DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE A COMISIEI

din 11 martie 2014

de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru rețeaua de management al traficului aerian și a pragurilor de alertă pentru a doua perioadă de referință 2015-2019

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2014/132/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulament-cadru) ([1]), în special articolul 11 alineatul (3) litera (a),

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 solicită instituirea unui sistem de îmbunătățire a performanțelor serviciilor de navigație aeriană și ale serviciilor de rețea. În special, regulamentul solicită Comisiei să adopte obiective de performanță la nivelul Uniunii în domenii-cheie de performanță precum siguranța, mediul, capacitatea și rentabilitatea. Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei ([2]) instituie norme suplimentare privind aceste obiective.

(2) În prezent ar trebui stabilite obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru a doua perioadă de referință, care acoperă anii calendaristici 2015-2019 inclusiv.

(3) La 29 iulie 2010, Comisia a desemnat un organism de evaluare a performanței, în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și cu articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei ([3]), care să îi ofere sprijin în vederea punerii în aplicare a sistemului de performanță, în special în ceea ce privește stabilirea unor obiective de performanță la nivelul Uniunii.

(4) Pentru a facilita adoptarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru a doua perioadă de referință, organismul de evaluare a performanței, sprijinit de Comisie, a consultat toate părțile interesate enumerate la articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 cu privire la abordarea și procedurile care ar trebui să fie utilizate pentru stabilirea unor obiective de performanță la nivelul Uniunii și cu privire la intervalele orientative în care acestea ar trebui să se încadreze. Consultarea părților interesate a avut loc între 25 ianuarie 2013 și 3 iulie 2013. A fost implicat comitetul de dialog sectorial înființat în temeiul Deciziei 98/500/CE a Comisiei ([4]) și toate asociațiile profesionale europene ale personalului din sectorul aviației civile au avut posibilitatea de a-și prezenta observațiile.

(5) Ținând seama de consultările cu părțile interesate, organismul de evaluare a performanței a propus obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, în cadrul unui raport prezentat Comisiei la 27 septembrie 2013. Raportul prezintă ipotezele și motivele care stau la baza obiectivelor propuse și alcătuirea grupurilor de furnizori de servicii de navigație aeriană sau de blocuri funcționale de spațiu aerian cu un mediu economic și operațional similar.

(6) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii stabilite în prezenta decizie sunt conforme cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013. Ele au fost elaborate cu ajutorul organismului de evaluare a performanței. S-a ținut seama de consultările cu părțile interesate și de contribuțiile primite din partea administratorului de rețea instituit prin articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([5]) și prin articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei ([6]), de contribuțiile din partea Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA) și a autorităților naționale de supraveghere. Obiectivele se bazează pe informațiile aflate la dispoziția Comisiei și a organismului de evaluare a performanței până la 17 decembrie 2013.

(7) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii se bazează pe datele pentru statele membre, Norvegia și Elveția.

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de instituire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea (JO L 128, 9.5.2013, p. 1).

([3]) Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei din 29 iulie 2010 de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea (JO L 201, 3.8.2010, p. 1).

([4]) Decizia 98/500/CE a Comisiei din 20 mai 1998 privind constituirea comitetelor de dialog sectorial, menite să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel european (JO L 225, 12.8.1998, p. 27).

([5]) Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

([6]) Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei din 7 iulie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) (JO L 185, 15.7.2011, p. 1).

(8) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al siguranței care sunt prevăzute în prezenta decizie au fost elaborate în colaborare cu AESA. Atunci când adoptă mijloacele acceptabile de conformitate și documentele orientative în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, AESA trebuie să clarifice definițiile categoriilor din cadrul instrumentului de analiză a riscurilor (RAT), pentru a asigura aplicarea armonizată a obiectivelor de performanță la nivelul UE în domeniul-cheie de performanță al siguranței, în special în ceea ce privește definiția categoriei C (capacitatea de a oferi servicii ATM sigure, dar degradate). AESA a fost, de asemenea, consultată cu privire la obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru celelalte domenii-cheie de performanță, în vederea asigurării coerenței cu obiectivele prioritare în materie de siguranță.

(9) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului trebuie să fie stabilite în raport cu nivelurile de performanță obținute în 2012, astfel cum au fost calculate de organismul de evaluare a performanței, și anume 3,17 % pentru eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei efective și 5,15 % pentru eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus.

(10) Pentru fiecare an al perioadei de referință, obiectivul de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al capacității, măsurat sub formă de întârziere medie ATFM (gestionarea fluxului de trafic aerian) pe rută, ar trebui să corespundă obiectivului de performanță la nivelul Uniunii pentru 2014, ținând seama de traficul preconizat pentru a doua perioadă de referință.

(11) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru domeniul-cheie de performanță al rentabilității pentru fiecare an al perioadei de referință ar trebui să fie exprimate în termeni reali, folosind valorile din 2009 (EUR_{2009}), pentru a permite, printre altele, comparații cu nivelul de performanță atins în perioada de referință precedentă.

