Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

►B

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 și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 201, 3.8.2010, p. 1)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►M1	Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei din 7 iulie 2011	L 185	1	15.7.2011
►M2	Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011 al Comisiei din 17 octombrie 2011	L 271	15	18.10.2011
►M3	Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 al Comisiei din 17 octombrie 2011	L 271	23	18.10.2011
►M4	Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1216/2011 al Comisiei din 24 noiembrie 2011	L 310	3	25.11.2011

rectificat prin:

►C1	Rectificare, JO L 229, 6.9.2011, p. 18 (691/2010)	

▼B

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 și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană

(Text cu relevanță pentru SEE)

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 (regulamentul-cadru) ([1]), în special articolul 11,

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 549/2004 prevede instituirea unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea prin intermediul unor norme de punere în aplicare.

(2) Sistemul de performanță trebuie să contribuie la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian prin ameliorarea eficienței globale a serviciilor de navigație aeriană în toate domeniile principale de performanță – siguranță, protecția mediului, capacitate și rentabilitate – așa cum au fost identificate în Cadrul de performanță din Planul general ATM, toate prin prisma obiectivelor prioritare ale siguranței.

(3) Sistemul de performanță trebuie să prevadă indicatori, precum și obiective obligatorii în domeniile principale de performanță prin care să se asigure atingerea deplină și menținerea nivelurilor de siguranță necesare, permițând totodată fixarea unor obiective de performanță și în alte domenii principale de performanță.

(4) Stabilirea și operarea sistemului de performanță trebuie să aibă la bază o viziune de perspectivă asupra scopurilor înalte ale societății.

(5) Sistemul de performanță trebuie să abordeze serviciile de navigație aeriană într-o modalitate „gate-to-gate” care să includă aeroporturile, în vederea ameliorării de ansamblu a rețelei.

(6) În cadrul elaborării și monitorizării sistemului de performanță, trebuie să se țină seama corespunzător de interdependențele dintre nivelul național și cel al blocurilor funcționale de spațiu aerian, pe de o parte, și nivelul rețelei, pe de altă parte, precum și de interdependențele dintre obiectivele de performanță, toate din perspectiva obiectivelor prioritare ale siguranței.

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

▼B

(7) Planurile de performanță trebuie să consemneze angajamentul statelor membre de a realiza, pe durata perioadei de referință, obiectivele „cerului unic european” și echilibrul dintre nevoile tuturor utilizatorilor spațiului aerian și serviciile oferite de furnizorii serviciilor de navigație aeriană.

(8) Un rol major în implementarea sistemului de performanță revine autorităților naționale de supervizare. Statele membre trebuie, prin urmare, să se asigure că acestea sunt în măsură să îndeplinească efectiv aceste sarcini suplimentare.

(9) Planurile de performanță trebuie să cuprindă o descriere a măsurilor, cum ar fi sistemele de stimulare, menite să impulsioneze părțile interesate în direcția ameliorării performanței la nivel național, la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian și la nivel european.

(10) Pentru împrejurări care nu puteau fi prevăzute la momentul adoptării planurilor de performanță și pe care nici statele membre, nici entitățile care au de îndeplinit obiective de performanță nu le pot depăși sau controla, trebuie să se introducă mecanisme de alertare corespunzătoare care să permită implementarea unor măsuri adecvate în scopul menținerii cerințelor de siguranță și a continuității în prestarea serviciilor.

(11) Este necesar să se organizeze consultări eficiente între părțile interesate la nivel național și/sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, precum și la nivelul Uniunii Europene.

(12) Ținând seama corespunzător de eficacitatea misiunilor militare, cooperarea și coordonarea dintre civili și militari sunt de cea mai mare importanță pentru atingerea obiectivelor de performanță.

(13) Sistemul de performanță trebuie realizat fără a aduce atingere dispozițiilor articolului 13 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 destinate să asigure salvgardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare.

(14) Indicatorii principali de performanță trebuie să fie astfel selectați încât să fie concreți și măsurabili și să permită o alocare a sarcinilor pentru atingerea obiectivelor de performanță. Obiectivele respective trebuie să fie realizabile, realiste și oportune și să urmărească orientarea eficientă a unei performanțe durabile în domeniul serviciilor de navigație aeriană.

(15) Implementarea unor obiective de performanță obligatorii, susținută de stimulente care pot fi de natură financiară, necesită o corelare adecvată cu Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 al Comisiei din 6 decembrie 2006 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană ([1]).

([1]) JO L 341, 7.12.2006, p. 3.

▼B

(16) Stabilirea și implementarea indicatorilor principali de performanță și a obiectivelor de performanță trebuie să fie în concordanță cu obiectivele și standardele de siguranță stabilite de Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE ([1]), cu normele de punere în aplicare a acestuia și cu măsurile adoptate de Uniunea Europeană pentru îndeplinirea și menținerea acestor obiective.

(17) Pe durata perioadelor de referință trebuie instituit un proces eficace pentru monitorizarea performanței prin care să se asigure că evoluția acesteia permite îndeplinirea obiectivelor și prin care să se introducă măsuri adecvate, dacă este cazul.

(18) La adoptarea obiectivelor de performanță la nivelul UE pentru prima perioadă de referință, Comisia trebuie să țină seama corespunzător de situația financiară reală a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, în special ca urmare a măsurilor de limitare a costurilor adoptate mai ales cu începere din 2009, precum și de înregistrarea unor eventuale surplusuri sau deficituri la recuperarea tarifelor de rută care urmează a fi reportate din anii anteriori. Trebuie să se țină seama, de asemenea, de progresele pe care le-au realizat deja blocurile funcționale de spațiu aerian care există în prezent.

(19) În temeiul articolului 11 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, prezentul regulament trebuie aplicat funcțiilor rețelei de management al traficului aerian menționate la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]) printr-o modificare corespunzătoare a acestui regulament.

(20) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru „cerul unic european”,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

PREVEDERI GENERALE

Articolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament stabilește măsurile necesare pentru îmbunătățirea performanței globale a serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea pentru traficul aerian general în regiunile ICAO EUR și AFI, în care statele membre sunt responsabile de furnizarea de servicii de navigație aeriană, în vederea satisfacerii cerințelor tuturor utilizatorilor spațiului aerian.

([1]) JO L 79, 19.3.2008, p. 1.
([2]) JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

▼B

(2) În scopul stabilirii obiectivelor de îndeplinit, prezentul regulament se aplică serviciilor de navigație aeriană prestate de furnizorii de servicii de trafic aerian, desemnați în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([1]), și de furnizorii de servicii meteorologice, în măsura în care sunt desemnați în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din regulamentul respectiv.

(3) Statele membre pot hotărî să nu aplice prezentul regulament serviciilor de navigație aeriană de terminal în cazul aeroporturilor unde se înregistrează sub 50 000 de mișcări de transport aerian comercial pe an. Statele membre informează Comisia în această privință. În statele membre în care toate aeroporturile se situează sub pragul de 50 000 de mișcări de transport aerian comercial pe an, obiectivele de performanță se aplică cel puțin aeroportului cu cel mai mare număr de mișcări de transport aerian comercial pe an.

(4) Când un stat membru consideră că unele dintre sau toate serviciile sale de navigație aeriană la nivel de terminal se desfășoară în condiții de piață, acesta evaluează, conform procedurilor stabilite la articolul 1 alineatul (6) din Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 și cu ajutorul autorității naționale de supervizare, în maximum 12 luni de la începutul fiecărei perioade de referință, în ce măsură sunt îndeplinite condițiile stabilite în anexa I la regulamentul respectiv. Atunci când constată că aceste condiții sunt îndeplinite, indiferent de numărul mișcărilor de transport aerian comercial, statul membru poate hotărî să nu stabilească costuri determinate în temeiul acelui regulament și nici să nu aplice obiective obligatorii în ceea ce privește rentabilitatea acestor servicii.

(5) În temeiul articolului 11 alineatul (6) litera (c) punctul (ii) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și al articolului 15 alineatul (2) literele (a) și (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și fără a aduce atingere articolului 4 alineatul (2) din prezentul regulament, fixarea unor obiective de rentabilitate se aplică tuturor costurilor determinate care pot fi percepute de la utilizatorii spațiului aerian.

(6) Statele membre pot aplica prezentul regulament și:

(a) în spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni ale ICAO, cu condiția să informeze și celelalte state membre în acest sens și fără a aduce prejudicii drepturilor și obligațiilor care revin statelor membre în temeiul Convenției de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională (Convenția de la Chicago);

(b) furnizorilor de servicii de navigație aeriană cărora li s-a permis să presteze servicii de navigație aeriană fără certificare, în conformitate cu articolul 7 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 10.

