas categorias AA (incapacidade total para prestar serviços ATM seguros), A (grave incapacidade para prestar serviços ATM seguros), B (incapacidade parcial para prestar serviços ATM seguros) e C (capacidade para prestar serviços ATM seguros, mas em modo degradado).

Artigo 2.º

Objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente

Em relação ao segundo período de referência, os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho do ambiente são os seguintes:

1. Uma eficiência média de voo horizontal em rota de, pelo menos, 2,6 % em 2019, para a trajetória real, tal como definida no anexo I, secção 1, ponto 2.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013;

2. Uma eficiência média de voo horizontal em rota de, pelo menos, 4,1 % em 2019, para a trajetória constante do último plano de voo apresentado, tal como definida no anexo I, secção 1, ponto 2.1, alínea b), do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013.

Artigo 3.º

Objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade

Em relação ao segundo período de referência, os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da capacidade devem ser um atraso médio ATFM (gestão do fluxo de tráfego aéreo) em rota por voo, conforme definido no anexo I, secção 1, ponto 3.1, do Regulamento (UE) n.º 390/2013, não superior a 0,5 minutos por voo, a atingir em cada ano civil.

[1] Os níveis C e D são definidos nos meios de conformidade aceitáveis e nos documentos de orientação da AESA para a aplicação e a medição dos indicadores essenciais de desempenho em matéria de segurança, tal como referido no artigo 7.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013.

[2] As categorias AA, A, B, C, D e E são definidas nos meios de conformidade aceitáveis e nos documentos de orientação da AESA para a aplicação e medição dos indicadores essenciais de desempenho em matéria de segurança, tal como referido no artigo 7.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013.

Artigo 4.º

Objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência

Em relação ao segundo período de referência, os objetivos de desempenho a nível da União no domínio essencial de desempenho da relação custo-eficiência devem corresponder a um custo unitário determinado médio na União dos serviços de navegação aérea em rota, conforme definido no anexo I, secção 1, ponto 4.1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, expresso em termos reais, EUR_{2009}, de 56,64 EUR para 2015, 54,95 EUR para 2016, 52,98 EUR para 2017, 51,00 EUR para 2018 e 49,10 EUR para 2019.

Artigo 5.º

Hipóteses

A presente decisão tem por base as hipóteses constantes do anexo.

Artigo 6.º

Limiares de alerta

1. Se o tráfego real registado pelo órgão de análise do desempenho se desviar das hipóteses indicadas no anexo em, pelo menos, 10 % ao longo de um ano civil, o mecanismo de alerta a nível da União, referido no artigo 19.º, n.º 1, do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, pode ser acionado.

2. Se o tráfego real registado pelo órgão de análise do desempenho se desviar das previsões de tráfego fixadas no respetivo plano de desempenho referido no capítulo III do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013 em, pelo menos, 10 % ao longo de um ano civil, o mecanismo de alerta local referido no artigo 19.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 390/2013, pode ser acionado.

Artigo 7.º

Entrada em vigor

A presente decisão entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito em Bruxelas, em 11 de março de 2014.

Pela Comissão

O Presidente

José Manuel BARROSO

ANEXO

1. Hipóteses de tráfego a nível da União, em unidades de serviço em rota

Unidades de serviço em rota				
2015	2016	2017	2018	2019
108 541 000	110 196 000	111 436 000	112 884 000	114 305 000

2. Custos determinados de referência para os serviços de navegação aérea em rota previstos a nível da União

Custos determinados (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