(12) Îmbunătățirea preconizată a rentabilității pentru a doua perioadă de referință ar trebui să fie evaluată în raport cu costurile stabilite pentru 2014, și anume 6242 milioane EUR [1] în EUR_{2009}. Pe baza celor mai recente ipoteze privind traficul pentru 2014 [2], valoarea de referință pentru costul unitar stabilit ar trebui să fie de 58,09 EUR în EUR_{2009}. Astfel, obiectivul de rentabilitate ar trebui să prevadă o reducere a costurilor unitare stabilite cu 3,3 % pe an pe parcursul celei de a doua perioade de referință. Valoarea de referință de 58,09 EUR în EUR_{2009} este mai mare decât obiectivul de performanță la nivelul Uniunii de 53,92 EUR în EUR_{2009}, stabilit pentru 2014, deoarece volumul traficului prevăzut pentru 2014 este mai redus decât a fost inițial prevăzut în Decizia 2011/121/UE a Comisiei [3].

(13) Ipotezele privind traficul pentru a doua perioadă de referință s-au bazat pe scenariul moderat din cadrul celei mai recente previziuni STATFOR, publicată la 30 septembrie 2013, care indică o creștere medie anuală a traficului de 1,2 %. Cu toate acestea, perioada lungă de estimare (până la sfârșitul anului 2019) presupune un anumit grad de incertitudine. Prin urmare, în cadrul raportului prezentat de Comisie Comitetului pentru cerul unic menționat la articolul 18 alineatul (4) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, Comisia ar trebui ca, până în 2016, să reexamineze aceste ipoteze privind traficul, pentru a ține cont de cele mai recente previziuni disponibile ale STATFOR. Pe baza acestei revizuiri, Comisia poate decide, dacă este cazul, să revizuiască obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru anii calendaristici 2017-2019, în conformitate cu articolul 17 alineatul (1) litera (a) din regulamentul respectiv.

(14) Se estimează că, în medie, costurile stabilite de referință pentru a doua perioadă de referință se vor reduce cu 2,1 % pe an.

(15) Pe lângă obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, ar trebui să fie stabilite praguri de alertă la depășirea cărora pot fi activate mecanismele de alertare menționate în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013.

(16) În conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, obiectivele la nivel local nu trebuie să fie în mod necesar egale cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. Ele ar trebui să fie în concordanță cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și să contribuie adecvat la atingerea lor. Această concordanță și contribuție adecvată trebuie să fie reflectate în planul de performanță care, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, trebuie să fie elaborat la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian.

(17) Prezenta decizie ar trebui să intre în vigoare la data publicării, în vederea facilitării activității de pregătire a planurilor de performanță în conformitate cu capitolul II din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013.

[1] Inclusiv costul pentru Croația, care nu a participat la sistemul de performanță în cursul primei perioade de referință, și ajustări pentru toate statele membre, pentru a ține cont de deducerea anticipată pentru zborurile VFR scutite.

[2] 107 439 000 unități de servicii de rută (sursa: STATFOR, scenariu moderat, septembrie 2013).

[3] Decizia 2011/121/UE a Comisiei din 21 februarie 2011 de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene și a pragurilor de alertă pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană pentru anii 2012-2014 (JO L 48, 23.2.2011, p. 16).

(18) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiective de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al siguranței

(1) Pentru a doua perioadă de referință, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al siguranței sunt cele stabilite la alineatele (2) și (3).

(2) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru eficacitatea managementului siguranței menționată în secțiunea 1 punctul 1.1 litera (a) din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 sunt următoarele:

(a) până la 31 decembrie 2019 cel târziu, autoritățile naționale de supraveghere ating cel puțin nivelul C [1] pentru toate obiectivele de management („politica și obiectivele în domeniul siguranței", „managementul riscurilor de siguranță", „asigurarea siguranței", „promovarea siguranței" și „cultura siguranței");

(b) până la 31 decembrie 2019 cel târziu, furnizorii de servicii de navigație aeriană ating cel puțin nivelul D pentru obiectivele de management „politica și obiectivele în domeniul siguranței", „managementul riscurilor de siguranță", „asigurarea siguranței" și „promovarea siguranței" și cel puțin nivelul C pentru obiectivul de management „cultura siguranței".

(3) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru aplicarea clasificării după gravitate menționată în secțiunea 1 punctul 1.1 litera (b) din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 sunt următoarele:

(a) până la 31 decembrie 2017 și în fiecare an după aceea până la sfârșitul celei de a doua perioade de referință, statele membre, prin intermediul autorităților naționale de supraveghere, asigură colectarea și raportarea către EASA a clasificării după gravitate la nivel „ATM global", stabilite pe baza metodologiei instrumentului de analiză a riscurilor (RAT), a cel puțin 80 % din cazurile raportate anual de nerespectare a distanței minime de separare și de pătrunderi neautorizate pe pistă, în categoria A (incidente grave), categoria B (incidente majore) și categoria C (incidente semnificative) [2];