▼B

(7) Fără a aduce atingere prevederilor Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([1]) și Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 ([2]) și (CE) nr. 1330/2007 ([3]) ale Comisiei privind punerea în aplicare a acesteia, cerințele legate de furnizarea datelor, așa cum sunt definite în capitolul V, se aplică autorităților naționale, furnizorilor de servicii de navigație aeriană, operatorilor și coordonatorilor de aeroporturi, precum și transportatorilor aerieni în condițiile stabilite în anexa IV.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile de la articolul 2 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

Se aplică, de asemenea, următoarele definiții:

(a) „operator de aeroport” înseamnă „organismul de gestionare a unui aeroport”, așa cum este definit în Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare ([4]);

(b) „date” înseamnă informații calitative, cantitative și alte informații relevante cu privire la performanța navigației aeriene, culese și prelucrate în mod sistematic de Comisie sau în numele acesteia, în scopul implementării sistemului de performanță;

(c) „indicatori de performanță” înseamnă indicatorii utilizați în scopul monitorizării, evaluării comparative și analizării performanței;

(d) „indicatori principali de performanță” înseamnă indicatorii de performanță utilizați pentru fixarea obiectivelor de performanță;

(e) „mișcări de transport aerian comercial” înseamnă suma decolărilor și aterizărilor implicând transportul de pasageri, marfă sau poștă, contra cost sau prin închiriere, calculată ca medie pe ultimii trei ani anteriori adoptării planului de performanță, indiferent de masa maximă la decolare și de numărul locurilor de pasageri utilizate;

(f) „obiectiv obligatoriu” înseamnă un obiectiv de performanță adoptat de statele membre în cadrul unui plan de performanță la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian și inclus într-un sistem de stimulare care prevede recompense, măsuri disuasive și/sau planuri de acțiuni corective;

(g) „transportator aerian” înseamnă o întreprindere de transporturi aeriene, deținătoare a unei licențe valabile de operare, acordată de un stat membru în conformitate cu legislația Uniunii Europene;

(h) „reprezentant al utilizatorilor spațiului aerian” înseamnă orice entitate sau persoană juridică reprezentând interesele uneia sau mai multor categorii de utilizatori ai serviciilor de navigație aeriană;

([1]) JO L 167, 4.7.2003, p. 23.
([2]) JO L 294, 13.11.2007, p. 3.
([3]) JO L 295, 14.11.2007, p. 7.
([4]) JO L 14, 22.1.1993, p. 1.

▼B

(i) „costuri determinate” înseamnă costurile definite la articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;

(j) „autorități naționale” înseamnă autoritățile de reglementare la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian ale căror costuri pot fi recuperate de la utilizatorii spațiului aerian atunci când sunt aferente prestării serviciilor de navigație aeriană în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1794/2006;

(k) „cultură justă” înseamnă un regim în care operatorii din prima linie sau alte categorii de personal nu sunt sancționate pentru acte, omisiuni sau decizii corespunzătoare experienței sau pregătirii lor, dar în care neglijențele grave, infracțiunile deliberate și actele de distrugere nu sunt tolerate;

(l) „coordonator de aeroport” înseamnă funcția înființată la aeroporturile coordonate în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 95/93;

(m) „monitorizarea performanței” înseamnă procesul continuu de culegere și analizare a datelor în scopul măsurării rezultatelor reale ale unui sistem în raport cu o serie de obiective prestabilite.

Articolul 3

Organismul de evaluare a performanței

(1) În cazul în care Comisia hotărăște să desemneze un organism de evaluare a performanței care să o asiste la implementarea sistemului de performanță, acesta trebuie să fie desemnat pe un termen fix, în concordanță cu perioadele de referință.

(2) Organismul de evaluare a performanței trebuie să aibă competența și imparțialitatea necesară pentru a efectua în mod independent sarcinile încredințate de Comisie, mai ales în principalele domenii de performanță aplicabile.

(3) Organismul de evaluare a performanței trebuie să asiste Comisia la implementarea sistemului de performanță, în special în următoarele activități:

(a) culegerea, examinarea, validarea și difuzarea datelor legate de performanță;

(b) definirea unor noi domenii principale de performanță sau adaptarea celor existente în concordanță cu cadrul de performanță al Planului general pentru ATM (managementul traficului aerian), menționat la articolul 8 alineatul (1), și cu principalii indicatori de performanță în acest sens;

(c) în cea de a doua perioadă de referință și ulterior, definirea unor indicatori principali de performanță adecvați pentru a acoperi, în toate domeniile principale de performanță, performanța funcțiilor de rețea și a serviciilor de navigație aeriană în ceea ce privește atât serviciile de rută, cât și cele terminale;

(d) stabilirea sau revizuirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene;

▼B

(e) stabilirea pragurilor de activare a mecanismelor de alertare menționate la articolul 9 alineatul (3);

(f) evaluarea concordanței dintre planurile de performanță adoptate, inclusiv obiectivele de performanță, și obiectivele la nivelul Uniunii Europene;

(g) evaluarea concordanței, dacă este cazul, dintre pragurile de alertare adoptate în conformitate cu articolul 18 alineatul (3) și pragurile de alertare la nivelul Uniunii Europene, menționate la articolul 9 alineatul (3);

(h) evaluarea obiectivelor de performanță revizuite sau a măsurilor corective adoptate de statele membre respective, dacă este cazul;

(i) monitorizarea, evaluarea comparativă și analizarea performanței serviciilor de navigație aeriană la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian și la nivelul Uniunii Europene;

(j) monitorizarea, evaluarea comparativă și analizarea performanței la nivelul funcțiilor de rețea;

(k) monitorizarea continuă a performanței globale la nivelul rețelei ATM, inclusiv elaborarea de rapoarte anuale către Comitetul pentru „cerul unic european”;

(l) evaluarea gradului de îndeplinire a obiectivelor de performanță la sfârșitul fiecărei perioade de referință în vederea pregătirii perioadei următoare;

▼M1

(m) evaluarea planului de performanță al administratorului de rețea, inclusiv coerența planului respectiv cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene.

▼B

(4) La cererea Comisiei, Organismul de evaluare a performanței trebuie să furnizeze informații sau rapoarte ad hoc privind aspecte legate de performanță.

(5) Organismul de evaluare a performanței poate adresa Comisiei rapoarte și recomandări privind îmbunătățirea sistemului.

(6) În ceea ce privește relațiile cu autoritățile naționale de supervizare:

(a) pentru exercitarea funcției sale de monitorizare continuă a performanței globale a rețelei ATM, organismul de evaluare a performanței trebuie să obțină de la autoritățile naționale de supervizare informațiile necesare cu privire la planurile de performanță naționale sau ale blocurilor funcționale de spațiu aerian;

(b) organismul de evaluare a performanței trebuie să acorde asistență autorităților naționale de supervizare la cererea acestora, furnizându-le opinii independente asupra aspectelor de performanță la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, cum ar fi comparații între furnizorii de servicii de navigație aeriană care operează în medii similare (evaluare comparativă), analize ale evoluției performanței pe ultimii 5 ani sau analize ale prognozelor;

▼B

(c) autoritățile naționale de supervizare pot solicita asistență din partea organismului de evaluare a performanței pentru definirea unor intervale de valori orientative, din perspectivă europeană, care să le servească la stabilirea obiectivelor naționale sau obiectivelor blocului funcțional de spațiu aerian. Aceste valori trebuie puse la dispoziția autorităților naționale de supervizare, a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, a operatorilor de aeroporturi și a utilizatorilor spațiului aerian.

(7) Organismul de evaluare a performanței trebuie să colaboreze corespunzător cu Agenția Europeană de Siguranță a Aviației la efectuarea activităților menționate la alineatul (3) atunci când acestea sunt legate de siguranță, pentru a asigura coerența cu obiectivele și standardele stabilite și puse în aplicare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

(8) Pentru exercitarea funcției sale de monitorizare continuă a performanței globale a rețelei de management al traficului aerian, organismul de evaluare a performanței trebuie să-și creeze formule de lucru corespunzătoare cu furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu operatorii și coordonatorii de aeroporturi și cu transportatorii aerieni.

Articolul 4

Autoritățile naționale de supervizare

(1) Autoritățile naționale de supervizare răspund de elaborarea planurilor de performanță la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, de supervizarea performanței și de monitorizarea planurilor și obiectivelor de performanță. Ele trebuie să execute sarcinile menționate în condiții de imparțialitate, independență și transparență.

(2) Statele membre trebuie să se asigure că autoritățile naționale de supervizare dispun de – sau au acces la – resursele și capacitățile de care au nevoie în toate domeniile principale de performanță pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute în prezentul regulament, inclusiv de competențele de investigare necesare pentru executarea sarcinilor menționate la articolul 19.

