IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE

z dne 11. marca 2014

o vzpostavitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za mrežo za upravljanje zračnega prometa in mejnih vrednosti opozarjanja za drugo referenčno obdobje 2015–2019

(Besedilo velja za EGP)

(2014/132/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ([1]) in zlasti točke (a) člena 11(3) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Uredba (ES) št. 549/2004 določa, da se mora vzpostaviti načrt izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in omrežne storitve. Zlasti določa, da mora Komisija sprejeti vseevropske cilje uspešnosti za ključna področja uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti. Dodatna pravila v zvezi s temi cilji so določena v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) št. 390/2013 ([2]).

(2) Zdaj bi bilo treba določiti vseevropske cilje uspešnosti za drugo referenčno obdobje, ki obsega koledarsko obdobje od leta 2015 do vključno leta 2019.

(3) Komisija je 29. julija 2010 v skladu s členom 11(2) Uredbe (ES) št. 549/2004 in členom 3 Uredbe Komisije (EU) št. 691/2010 ([3]) imenovala organ za oceno uspešnosti, ki ji pomaga pri izvajanju načrta izvedbe in zlasti pri določanju vseevropskih ciljev uspešnosti.

(4) Za pospešitev sprejetja vseevropskih ciljev uspešnosti za drugo referenčno obdobje se je organ za oceno uspešnosti ob podpori Komisije z vsemi deležniki iz člena 10(3) Uredbe (ES) št. 549/2004 posvetoval o pristopu za določitev vseevropskih ciljev uspešnosti, o postopkih, po katerih naj bi se določili, in o njihovem okvirnem obsegu. To posvetovanje z deležniki je potekalo od 25. januarja 2013 do 3. julija 2013. Na njem je sodeloval Odbor za sektorski dialog, ki je bil ustanovljen v skladu s Sklepom Komisije 98/500/ES ([4]), vsi evropski predstavniški organi strokovnega osebja sektorja civilnega letalstva pa so lahko podali svoje pripombe.

(5) Organ za oceno uspešnosti je ob upoštevanju posvetovanj z deležniki v poročilu, ki ga je 27. septembra 2013 predstavil Komisiji, predlagal vseevropske cilje uspešnosti. V poročilu so predstavljene predpostavke in utemeljitev, ki so podlaga za predlagane cilje in sestavo skupin izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa ali funkcionalnih blokov zračnega prostora, umeščenih v podobno delovno in gospodarsko okolje.

(6) Vseevropski cilji uspešnosti iz tega sklepa so v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 in Izvedbeno uredbo (EU) št. 390/2013. Pripravljeni so bili ob pomoči organa za oceno uspešnosti. Upoštevana so bila posvetovanja z deležniki ter prispevki upravitelja omrežja, vzpostavljenega s členom 6 Uredbe (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([5]) in členom 3 Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011 ([6]), Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA) in nacionalnih nadzornih organov. Cilji temeljijo na informacijah, ki sta jih imela Komisija in organ za oceno uspešnosti na voljo do 17. decembra 2013.

(7) Vseevropski cilji uspešnosti temeljijo na podatkih za države članice, Norveško in Švico.

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

([2]) Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 390/2013 z dne 3. maja 2013 o določitvi načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja (UL L 128, 9.5.2013, str. 1).

([3]) Uredba Komisije (EU) št. 691/2010 z dne 29. julija 2010 o določitvi načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja (UL L 201, 3.8.2010, str. 1).

([4]) Sklep Komisije 98/500/ES z dne 20. maja 1998 o ustanovitvi Odborov sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni (UL L 225, 12.8.1998, str. 27).

([5]) Uredba (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (UL L 96, 31.3.2004, str. 20).

([6]) Uredba Komisije (EU) št. 677/2011 z dne 7. julija 2011 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa (ATM) (UL L 185, 15.7.2011, str. 1).

(8) Vseevropski cilji uspešnosti za ključno področje uspešnosti glede varnosti iz tega sklepa so bili pripravljeni v sodelovanju z EASA. Slednja mora pri sprejemanju sprejemljivih postopkov usklajevanja in navodil v skladu z Izvedbeno uredbo (EU) št. 390/2013 dodatno pojasniti opredelitve kategorij orodja za analizo tveganja (RAT), da bi zagotovila usklajeno rabo vseevropskih ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti, zlasti v zvezi z opredelitvijo za kategorijo C (zmožnost zagotavljanja varnih, vendar slabših storitev upravljanja zračnega prometa). Z EASA je potekalo tudi posvetovanje o vseevropskih ciljih uspešnosti za druga ključna področja uspešnosti z namenom zagotavljanja skladnosti s prevladujočimi varnostnimi cilji.