(b) până cel târziu la 31 decembrie 2017, respectiv la 31 decembrie 2019, statele membre, prin intermediul autorităților naționale de supraveghere, asigură colectarea și raportarea către EASA a clasificării după gravitate la nivel „ATM global", stabilite pe baza metodologiei instrumentului de analiză a riscurilor (RAT), a cel puțin 80 % și, respectiv, 100 % din cazurile raportate anual de evenimente specifice ATM, în categoria AA (incapacitate totală de a furniza servicii ATM sigure), categoria A (incapacitate gravă de a furniza servicii ATM sigure), categoria B (incapacitate parțială de a furniza servicii ATM sigure) și categoria C (capacitatea de a oferi servicii ATM sigure, dar degradate);

(c) până cel târziu la 31 decembrie 2017, respectiv la 31 decembrie 2019, furnizorii de servicii de navigație aeriană raportează autorităților naționale de supraveghere clasificarea după severitate „ATM la sol", stabilită pe baza metodologiei instrumentului de analiză a riscurilor (RAT), a cel puțin 80 % și, respectiv, 100 % din cazurile raportate anual de nerespectare a distanței minime de separare și de pătrunderi neautorizate pe pistă, în categoria A (incidente grave), categoria B (incidente majore) și categoria C (incidente semnificative);

(d) până cel târziu la 31 decembrie 2017, respectiv la 31 decembrie 2019, furnizorii de servicii de navigație aeriană raportează autorităților naționale de supraveghere clasificarea după severitate „ATM la sol", stabilită pe baza metodologiei instrumentului de analiză a riscurilor (RAT), a cel puțin 80 % și, respectiv, 100 % din cazurile raportate anual de evenimente specifice ATM, în categoria AA (incapacitate totală de a furniza servicii ATM sigure), categoria A (incapacitate gravă de a furniza servicii ATM sigure), categoria B (incapacitate parțială de a furniza servicii ATM sigure) și categoria C (capacitatea de a oferi servicii ATM sigure, dar degradate).

Articolul 2

Obiective de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului

Pentru a doua perioadă de referință, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului sunt următoarele:

1. o eficiență medie a zborului orizontal pe rută de cel puțin 2,6 % în 2019 pentru traiectoria efectivă, astfel cum este definită în secțiunea 1 punctul 2.1 litera (a) din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013;

2. o eficiență medie a zborului orizontal pe rută de cel puțin 4,1 % în 2019 pentru traiectoria ultimului plan de zbor depus, astfel cum este definită în secțiunea 1 punctul 2.1 litera (b) din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013.

Articolul 3

Obiective de performanță la nivelul Uniunii pentru domeniul-cheie de performanță al capacității

Pentru a doua perioadă de referință, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al capacității constau într-o întârziere medie ATFM (managementul fluxurilor de trafic aerian) pe rută per zbor, astfel cum este definită în secțiunea 1 punctul 3.1 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, de cel mult 0,5 minute pe zbor, obiectiv care trebuie atins pentru fiecare an calendaristic.

[1] Nivelurile C și D sunt definite în mijloacele acceptabile de conformitate și documentele orientative ale AESA pentru aplicarea și măsurarea indicatorilor-cheie de performanță în domeniul siguranței, după cum se prevede la articolul 7 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013.

[2] Categoriile AA, A, B, C, D și E sunt definite în mijloacele acceptabile de conformitate și în documentele orientative ale AESA pentru aplicarea și măsurarea indicatorilor-cheie de performanță în domeniul siguranței, astfel cum se prevede la articolul 7 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013.

Articolul 4

Obiectivul de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității

Pentru a doua perioadă de referință, obiectivul de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității este un cost unitar determinat mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută, astfel cum este definit în secțiunea 1 punctul 4.1 litera (a) din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, exprimat în termeni reali EUR_{2009}, de 56,64 EUR pentru 2015, 54,95 EUR pentru 2016, 52,98 EUR pentru 2017, 51,00 EUR pentru 2018 și 49,10 EUR pentru 2019.

Articolul 5

Ipoteze

Prezenta decizie se bazează pe ipotezele stabilite în anexă.

Articolul 6

Praguri de alertă

(1) În cazul în care traficul real înregistrat de organismul de evaluare a performanței prezintă, în cursul unui an calendaristic, o deviere de cel puțin 10 % în raport cu ipotezele privind traficul stabilite în anexă, poate fi activat mecanismul de alertare la nivelul Uniunii menționat la articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013.

(2) În cazul în care traficul real înregistrat de organismul de evaluare a performanței prezintă, în cursul unui an calendaristic, o deviere de cel puțin 10 % în raport cu previziunile privind traficul stabilite în planul de performanță menționat în capitolul III din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, poate fi activat mecanismul de alertare la nivel local menționat la articolul 19 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013.

Articolul 7

Intrarea în vigoare

Prezenta decizie intră în vigoare la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 11 martie 2014.

Pentru Comisie

Președintele

José Manuel BARROSO

ANEXĂ

1. Ipoteze privind traficul la nivelul Uniunii, exprimate în unități de servicii de rută

Unități de servicii de rută				
2015	2016	2017	2018	2019
108 541 000	110 196 000	111 436 000	112 884 000	114 305 000

2. Previziuni la nivelul Uniunii privind costul stabilit de referință pentru serviciile de navigație aeriană de rută

Cost stabilit (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