(3) Statele membre în care există mai mult de o singură autoritate națională de supervizare trebuie să comunice Comisiei care dintre autoritățile lor naționale de supervizare răspunde de coordonarea națională și de relațiile cu Comisia aferente punerii în aplicare a prezentului regulament.

Articolul 5

Blocurile funcționale de spațiu aerian

(1) Statele membre trebuie să încurajeze o strânsă cooperare între autoritățile lor naționale de supervizare pentru elaborarea planului de performanță la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian.

▼B

(2) În cazul în care hotărăsc să adopte un plan de performanță la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, statele membre trebuie:

(a) să se asigure că planul de performanță este elaborat conform modelului din anexa II;

(b) să comunice Comisiei care organism sau autoritate națională de supervizare răspunde de coordonare în cadrul blocului funcțional de spațiu aerian și de relațiile cu Comisia pentru implementarea planului de performanță;

(c) să facă demersurile corespunzătoare pentru a se asigura că:

(i) se fixează un obiectiv unic pentru fiecare indicator principal de performanță;

(ii) în cazul neîndeplinirii obiectivelor în perioada de referință, se definesc și se aplică măsurile menționate la articolul 11 alineatul (3) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004. În acest scop se utilizează valorile anuale din planul de performanță;

(iii) consecințele îndeplinirii sau neîndeplinirii obiectivelor sunt atribuite corespunzător în cadrul blocului funcțional de spațiu aerian;

(d) răspund în comun de îndeplinirea obiectivelor de performanță stabilite pentru blocul funcțional de spațiu aerian;

(e) în cazul în care nu s-au stabilit zone tarifare comune în sensul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 1794/2006, se cumulează obiectivele de rentabilitate naționale și se furnizează cu titlu informativ o cifră globală indicând efortul de rentabilitate la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian.

(3) În cazul în care statele membre dintr-un bloc funcțional de spațiu aerian nu adoptă niciun plan de performanță la nivelul blocului, ele comunică Comisiei, cu titlu informativ, obiectivele lor de performanță cumulate, evidențiind concordanța la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene.

▼M1

Articolul 5a

Administratorul de rețea

1. Administratorul de rețea instituit prin articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei ([1]) va îndeplini următoarele sarcini legate de sistemul de performanță:

(a) sprijină Comisia prin furnizarea informațiilor relevante pentru elaborarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene înainte de începerea perioadelor de referință și pentru monitorizarea acestora pe durata perioadei de referință. În special, administratorul de rețea atrage atenția Comisiei asupra eventualelor scăderi semnificative și persistente ale performanței operaționale;

(b) asigură, în conformitate cu articolul 20 alineatul (5), accesul Comisiei la toate datele enumerate în anexa IV;

([1]) JO L 185, 15.7.2011, p. 1.

▼M1

(c) sprijină statele membre și furnizorii de servicii de navigație aeriană în atingerea obiectivelor lor de performanță pe durata perioadelor de referință;

(d) elaborează un plan de performanță care este adoptat în cadrul planului strategic al rețelei înainte de începutul fiecărei perioade de referință. Acest plan de performanță trebuie să fie public și:

(i) să conțină un obiectiv de performanță în materie de mediu care să fie coerent cu obiectivul de performanță la nivelul Uniunii Europene pentru întreaga perioadă de referință, cu valori anuale de utilizat în scopuri de monitorizare;

(ii) să conțină obiective de performanță în alte domenii principale de performanță relevante, coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene pentru întreaga perioadă de referință, cu valori anuale de utilizat în scopuri de monitorizare;

(iii) să conțină o descriere a măsurilor planificate în vederea realizării obiectivelor;

(iv) să conțină, dacă este necesar sau dacă Comisia decide astfel, indicatori principali de performanță și obiective suplimentare.

▼B

Articolul 6

Coordonarea cu Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA)

În aplicarea articolului 13a din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008, Comisia se coordonează, după caz, cu AESA în ceea ce privește:

(a) aspectele de siguranță ale sistemului de performanță, inclusiv introducerea, revizuirea și implementarea unor indicatori principali de performanță în domeniul siguranței și a unor obiective de performanță la nivelul UE în domeniul siguranței, precum și prezentarea de propuneri privind acțiunile și măsurile care se impun în urma activării mecanismului de alertare;

(b) concordanța indicatorilor principali de performanță și a obiectivelor de performanță din domeniul siguranței cu implementarea Programului european de siguranță a aviației așa cum va fi adoptat de Uniunea Europeană.

Articolul 7

Durata perioadelor de referință

(1) Pentru sistemul de performanță, prima perioadă de referință acoperă anii calendaristici 2012-2014 inclusiv. Următoarele perioade de referință au durata de cinci ani calendaristici, dacă nu se decide altfel printr-o modificare a prezentului regulament.

▼B

(2) Aceeași perioadă de referință se aplică și obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene și obiectivelor și planurilor de performanță la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.

Articolul 8

Domeniile și indicatorii principali de performanță

(1) În ceea ce privește stabilirea obiectivelor, Comisia decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, asupra eventualei adăugări și adaptări a altor domenii principale de performanță în temeiul articolului 11 alineatul (4) litera (b) din același regulament.

(2) În ceea ce privește stabilirea obiectivelor, fiecărui domeniu principal de performanță trebuie să-i corespundă un singur indicator principal sau un număr limitat de indicatori principali de performanță. Performanța serviciilor de navigație aeriană se evaluează cu ajutorul unor obiective obligatorii corespunzătoare fiecărui indicator principal de performanță.

(3) Pentru stabilirea obiectivelor la nivelul Uniunii Europene, indicatorii principali de performanță selectați pentru fiecare domeniu principal de performanță sunt enumerați în anexa I secțiunea 1.

(4) Pentru stabilirea obiectivelor la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, indicatorii principali de performanță sunt enumerați în anexa I secțiunea 2.

(5) Indicatorii principali de performanță nu se schimbă în cursul unei perioade de referință. Schimbările se adoptă, prin modificarea prezentului regulament, cu minimum șase luni înainte de adoptarea unor noi indicatori de performanță la nivelul Uniunii Europene.

(6) Pe lângă domeniile și indicatorii principali de performanță menționați în prezentul articol, statele membre pot hotărî să instituie și să utilizeze, la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, și alți indicatori de performanță, împreună cu obiectivele aferente, în afara celor enumerați în anexa I secțiunea 2, în scopul monitorizării performanței proprii și/sau ca parte a planurilor lor de performanță. Acești indicatori și aceste obiective suplimentare vor contribui la îndeplinirea obiectivelor la nivelul Uniunii Europene, precum și a obiectivelor care rezultă la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian. Acești indicatori și aceste obiective suplimentare pot să acopere și să descrie, de exemplu, aspectul civil-militar sau aspectul meteorologic al planului de performanță. Acești indicatori și aceste obiective suplimentare pot fi însoțite de sisteme de stimulare adecvate, stabilite la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian.

▼B

CAPITOLUL II

PREGĂTIREA PLANURILOR DE PERFORMANȚĂ

Articolul 9

Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene

(1) Comisia adoptă obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, ținând seama de inputul furnizat de autoritățile naționale de supervizare și după consultări cu părțile interesate, după cum se menționează la articolul 10 din regulamentul respectiv, și cu alte organizații pertinente în funcție de necesități, precum și cu Agenția Europeană de Siguranță a Aviației în privința aspectelor de siguranță ale performanței.

(2) Obiectivele la nivelul Uniunii Europene se propun de către Comisia Europeană cu minimum 15 luni înainte de începutul perioadei de referință și se adoptă cu minimum 12 luni înainte de începutul perioadei de referință.

(3) Odată cu adoptarea obiectivelor la nivelul Uniunii Europene, Comisia definește, pentru fiecare indicator principal de performanță, pragurile de alertă la depășirea cărora pot fi activate mecanismele de alertare menționate la articolul 18. În cazul indicatorului principal de performanță în domeniul rentabilității, pragurile de alertă privesc atât traficul, cât și evoluția costurilor.

(4) Comisia fundamentează fiecare obiectiv de performanță la nivelul Uniunii Europene printr-o descriere a ipotezelor și a motivațiilor care au determinat stabilirea obiectivului, cum ar fi inputul autorităților naționale de supervizare și alte date concrete, traficul preconizat și, dacă este cazul, nivelul prevăzut al costurilor determinate eficiente pentru Uniunea Europeană.