(9) Vseevropske cilje uspešnosti za ključno področje uspešnosti glede okolja je treba določiti na podlagi ravni uspešnosti, doseženih leta 2012, ki jih je izračunal organ za oceno uspešnosti, in sicer 3,17 % za povprečno horizontalno preletno učinkovitost letov za dejansko pot leta in 5,15 % za povprečno horizontalno preletno učinkovitost letov za zadnji oddani načrt poti leta.

(10) Za vsako leto v referenčnem obdobju bi se moral vseevropski cilj uspešnosti za ključno področje uspešnosti glede zmogljivosti, ki je izmerjen kot povprečna preletna zamuda upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM), ujemati z vseevropskim ciljem uspešnosti za leto 2014, pri čemer bi bilo treba upoštevati predviden promet za drugo referenčno obdobje.

(11) Vseevropski cilji uspešnosti za ključno področje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za vsako leto referenčnega obdobja bi morali biti izraženi v realni vrednosti (osnova EUR_{2009}), da bi se med drugim omogočile primerjave ravni uspešnosti v prejšnjem referenčnem obdobju.

(12) Predvideno izboljšanje stroškovne učinkovitosti za drugo referenčno obdobje bi bilo treba meriti na podlagi določenih stroškov za leto 2014 v višini 6,242 milijarde EUR [1], izraženih v realni vrednosti (osnova EUR_{2009}). Na podlagi zadnjih predpostavk v zvezi s prometom za leto 2014 [2] bi morala biti izhodiščna vrednost za določene stroške na enoto 58,09 EUR, izražena v realni vrednosti (osnova EUR_{2009}). Tako bi moral cilj stroškovne učinkovitosti v drugem referenčnem obdobju zagotoviti 3,3-odstotno znižanje določenih stroškov na enoto na leto. Izhodiščna vrednost 58,09 EUR, izražena v realni vrednosti (osnova EUR_{2009}), je višja od vrednosti vseevropskega cilja uspešnosti v višini 53,92 EUR, izražene v realni vrednosti (osnova EUR_{2009}), ki je bila določena za leto 2014, ker je predviden obseg prometa za leto 2014 manjši, kot je bilo sprva predpostavljeno v Sklepu Komisije 2011/121/EU [3].

(13) Predpostavke v zvezi s prometom za drugo referenčno obdobje izhajajo iz scenarija za slab primer zadnje napovedi službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR), ki je bila objavljena 30. septembra 2013 in v kateri je navedena 1,2-odstotna povprečna letna rast prometa. Vendar je pri dolgoročni napovedi do konca leta 2019 določena stopnja negotovosti. Zato bi morala Komisija do leta 2016 v okviru svojega poročila Odboru za enotno nebo iz člena 18(4) Izvedbene uredbe (EU) št. 390/2013 pregledati te predpostavke v zvezi s prometom glede na zadnjo napoved STATFOR. Na podlagi tega pregleda se lahko Komisija po potrebi odloči za spremembo vseevropskih ciljev uspešnosti za koledarsko obdobje med letoma 2017 in 2019 v skladu s točko (a) člena 17(1) navedene uredbe.

(14) Ustrezni določeni stroški za drugo referenčno obdobje naj bi se v povprečju znižali za 2,1 % na leto.

(15) Poleg vseevropskih ciljev uspešnosti bi bilo treba določiti mejne vrednosti opozarjanja, po prekoračitvi katerih se lahko sprožijo mehanizmi za opozarjanje iz Izvedbene uredbe (EU) št. 390/2013.

(16) V skladu z Izvedbeno uredbo (EU) št. 390/2013 ni nujno, da so lokalni cilji enaki vseevropskim ciljem uspešnosti. Morali bi pa biti združljivi z njimi in k njim ustrezno prispevati. Ta združljivost in ustrezni prispevek bi se morala kazati v načrtu izvedbe, ki ga je treba v skladu z Izvedbeno uredbo (EU) št. 390/2013 pripraviti na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora.