Articolul 10

Elaborarea planurilor de performanță

(1) La nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, autoritățile naționale de supervizare elaborează planuri de performanță ale căror obiective sunt în concordanță cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene și cu criteriile de evaluare enumerate în anexa III. Trebuie să existe un singur plan de performanță într-un stat membru sau într-un bloc funcțional de spațiu aerian, în cazul în care statele membre în cauză hotărăsc să elaboreze un plan de performanță la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, conform articolului 5 alineatele (1) și (2).

(2) Pentru a sprijini activitatea de pregătire a planurilor de performanță, autoritățile naționale de supervizare trebuie să se asigure că:

(a) furnizorii serviciilor de navigație aeriană comunică elemente relevante din planurile lor de afaceri elaborate în concordanță cu obiectivele la nivelul Uniunii Europene;

▼B

(b) părțile interesate sunt consultate cu privire la planurile și obiectivele de performanță, în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004. Părților interesate li se vor transmite informații adecvate cu minimum trei săptămâni înaintea reuniunii de consultare.

(3) Planurile de performanță vor cuprinde în special:

(a) traficul preconizat exprimat în unități de servicii care urmează a fi prestate în cursul fiecărui an din perioada de referință, împreună cu justificarea cifrelor utilizate;

(b) costurile determinate pentru costurile serviciilor de navigație aeriană stabilite de statul membru sau de statele membre în conformitate cu dispozițiile articolului 15 alineatul (2) literele (a) și (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;

(c) descrierea investițiilor necesare pentru îndeplinirea obiectivelor de performanță, împreună cu o descriere a relevanței acestora în raport cu Planul general european pentru ATM și a concordanței lor cu principalele domenii și direcții de progres și de schimbare prevăzute în acest plan;

(d) obiective de performanță în fiecare domeniu principal de performanță relevant, stabilite prin raportare la fiecare indicator principal de performanță pentru întreaga perioadă de referință, cu valori anuale urmând a fi utilizate în scopuri de monitorizare și stimulare;

(e) o descriere a dimensiunii civil-militare a planului care să descrie performanța aplicării conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian (FUA) în vederea creșterii capacității ținând seama corespunzător de eficacitatea misiunilor militare și, dacă se consideră necesar, indicatorii și obiectivele de performanță relevante, în concordanță cu indicatorii și obiectivele din planul de performanță;

(f) descrierea și justificarea modului în care obiectivele de performanță menționate la litera (d) corespund cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene și contribuie la îndeplinirea acestora;

(g) identificarea clară a diferitelor entități care răspund de îndeplinirea obiectivelor și contribuția lor specifică;

(h) descrierea mecanismelor de stimulare care urmează să fie aplicate diferitelor entități responsabile pentru a stimula îndeplinirea obiectivelor în perioada de referință;

(i) măsurile luate de autoritățile naționale de supervizare pentru a monitoriza îndeplinirea obiectivelor de performanță;

(j) descrierea rezultatelor obținute la consultarea cu părțile interesate, inclusiv problemele ridicate de participanți și acțiunile convenite.

(4) Planurile de performanță se elaborează pe baza modelului prezentat în anexa II și pot conține indicatori suplimentari împreună cu obiectivele aferente în cazul în care statele membre hotărăsc introducerea acestora în temeiul articolului 8 alineatul (6).

▼B

Articolul 11

Sisteme de stimulare

(1) Sistemele de stimulare aplicate de statele membre în cadrul planului lor de performanță trebuie să se conformeze următoarelor principii generale:

(a) să fie eficace, proporționale, credibile și să nu se schimbe în cursul perioadei de referință;

(b) să fie implementate în mod transparent și fără discriminare pentru a sprijini îmbunătățirea performanței în furnizarea serviciilor;

(c) să facă parte din mediul de reglementare cunoscut dinainte tuturor părților interesate și să se aplice pe toată durata perioadei de referință;

(d) să impulsioneze comportamentul entităților care trebuie să stabilească obiective în direcția atingerii unui înalt nivel de performanță și a îndeplinirii obiectivelor aferente.

(2) Stimulentele legate de obiectivele de siguranță trebuie să constituie o încurajare către realizarea deplină și menținerea obiectivelor de siguranță necesare și să permită totodată îmbunătățirea performanței în alte domenii principale de performanță. Aceste stimulente nu sunt de natură financiară și constau în planuri de acțiune cu termene de execuție și/sau cu măsuri asociate de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 2096/2005 al Comisiei din 20 decembrie 2005 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană [1] și/sau de implementare a normelor rezultate din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

(3) Stimulentele aferente obiectivelor de rentabilitate sunt de natură financiară și sunt reglementate de ►C1 dispozițiile corespunzătoare de la articolul 11a din Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 ◄. Ele constau într-un mecanism de împărțire a riscurilor la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian.

(4) Stimulentele legate de obiectivele de capacitate pot fi de natură financiară sau de altă natură, cum ar fi planuri de acțiune cu termene și măsuri asociate, care pot cuprinde prime și penalizări, adoptate de statele membre. Când sunt de natură financiară, stimulentele sunt reglementate de dispozițiile articolului 12 din Regulamentul (CE) nr. 1794/2006.

(5) Stimulentele aferente obiectivelor de mediu urmăresc să promoveze atingerea nivelurilor necesare de performanță în domeniul mediului, permițând totodată îmbunătățirea performanței și în alte domenii principale de performanță. Aceste stimulente sunt de natură financiară sau de altă natură și sunt decise de statele membre în funcție de circumstanțele locale.

[1] JO L 335, 21.12.2005, p. 13.

▼B

(6) În plus, la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, statele membre pot stabili sau aproba sisteme de stimulare aplicabile utilizatorilor spațiului aerian, după cum se prevede la articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 1794/2006.

CAPITOLUL III

ADOPTAREA PLANURILOR DE PERFORMANȚĂ

Articolul 12

Adoptarea inițială a planurilor de performanță

În interval de maximum șase luni de la adoptarea obiectivelor la nivelul Uniunii Europene, statele membre adoptă și comunică Comisiei, la propunerea autorităților naționale de supervizare, planurile lor de performanță la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, care conțin obiective de performanță obligatorii.

Articolul 13

Evaluarea planurilor de performanță și revizuirea obiectivelor

(1) Comisia evaluează planurile de performanță, obiectivele acestora și, în special, concordanța lor cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene, precum și aportul lor adecvat la îndeplinirea acestor obiective, pe baza criteriilor enumerate în anexa III, ținând seama și de modul în care contextul poate să fi evoluat între data adoptării obiectivelor la nivelul Uniunii Europene și data evaluării planului de performanță.

(2) În cazul în care constată că obiectivele de performanță cuprinse într-un plan de performanță concordă cu obiectivele la nivelul Uniunii Europene și contribuie adecvat la îndeplinirea acestora, Comisia înștiințează ►C1 statul sau statele membre în cauză ◄ în acest sens în interval de maximum patru luni de la primirea planului.

(3) În cazul în care constată că unul sau mai multe obiective cuprinse într-un plan de performanță nu concordă cu obiectivele la nivelul Uniunii Europene și nu contribuie adecvat la îndeplinirea acestora, Comisia poate hotărî, în maximum patru luni de la primirea planului și în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, să adreseze statului membru sau statelor membre respective o recomandare de adoptare a unui obiectiv sau unor obiective de performanță revizuite. Astfel de decizii se iau după consultări cu statul membru sau statele membre în cauză și precizează clar ce obiectiv sau obiective trebuie revizuite, precum și motivele care au stat la baza evaluării Comisiei.

(4) Într-un astfel de caz, în maximum două luni de la emiterea recomandării, statul membru sau statele membre în cauză adoptă obiective de performanță revizuite, ținând seama corespunzător de opiniile Comisiei, precum și măsurile adecvate pentru îndeplinirea obiectivelor respective, și înștiințează Comisia în acest sens.

▼B

Articolul 14

Evaluarea obiectivelor de performanță revizuite și adoptarea de măsuri corective

(1) În interval de ►M4 patru luni ◄ de la primirea înștiințării, Comisia evaluează obiectivele de performanță revizuite, în special concordanța lor cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene și aportul lor la îndeplinirea acestora, pe baza criteriilor enumerate în anexa III.

(2) În cazul în care constată că obiectivele revizuite, menționate la articolul 13 alineatul (4) concordă cu obiectivele la nivelul Uniunii Europene și contribuie adecvat la îndeplinirea acestora, Comisia înștiințează ►C1 statul sau statele membre în cauză ◄ în acest sens în interval de maximum ►M4 patru luni ◄ de la primirea obiectivelor revizuite.

(3) În cazul în care, după revizuire, obiectivele de performanță și măsurile aferente continuă să nu concorde cu obiectivele la nivelul Uniunii Europene și să nu contribuie la îndeplinirea acestora, Comisia poate hotărî, în cel mult ►M4 patru luni ◄ de la primirea obiectivelor revizuite și în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, să ceară statului sau statelor membre să ia măsuri corective.

(4) O astfel de decizie trebuie să precizeze exact obiectivul sau obiectivele care trebuie revizuite și motivele care au stat la baza evaluării Comisiei. Pentru a permite statului sau statelor membre să ia măsurile corective adecvate, decizia poate specifica nivelul de performanță la care ar trebui să se situeze obiectivele respective și/sau poate cuprinde sugestii în privința măsurilor adecvate.

(5) În maximum două luni de la decizia Comisiei, statul sau statele membre comunică acesteia măsurile corective pe care le-au adoptat, însoțite de elementele care demonstrează modul în care s-a asigurat conformitatea cu decizia Comisiei.

Articolul 15

▼C1

Planurile de performanță sau măsurile corective adoptate după începutul perioadei de referință

▼B

Planurile de performanță sau măsurile corective adoptate după începutul perioadei de referință ca urmare a implementării procedurilor stabilite la articolele 13 și 14 se aplică retroactiv începând cu prima zi a perioadei de referință.

Articolul 16

Revizuirea obiectivelor la nivelul Uniunii Europene

(1) Comisia poate hotărî să revizuiască obiectivele la nivelul Uniunii Europene în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004:

(a) înainte de începutul perioadei de referință, atunci când are dovezi substanțiale că datele, ipotezele și motivațiile care au stat inițial la baza stabilirii obiectivelor la nivelul Uniunii Europene nu mai sunt valabile;

▼B

(b) în cursul perioadei de referință, ca urmare a aplicării mecanismului de alertare, conform precizărilor de la articolul 18.

(2) Revizuirea obiectivelor la nivelul Uniunii Europene poate duce la modificarea planurilor de performanță existente. În acest caz, Comisia poate hotărî o adaptare corespunzătoare a calendarului stabilit la capitolele II și III din prezentul regulament.

CAPITOLUL IV

MONITORIZAREA REALIZĂRII PERFORMANȚEI

Articolul 17

Monitorizarea și raportarea continuă

(1) Comisia și, la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, autoritățile naționale de supervizare monitorizează implementarea planurilor de performanță. Dacă obiectivele nu sunt îndeplinite în perioada de referință, autoritățile naționale de supervizare aplică măsurile corespunzătoare, definite în planul de performanță, pentru remedierea situației. În acest scop se utilizează valorile anuale din planul de performanță.

(2) Când într-un stat membru sau într-un bloc funcțional de spațiu aerian se constată o scădere semnificativă și persistentă a performanței, care afectează și alte state părți la „cerul unic european” și/sau ansamblul spațiului aerian european, Comisia poate cere statelor membre în cauză și organismului sau autorității de supervizare la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian în cauză să stabilească, să aplice și să-i comunice măsurile adecvate pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite în planul lor de performanță.

▼M1

(2a) Comisia monitorizează punerea în aplicare a planului de performanță elaborat de administratorul de rețea. Dacă obiectivele nu sunt îndeplinite în perioada de referință, Comisia aplică măsurile corespunzătoare, prevăzute în planul de performanță, în scopul remedierii situației. În acest scop, se utilizează valorile anuale din planul de performanță.

▼B

(3) Cel puțin o dată pe an și când există riscul ca obiectivele de performanță să nu fie îndeplinite, statele membre raportează Comisiei rezultatele monitorizării planurilor și obiectivelor de performanță efectuate de autoritățile de supervizare naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian. Cel puțin o dată pe an, Comisia raportează cu privire la îndeplinirea obiectivelor de performanță Comitetului pentru „cerul unic european”.

Articolul 18

Mecanisme de alertare

(1) Atunci când, la nivelul Uniunii Europene, se ating pragurile de alertă menționate la articolul 9 alineatul (3), din cauza unor împrejurări care nu puteau fi prevăzute la începutul perioadei și care nu pot fi controlate și depășite de statele membre, Comisia analizează situația, consultându-se cu statele membre prin intermediul Comitetului pentru „cerul unic european”, și, în interval de trei luni, propune măsurile adecvate, printre care se poate număra revizuirea obiectivelor de

▼B

performanță la nivelul Uniunii Europene și, prin urmare, și revizuirea obiectivelor de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian.

(2) Atunci când, la nivel național sau la nivelul unui bloc funcțional de spațiu aerian, se ating pragurile de alertă menționate la articolul 9 alineatul (3), din cauza unor împrejurări care nu puteau fi prevăzute la începutul perioadei și care nu pot fi controlate și depășite de statele membre și de entitățile implicate în realizarea obiectivelor de performanță, autoritatea sau organismul național de supervizare analizează situația, păstrând legătura cu Comisia, și, în interval de trei luni, poate propune măsurile adecvate, printre care se poate număra revizuirea obiectivelor de performanță naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian.

(3) Statele membre pot hotărî ca, la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, să adopte praguri de alertă diferite de cele menționate la articolul 9 alineatul (3), pentru a ține seama de împrejurările și caracteristicile locale. Într-un astfel de caz, pragurile respective sunt prevăzute în planurile de performanță și sunt în concordanță cu pragurile adoptate în temeiul articolului 9 alineatul (3). Diferențele trebuie să fie susținute prin justificări amănunțite. La activarea acestor praguri, se aplică procedura prevăzută la alineatul (2).

(4) Atunci când implementarea unui mecanism de alertare implică revizuirea planurilor și obiectivelor de performanță, Comisia facilitează această revizuire prin adaptarea calendarului aplicabil, în conformitate cu procedura menționată în capitolele II și III din prezentul regulament.

Articolul 19

Facilitarea procesului de monitorizare a conformității

Furnizorii de servicii de navigație aeriană facilitează inspecțiile și controalele, inclusiv vizitele la fața locului, efectuate de Comisie și de autoritatea sau autoritățile naționale de supervizare care răspund de supravegherea lor, de entități calificate acționând în numele acestora din urmă sau de AESA dacă este cazul. Fără a aduce atingere competențelor de supraveghere ale autorităților naționale de supervizare și ale AESA, persoanele autorizate vor fi abilitate:

(a) să examineze documentele și orice alt material relevant pentru stabilirea planurilor și obiectivelor de performanță în toate domeniile principale de performanță;

(b) să facă copii după documentele respective sau să ia extrase din ele;

(c) să solicite explicații verbale la fața locului.

Aceste inspecții și controale se efectuează cu respectarea procedurilor aflate în vigoare în statul membru în care sunt efectuate.

▼B

CAPITOLUL V

CULEGEREA, VALIDAREA, EXAMINAREA, EVALUAREA ȘI DISEMINAREA INFORMAȚIILOR LEGATE DE PERFORMANȚA NAVIGAȚIEI AERIENE PENTRU CERUL UNIC EUROPEAN

Articolul 20

Culegerea și validarea datelor pentru analizarea performanței

(1) Pe lângă datele deja culese de Comisie prin alte instrumente ale Uniunii Europene și care pot fi, de asemenea, utilizate pentru analizarea performanței, autoritățile naționale, furnizorii de servicii de navigație aeriană, coordonatorii de aeroporturi și transportatorii aerieni asigură furnizarea către Comisie a datelor menționate în anexa IV în conformitate cu cerințele prevăzute în această anexă.

(2) Autoritățile naționale pot delega sau repartiza, în parte sau total, sarcina furnizării datelor între autoritățile lor naționale de supervizare, furnizorii de servicii de navigație aeriană, operatorii și coordonatorii de aeroporturi, pentru a ține seama de caracteristicile locale și de canalele de raportare existente.

(3) Furnizorii de date iau măsurile necesare pentru a asigura calitatea, validarea și transmiterea la timp a datelor, însoțite de dovezi ale controalelor de calitate și ale proceselor de validare, explicații legate de calitatea datelor la cererea expresă a Comisiei Europene și, dacă este cazul, planuri de acțiune pentru ameliorarea calității datelor. Datele se furnizează gratuit, sub formă electronică, utilizând formatul precizat de Comisie unde este cazul.

(4) Comisia evaluează calitatea și validează datele transmise în conformitate cu alineatul (1). Când datele nu permit utilizarea adecvată pentru analizarea performanței, Comisia poate lua măsurile corespunzătoare pentru evaluarea și îmbunătățirea calității datelor în cooperare cu statele membre și, în special, cu autoritățile naționale de supervizare.

(5) În scopul prezentului regulament, se consideră că datele referitoare la performanță, menționate la alineatul (1) și care au fost deja furnizate Eurocontrol, au fost furnizate Comisiei. Atunci când nu este cazul, Comisia și Eurocontrol iau măsurile necesare pentru a se asigura că datele respective sunt puse la dispoziția Comisiei conform cerințelor descrise la alineatul (3).