(17) Ta sklep bi moral začeti veljati na dan objave z namenom, da se spodbudi priprava načrtov izvedbe v skladu s poglavjem II Izvedbene uredbe (EU) št. 390/2013.

[1] Vključno s stroški za Hrvaško, ki v prvem referenčnem obdobju ni sodelovala v načrtu izvedbe, in prilagoditvami za vse države članice, da se upošteva predviden odbitek za izvzete lete v skladu s pravili vizualnega letenja.

[2] 107 439 000 enot storitev na zračni poti (vir: STATFOR, napoved za slab primer, september 2013).

[3] Sklep Komisije 2011/121/EU z dne 21. februarja 2011 o vzpostavitvi vseevropskih ciljev uspešnosti in mejnih vrednosti opozarjanja za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa med letoma 2012 in 2014 (UL L 48, 23.2.2011, str. 16).

(18) Ukrepi iz tega sklepa so v skladu z mnenjem Odbora za enotno nebo –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Vseevropski cilji uspešnosti za ključno področje uspešnosti glede varnosti

1. Vseevropski cilji uspešnosti za ključno področje uspešnosti glede varnosti za drugo referenčno obdobje se določijo v odstavkih 2 in 3.

2. Vseevropska cilja uspešnosti za učinkovitost obvladovanja varnostnega tveganja iz točke 1.1(a) oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) št. 390/2013 sta:

(a) nacionalni nadzorni organi najpozneje do 31. decembra 2019 za vse cilje upravljanja dosežejo vsaj raven C ([1]) („varnostna politika in cilji“, „obvladovanje varnostnega tveganja“, „zagotavljanje varnosti“, „spodbujanje varnosti“ in „kultura varnosti“);

(b) izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa najpozneje do 31. decembra 2019 dosežejo vsaj raven D za cilje upravljanja „varnostna politika in cilji“, „obvladovanje varnostnega tveganja“, „zagotavljanje varnosti“ in „spodbujanje varnosti“ ter vsaj raven C za cilj upravljanja „kultura varnosti“.

3. Vseevropski cilji uspešnosti za uporabo klasifikacije resnosti iz točke 1.1(b) oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) št. 390/2013 so:

(a) države članice prek svojih nacionalnih nadzornih organov do 31. decembra 2017 in vsako naslednje leto do konca drugega referenčnega obdobja zagotovijo zbiranje podatkov in poročanje EASA o resnosti za „ATM Overall“, ki se določi z metodologijo orodja za analizo tveganja (RAT) za klasifikacijo vsaj 80 % primerov izgube minimalnega razdvajanja in nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo, o katerih se poroča na letni ravni, s kategorijami A (resni incidenti), B (večji incidenti) in C (znatni incidenti) ([2]);

(b) do 31. decembra 2017 in najpozneje do leta 2019 države članice prek svojih nacionalnih nadzornih organov zagotovijo zbiranje podatkov in poročanje EASA o resnosti za „ATM Overall“, ki se določi z metodologijo orodja za analizo tveganja (RAT), in sicer za klasifikacijo vsaj 80 % oziroma 100 % dogodkov, povezanih z upravljanjem zračnega prometa, o katerih se poroča na letni ravni, s kategorijami AA (popolna nezmožnost zagotavljanja varnih storitev upravljanja zračnega prometa), A (resna nezmožnost zagotavljanja varnih storitev upravljanja zračnega prometa), B (delna nezmožnost zagotavljanja varnih storitev upravljanja zračnega prometa) in C (zmožnost zagotavljanja varnih, vendar slabših storitev upravljanja zračnega prometa);

(c) do 31. decembra 2017 in najpozneje do leta 2019 izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa poročajo nacionalnim nadzornim organom o resnosti za „ATM Ground“, ki se določi z uporabo metodologije orodja za analizo tveganja (RAT), in sicer za klasifikacijo najmanj 80 % oziroma 100 % primerov izgub minimalnega razdvajanja in nedovoljenih vdorov na vzletno-pristajalno stezo, o katerih se poroča na letni ravni, s kategorijami A (resni incidenti), B (večji incidenti) in C (znatni incidenti);

(d) do 31. decembra 2017 in najpozneje do leta 2019 izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa nacionalnim nadzornim organom poročajo o resnosti za „ATM Ground“, ki se določi z metodologijo orodja za analizo tveganja (RAT), in sicer za klasifikacijo vsaj 80 % oziroma 100 % dogodkov, povezanih z upravljanjem zračnega prometa, o katerih se poroča na letni ravni, s kategorijami AA (popolna nezmožnost zagotavljanja varnih storitev upravljanja zračnega prometa), A (resna nezmožnost zagotavljanja varnih storitev upravljanja zračnega prometa), B (delna nezmožnost zagotavljanja varnih storitev upravljanja zračnega prometa) in C (zmožnost zagotavljanja varnih, vendar slabših storitev upravljanja zračnega prometa).