(6) Ori de câte ori sunt identificate noi cerințe semnificative referitoare la date sau este de așteptat o calitate insuficientă a datelor, Comisia poate iniția studii pilot, care se efectuează pe bază de voluntariat de către statele membre, înainte de a se introduce noi cerințe privitoare la date prin modificarea prezentului regulament. Aceste studii pilot se vor efectua pentru a evalua fezabilitatea culegerii datelor în cauză, luând în considerare avantajele de a dispune de aceste date în raport cu costurile culegerii lor și sarcina impusă respondenților.

▼B

Articolul 21

Difuzarea informațiilor

(1) Comisia difuzează informații generale în sensul obiectivelor prevăzute la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei [1], în special articolul 4, și în conformitate cu articolul 18 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

(2) Informațiile prevăzute la articolul 3 alineatul (3) litera (a) sunt puse la dispoziția părților interesate în cauză, în special pe cale electronică.

(3) Rapoartele anuale menționate la articolul 3 alineatul (3) litera (k) sunt puse la dispoziția publicului. O trimitere la aceste rapoarte se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Comisia poate hotărî să furnizeze regulat și alte informații generale părților interesate în cauză, în special pe cale electronică.

(4) Obiectivele la nivelul Uniunii Europene menționate la articolul 9 și o trimitere la planurile de performanță adoptate, menționate în capitolul III, sunt făcute publice și se publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(5) Accesul la informații specifice, cum ar fi datele și statisticile validate, se acordă individual furnizorilor de date la care informațiile și activitățile se referă în mod direct.

CAPITOLUL VI

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 22

Recursul

Statele membre se asigură că deciziile adoptate în temeiul prezentului regulament sunt motivate corespunzător și fac obiectul unei proceduri eficace de examinare și/sau de recurs.

Articolul 23

Măsuri tranzitorii

Statele membre care hotărăsc să adopte un plan de performanță cu obiective la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian în cursul primei perioade de referință se asigură că:

(a) planul înlocuiește planurile naționale începând cu data de 1 ianuarie a unuia dintre anii perioadei de referință;

(b) durata planului nu depășește durata rămasă din perioada de referință;

[1] JO L 145, 31.5.2001, p. 43.

▼B

(c) planul face dovada că obiectivele sale de performanță sunt cel puțin la fel de ambițioase ca și fostele obiectivele naționale puse la un loc.

Articolul 24

Analizarea sistemului

Comisia analizează eficacitatea procesului până la 1 iulie 2013. Până la sfârșitul lui 2014 și, în mod periodic, după această dată, Comisia analizează sistemul de performanță, în special impactul, eficacitatea și sfera de aplicare a acestuia, ținând seama corespunzător de activitățile pe care ICAO le desfășoară în acest domeniu.

▼M3

_____

▼B

Articolul 26

Intrarea în vigoare

(1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(2) Capitolul V se aplică începând de la 1 ianuarie 2011. Prima perioadă de referință începe la 1 ianuarie 2012.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

▼B

ANEXA I

INDICATORII PRINCIPALI DE PERFORMANȚĂ (KPI)

Secțiunea 1: Pentru stabilirea obiectivelor la nivelul Uniunii Europene:

1. INDICATORII PRINCIPALI DE PERFORMANȚĂ ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI

(a) Primul KPI la nivelul Uniunii Europene în materie de siguranță este nivelul minim al primului KPI definit în secțiunea 2 punctul 1 litera (a) de mai jos pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană și, respectiv, pentru autoritățile naționale de supervizare.

(b) Al doilea KPI la nivelul Uniunii Europene în materie de siguranță este procentul de aplicare a clasificării după gravitate a instrumentului de analiză a riscurilor, așa cum este definită în secțiunea 2 punctul 1 litera (b) de mai jos, în statele în care se aplică acest regulament, pentru a asigura o raportare armonizată a evaluării gravității în cazurile de nerespectare a distanței minime de separare, de incursiuni pe pistă și de evenimente tehnice specifice ATM.

(c) Al treilea KPI la nivelul Uniunii Europene în materie de siguranță este nivelul minim al măsurii de cultură justă la sfârșitul perioadei de referință, așa cum este definită în secțiunea 2 punctul 1 litera (c) de mai jos.

Nu se stabilesc obiective la nivelul Uniunii Europene în prima perioadă de referință pentru indicatorii principali de performanță enumerați mai sus. În cursul primei perioade de referință, Comisia utilizează datele culese pentru validarea și evaluarea acestor indicatori principali de performanță, spre a se asigura că riscul pentru siguranță este identificat, atenuat și gestionat în mod corect. Pe această bază, Comisia adoptă, dacă este cazul, noi indicatori principali de performanță prin revizuirea prezentei anexe.

2. INDICATORUL DE MEDIU

2.1. Pentru prima perioadă de referință:

Primul KPI la nivelul Uniunii Europene în materie de mediu este eficiența medie a zborului orizontal pe rută, definită astfel:

— eficiența medie a zborului orizontal pe rută este diferența dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei efective și traiectoria optimă care este, în general, ortodromică;

— segmentul „pe rută” se definește ca distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroportului;

— zborurile luate în considerare pentru acest indicator sunt:

(a) toate zborurile comerciale în regim IFR (reguli pentru zborul instrumental) din interiorul spațiului aerian european;

(b) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea în afara spațiului aerian european, se ia în considerare doar segmentul parcurs în interiorul spațiului aerian european;

— zborurile circulare și zborurile pe distanțe ortodromice sub 80 de mile nautice între terminale sunt excluse.

▼B

Al doilea KPI la nivelul Uniunii Europene în materie de mediu este utilizarea eficientă a structurilor de spațiu aerian civile/militare, cum ar fi rutele condiționate (CDR). În cursul primei perioade de referință, acest indicator este monitorizat de Comisie. Stabilirea obiectivelor începe din a doua perioadă de referință.

2.2. Începând din a doua perioadă de referință, se elaborează un al treilea KPI la nivelul Uniunii Europene destinat aspectelor de mediu specifice serviciilor de navigație aeriană (ANS) aeroportuare.

3. INDICATORUL DE CAPACITATE

3.1. Pentru prima perioadă de referință:

Primul KPI la nivelul Uniunii Europene în materie de capacitate îl reprezintă minutele de întârziere ATFM (gestionarea fluxului de trafic aerian) pe rută per zbor, care se definesc după cum urmează:

(a) întârzierea ATFM pe rută este întârzierea calculată de unitatea centrală de ATFM, definită în Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei din 25 martie 2010 de stabilire a unor norme comune privind managementul fluxului de trafic aerian [1] și exprimată ca diferența dintre timpul de decolare solicitat de operatorul aeronavei în ultimul plan de zbor prezentat și timpul de decolare calculat, alocat de unitatea centrală de ATFM;

(b) indicatorul are în vedere toate zborurile IFR din interiorul spațiului aerian european și se referă la toate cauzele de întârzieri ATFM;

(c) indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic.

Pentru a pregăti elaborarea unui al doilea KPI de capacitate la nivel european, Comisia culege, consolidează și monitorizează începând din prima perioadă de referință:

(a) totalul întârzierilor ATFM care pot fi imputate serviciilor de navigație aeriană de pe terminaluri și aeroporturi;

(b) timpul suplimentar de rulare la decolare;

(c) timpul suplimentar în ASMA (*Arrival Sequencing and Metering Area* – zona de secvențializare și spațiere a sosirilor), în cazul aeroporturilor cu peste 100 000 de mișcări comerciale pe an.

3.2. Începând din a doua perioadă de referință, pe baza monitorizării descrise la punctul 3.1, se elaborează un al doilea indicator de capacitate la nivel european destinat aspectelor de capacitate specifice ANS aeroportuare.

4. INDICATORUL DE RENTABILITATE

4.1. Pentru prima perioadă de referință:

În materie de rentabilitate, KPI la nivelul Uniunii Europene este tariful unitar determinat mediu pe UE pentru serviciile de navigație aeriană de rută, care se definește după cum urmează:

(a) indicatorul este rezultatul raportului dintre costurile determinate și traficul preconizat, exprimat în unități de servicii care se anticipează pentru perioada respectivă la nivelul Uniunii Europene, așa cum sunt cuprinse în ipotezele Comisiei pentru stabilirea indicatorilor la nivelul Uniunii Europene conform articolului 9 alineatul (4);

(b) indicatorul este exprimat în euro, în termeni reali;

[1] JO L 80, 26.3.2010, p. 10.

▼B

(c) indicatorul se furnizează pentru fiecare an al perioadei de referință.

În prima perioadă de referință, Comisia culege, consolidează și monitorizează tarifele unitare și costurile serviciilor de navigație aeriană terminale în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1794/2006.

4.2. Începând din a doua perioadă de referință, al doilea KPI de rentabilitate la nivelul Uniunii Europene este tariful unitar determinat mediu pe UE pentru serviciile de navigație aeriană terminale.

Secțiunea 2: Pentru stabilirea obiectivelor naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian (FAB):

▼M4

1. INDICATORII PRINCIPALI DE PERFORMANȚĂ ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI

(a) Primul KPI la nivel național/FAB în materie de siguranță pentru prima perioadă de referință este eficacitatea managementului siguranței, măsurată printr-o metodologie bazată pe analiza maturității cadrului de siguranță ATM.

În ceea ce privește statele membre și autoritățile lor naționale de supervizare, precum și furnizorii de servicii de navigație aeriană certificați pentru furnizarea de servicii de trafic aerian sau servicii de comunicații, de navigație și de supraveghere, acest KPI se măsoară prin nivelul de realizare a următoarelor obiective de management:

— politica și obiectivele în domeniul siguranței;

— managementul riscurilor de siguranță;

— asigurarea siguranței;

— promovarea siguranței;

— cultura siguranței.

(b) Cel de-al doilea KPI la nivel național/FAB pentru prima perioadă de referință este aplicarea clasificării după gravitate de mai jos pe baza metodologiei instrumentului de analiză a riscurilor la raportarea a cel puțin trei categorii de incidente: nerespectarea distanței minime de separare, incursiunile pe pistă și incidentele specifice ATM la toate centrele de control al traficului aerian și la toate aeroporturile. Statele membre pot hotărî să nu aplice metoda în cazul aeroporturilor unde se înregistrează sub 50 000 de mișcări de transport aerian comercial pe an.

La raportarea incidentelor menționate mai sus, statele membre și furnizorii de servicii de navigație aeriană utilizează următoarele grade de gravitate:

— incident grav

— incident major

— incident semnificativ

— fără efecte asupra siguranței

— nedeterminat; de exemplu atunci când nu sunt disponibile suficiente informații sau când probele neconcludente sau contradictorii împiedică o astfel de determinare.

Fiecare incident face obiectul raportării cu privire la aplicarea metodei.

(c) Cel de-al treilea KPI la nivel național/FAB pentru prima perioadă de referință este raportarea de către statele membre și furnizorii lor de servicii de navigație aeriană, cu ajutorul unui chestionar elaborat în conformitate cu litera (e), prin care se măsoară nivelul de existență și nivelul corespunzător de inexistență a unui regim de cultură justă.

▼M4

(d) În cursul primei perioade de referință nu vor exista obiective de performanță la nivelul UE în domeniul siguranței. Statele membre pot stabili însă obiective corespunzătoare acestor KPI în domeniul siguranței.

(e) Pentru a facilita aplicarea și măsurarea KPI în domeniul siguranței, AESA – în consultare cu organismul de evaluare a performanței - adoptă înainte de începerea primei perioade de referință mijloacele acceptabile de conformitate și documentele orientative în conformitate cu procedura adoptată în temeiul articolului 52 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

(f) Eurocontrol furnizează, în timp util, informațiile necesare pentru elaborarea documentelor menționate la litera (e), printre care se numără cel puțin descrierea metodologiei instrumentului de analiză a riscurilor și dezvoltarea ulterioară a acesteia, precum și detaliile referitoare la metodologia utilizată pentru analiza maturității cadrului de siguranță și factorii săi de ponderare.

(g) Înainte de data de 1 februarie a fiecărui an, autoritățile naționale de supervizare comunică AESA măsurătoarea anuală a KPI menționate la literele (a) și (c) (chestionarele referitoare la eficacitatea managementului siguranței și la regimul de cultură justă) efectuată, pentru anul anterior, de către autoritățile naționale de supervizare și furnizorii de servicii de navigație aeriană. Aceste măsurători anuale se utilizează ca informații de referință pentru funcțiile de monitorizare descrise la literele (h) și (i). Dacă apar modificări ale măsurătorii anuale a KPI, autoritățile naționale de supervizare comunică aceste modificări înainte de termenul la care trebuie prezentat următorul raport anual.

(h) Autoritățile naționale de supervizare monitorizează aplicarea și măsurarea KPI în domeniul siguranței de către furnizorii de servicii de navigație aeriană, în conformitate cu procedurile pentru supravegherea siguranței stabilite în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011 al Comisiei ([1]).

(i) În contextul inspecțiilor de standardizare, AESA monitorizează aplicarea și măsurarea KPI în domeniul siguranței de către autoritățile naționale de supervizare, în conformitate cu metodele de lucru menționate la articolul 24 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008. AESA informează organismul de evaluare a performanței cu privire la rezultatele acestor inspecții.

▼B

2. INDICATORUL DE MEDIU

2.1. Pentru prima perioadă de referință, nu există KPI obligatoriu în materie de mediu la nivel național/FAB.

Fără a aduce atingere cerințelor locale privind mediul, statele membre colaborează cu Comisia la stabilirea unui KPI în materie de mediu pentru tratarea aspectelor de mediu specifice ANS aeroportuare.

2.2. Pentru a doua perioadă de referință, KPI în materie de mediu la nivel național/FAB este elaborarea unui proces la nivel național/FAB de ameliorare a configurării rutelor până la sfârșitul perioadei de referință, care să includă utilizarea eficientă a structurilor de spațiu aerian civile/militare (de exemplu CDR).

3. INDICATORUL DE CAPACITATE

3.1. Pentru prima perioadă de referință:

La nivel național/FAB, KPI în materie de capacitate este reprezentat de minutele de întârziere ATFM pe rută per zbor. Acest indicator se definește după cum urmează:

(a) indicatorul este definit în secțiunea 1 punctul 3.1;

(b) indicatorul se furnizează pentru fiecare an al perioadei de referință.

([1]) JO L 271, 18.10.2011, p. 15.

▼B

Pentru a pregăti elaborarea unui al doilea KPI la nivel național/FAB în materie de capacitate, statele membre raportează, începând din prima perioadă de referință:

(a) totalul întârzierilor ATFM care pot fi imputate serviciilor de navigație aeriană de pe terminaluri și aeroporturi;

(b) timpul suplimentar de rulare la decolare;

(c) timpul suplimentar în ASMA (zona de secvențializare și spațiere a sosirilor), în cazul aeroporturilor cu peste 100 000 de mișcări comerciale pe an.

3.2. Începând din a doua perioadă de referință, se implementează un al doilea KPI la nivel național/FAB în materie de capacitate destinat aspectelor de capacitate specifice terminalelor și aeroporturilor.

4. INDICATORUL DE RENTABILITATE

4.1. Pentru prima perioadă de referință, KPI la nivel național/FAB în materie de rentabilitate este tariful unitar determinat la nivel național/FAB pentru serviciile de navigație aeriană de rută care se definește după cum urmează:

(a) indicatorul este rezultatul raportului dintre costurile determinate și traficul preconizat, consemnat în planurile de performanță în conformitate cu articolul 10 alineatul (3) literele (a) și (b);

(b) indicatorul este exprimat în moneda națională, în termeni reali;

(c) indicatorul se furnizează pentru fiecare an al perioadei de referință.

În plus, statele raportează tarifele unitare și costurile serviciilor de navigație internă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1794/2006 și prezintă justificări Comisiei pentru orice diferență față de nivelurile preconizate.

4.2. Începând din a doua perioadă de referință, se implementează ►C1 un al doilea KPI în materie de rentabilitate la nivel național/FAB ◄: tariful unitar sau tarifele unitare la nivel național/FAB pentru serviciile de navigație aeriană terminale.

▼B

ANEXA II

MODEL PENTRU PLANURILE DE PERFORMANȚĂ

Planurile de performanță naționale sau ale blocurilor funcționale de spațiu aerian au la bază următoarea structură:

1. INTRODUCERE

1.1. Descrierea situației (domeniul de aplicare al planului, entitățile care fac obiectul planului, plan național sau la nivelul FAB etc.)