Člen 2

Vseevropski cilji uspešnosti za ključno področje uspešnosti glede okolja

Vseevropska cilja uspešnosti za ključno področje uspešnosti glede okolja za drugo referenčno obdobje sta:

1. povprečna horizontalna preletna učinkovitost leta je vsaj 2,6 % v letu 2019 za dejansko pot leta, kakor je opredeljena v točki 2.1(a) oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) št. 390/2013;

2. povprečna horizontalna preletna učinkovitost leta je vsaj 4,1 % v letu 2019 za zadnji oddani načrt poti leta, kakor je opredeljena v točki 2.1(b) oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) št. 390/2013.

Člen 3

Vseevropski cilji uspešnosti za ključno področje uspešnosti glede zmogljivosti

Za drugo referenčno obdobje je vseevropski cilj uspešnosti, da za vsako koledarsko leto za ključno področje uspešnosti glede zmogljivosti povprečna preletna zamuda upravljanja pretoka zračnega prometa (ATFM) na let, kakor je opredeljena v točki 3.1 oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) št. 390/2013, ne znaša več kot 0,5 minute na let.

([1]) Ravni C in D sta opredeljeni v sprejemljivih postopkih usklajevanja in navodilih EASA za izvajanje in merjenje ključnih kazalnikov uspešnosti na področju varnosti iz člena 7 Izvedbene uredbe (EU) št. 390/2013.

([2]) Kategorije AA, A, B, C, D in E so opredeljene v sprejemljivih postopkih usklajevanja in navodilih EASA za izvajanje in merjenje ključnih kazalnikov uspešnosti na področju varnosti iz člena 7 Izvedbene uredbe (EU) št. 390/2013.

Člen 4

Vseevropski cilji uspešnosti za ključno področje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

Za drugo referenčno obdobje so vseevropski cilji uspešnosti za ključno področje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti povprečni določeni stroški na enoto na ravni Unije za preletne navigacijske službe zračnega prometa, kakor so opredeljene v točki 4.1(a) oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi (EU) št. 390/2013, in izraženi v realni vrednosti (osnova EUR_{2009}), in sicer v višini 56,64 EUR za leto 2015, 54,95 EUR za leto 2016, 52,98 EUR za leto 2017, 51,00 EUR za leto 2018 in 49,10 EUR za leto 2019.

Člen 5

Predpostavke

Ta sklep temelji na predpostavkah iz Priloge.

Člen 6

Mejne vrednosti opozarjanja

1. Če dejanski promet, ki ga je zabeležil organ za oceno uspešnosti, v danem koledarskem letu od predpostavke v zvezi s prometom iz Priloge odstopa za vsaj 10 %, se lahko sproži vseevropski mehanizem za opozarjanje iz člena 19(1) Izvedbene uredbe (EU) št. 390/2013.

2. Če dejanski promet, ki ga je zabeležil organ za oceno uspešnosti, v danem koledarskem letu od predvidenega prometa iz načrta izvedbe iz poglavja III Izvedbene uredbe (EU) št. 390/2013 odstopa za vsaj 10 %, se lahko sproži lokalni mehanizem za opozarjanje iz člena 19(2) Izvedbene uredbe (EU) št. 390/2013.

Člen 7

Začetek veljavnosti

Ta sklep začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropske unije*.

V Bruslju, 11. marca 2014

Za Komisijo

Predsednik

José Manuel BARROSO

PRILOGA

1. Predpostavke na ravni Unije v zvezi s prometom, izražene v enotah preletnih storitev

Enote preletnih storitev				
2015	2016	2017	2018	2019
108 541 000	110 196 000	111 436 000	112 884 000	114 305 000

2. Ustrezni določeni stroški preletnih navigacijskih služb, predvideni na ravni Unije

Določeni stroški (osnova 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