1.2. Descrierea scenariului macroeconomic pentru perioada de referință, care cuprinde ipoteze globale ►C1 (trafic preconizat etc.) ◄

1.3. Descrierea rezultatelor consultațiilor desfășurate cu părțile interesate pentru pregătirea planului de performanță (principalele probleme ridicate de participanți și, dacă este posibil, compromisurile la care s-a ajuns)

2. OBIECTIVELE DE PERFORMANȚĂ LA NIVEL NAȚIONAL ȘI/SAU LA NIVELUL BLOCULUI FUNCȚIONAL DE SPAȚIU AERIAN

2.1. Obiectivele de performanță în fiecare domeniu principal de performanță, stabilite cu trimitere la fiecare indicator principal de performanță, pentru întreaga perioadă de referință și cu valori anuale fixate în scopuri de monitorizare și de stimulare:

(a) **Siguranță**

— Eficacitatea managementului siguranței: obiective naționale/FAB definite în conformitate cu anexa I secțiunea 2 punctul 1 litera (a) pentru fiecare an al perioadei de referință (facultative în prima perioadă de referință)

— Aplicarea clasificării după gravitate din cadrul instrumentului de analiză a riscurilor: obiective naționale/FAB definite în conformitate cu anexa I secțiunea 2 punctul 1 litera (b) pentru fiecare an al perioadei de referință (valori da/nu)

— Cultură justă: obiective naționale/FAB definite în conformitate cu anexa I secțiunea 2 punctul 1 litera (c) pentru fiecare an al perioadei de referință (facultative în prima perioadă de referință)

(b) **Capacitate**

— Minute de întârziere ATFM pe rută per zbor

(c) **Mediu**

— Descrierea procesului național/FAB de ameliorare a configurării rutelor (facultativ în prima perioadă de referință)

(d) **Rentabilitate**

— Costuri determinate ale serviciilor de navigație aeriană de rută și terminale, stabilite în conformitate cu dispozițiile articolului 15 alineatul (2) literele (a) și (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și prin aplicarea dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 1794/2006 pentru fiecare an al perioadei de referință

— Unități de servicii de rută preconizate pentru fiecare an al perioadei de referință

▼B

— În consecință, tarifele unitare determinate pentru perioada de referință

— Descrierea și justificarea rentabilității capitalului propriu înregistrate de furnizorii de servicii de navigație aeriană în raport cu riscurile efective suportate

— Descrierea investițiilor necesare pentru îndeplinirea obiectivelor de performanță, însoțită de o descriere a relevanței lor în raport cu Planul general european pentru ATM și a concordanței lor cu principalele domenii și direcții de progres și de schimbare stabilite în acest plan

2.2. Descrierea și explicarea concordanței obiectivelor de performanță cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii Europene

2.3. Descrierea și explicarea reporturilor din anii anteriori perioadei de referință

2.4. Descrierea parametrilor utilizați de statele membre la stabilirea stimulentelor și a modului de împărțire a riscurilor

3. CONTRIBUȚIA FIECĂREI ENTITĂȚI RESPONSABILE

3.1. Obiective individuale de performanță pentru fiecare entitate responsabilă

3.2. Descrierea mecanismelor de stimulare care urmează să fie aplicate fiecărei entități pentru a promova îndeplinirea obiectivelor în cursul perioadei de referință

4. DIMENSIUNEA MILITARĂ A PLANULUI

Descrierea dimensiunii civil-militare a planului, arătând modul în care se aplică conceptul de utilizare flexibilă a spațiului aerian (FUA) în scopul creșterii capacității, ținând seama corespunzător de eficacitatea misiunilor militare și, dacă se consideră necesar, de indicatorii și obiectivele de performanță relevante, în concordanță cu indicatorii și obiectivele din planul de performanță

5. ANALIZA DE SENSIBILITATE ȘI COMPARAȚIA CU PLANUL DE PERFORMANȚĂ PRECEDENT

5.1. Sensibilitatea la ipoteze externe

5.2. Comparație cu planul de performanță precedent (nu se aplică pentru prima perioadă de referință)

6. IMPLEMENTAREA PLANULUI DE PERFORMANȚĂ

Descrierea măsurilor instituite de autoritățile naționale de supervizare pentru îndeplinirea obiectivelor de performanță, cum ar fi:

— mecanisme de monitorizare pentru a asigura implementarea programelor de siguranță și a planurilor de afaceri ale ANS;

— măsuri de monitorizare și de raportare privind implementarea planurilor de performanță, inclusiv modul de abordare a situației dacă obiectivele nu sunt îndeplinite în perioada de referință.

▼B

ANEXA III

PRINCIPII PENTRU EVALUAREA CONCORDANȚEI DINTRE OBIECTIVELE DE PRFORMANȚĂ LA NIVELUL UNIUNII EUROPENE ȘI CELE NAȚIONALE SAU LA NIVELUL BLOCULUI FUNCȚIONAL DE SPAȚIU AERIAN

Comisia utilizează următoarele criterii de evaluare:

1. **Criterii generale**

(a) Respectarea cerințelor legate de pregătirea și adoptarea planului de performanță și, în special, evaluarea justificărilor prezentate în planul de performanță

(b) Analiză faptică, ținând seama de situația generală din fiecare stat în parte

(c) Interrelațiile dintre toate obiectivele de performanță

(d) Standardele de performanță la începutul perioadei de referință și, în consecință, marja de ameliorare existentă

2. **Siguranță**

(a) Eficacitatea managementului siguranței: atât pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană, cât și pentru autoritățile naționale de supervizare, marja suplimentară utilizată în planul de performanță și evaluată de Comisie este cel puțin egală cu valoarea indicatorului corespunzător la nivelul Uniunii Europene la sfârșitul perioadei de referință (facultativ în prima perioadă de referință)

(b) Aplicarea clasificării după gravitate din cadrul instrumentului de analiză a riscurilor: concordanța indicatorului principal de performanță la nivel local, definit în anexa I secțiunea 2 punctul 1 litera (b), cu indicatorul la nivelul UE pentru fiecare an al perioadei de referință

(c) Cultura justă: nivelul obiectivului național/FAB la sfârșitul perioadei de referință, utilizând indicatorul principal de performanță definit în anexa I secțiunea 2 punctul 1 litera (c), este cel puțin egal cu obiectivul UE definit în conformitate cu anexa I secțiunea 1 punctul 1 litera (c) (facultativ în prima perioadă de referință)

▼M1

3. **Mediu**

Configurarea rutelor: nu se aplică în prima perioadă de referință. În a doua perioadă de referință, se evaluează procesul de configurare a rutelor utilizat în planul de performanță și coerența acestuia cu procesul de dezvoltare a planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute elaborat de administratorul de rețea.

4. **Capacitate**

Nivelul întârzierilor: se compară nivelul preconizat al întârzierilor ATFM pe rută utilizat în planul de performanță cu valoarea de referință furnizată de procesul de planificare a capacității al Eurocontrol și în planul de administrare a rețelei elaborat de administratorul de rețea.

▼B

5. **Rentabilitate**

(a) Tendința tarifului unitar: se evaluează dacă evoluția preconizată a tarifelor unitare determinate concordă cu obiectivul de rentabilitate la nivelul Uniunii Europene și dacă are un aport corespunzător la îndeplinirea obiectivului menționat pe întreaga perioadă de referință și în fiecare an în parte

▼B

(b) Nivelul tarifului unitar determinat: se compară tarifele unitare locale prezentate cu tariful unitar mediu al statelor membre sau al blocurilor funcționale de spațiu aerian care prezintă un mediu economic și operațional similar, conform definiției Comisiei

(c) Rentabilitatea capitalului propriu: se evaluează rentabilitatea capitalului propriu a furnizorilor de servicii de navigație aeriană în raport cu riscurile efective suportate

(d) Ipoteze privind traficul preconizat: se compară previziunile privind unitățile de servicii la nivel local, utilizate în planul de performanță, cu o previziune de referință, cum ar fi previziunile de trafic emise de Serviciul de statistică și previziuni al Eurocontrol (STATFOR)

(e) Ipoteze economice: se verifică dacă ipotezele privind inflația, utilizate în planul de performanță, sunt în concordanță cu o previziune de referință, cum ar fi previziunile Fondului Monetar Internațional (FMI)/Eurostat

▼B

ANEXA IV

LISTA DATELOR CARE TREBUIE FURNIZATE ÎN SCOPUL APLICĂRII PREZENTULUI REGULAMENT

1. DE CĂTRE AUTORITĂȚILE NAȚIONALE:

1.1. **Specificarea seturilor de date**

În scopul analizării performanței, autoritățile naționale trebuie să furnizeze următoarele date:

(a) informații necesare pentru respectarea indicatorului principal de performanță în materie de siguranță menționat în anexa I secțiunea 2 punctul 1 litera (a);

(b) Programul de Siguranță a Statului în conformitate cu Standardul 2.27.1 al ICAO anexa 11 amendamentul 47-B din 20 iulie 2009.

În plus, autoritățile naționale se asigură că următoarele date sunt disponibile pentru analizarea performanței:

(c) date utilizate și calculate de unitatea centrală de ATFM, definită în Regulamentul (UE) nr. 255/2010 privind ATFM, cum ar fi planuri de zbor pentru traficul aerian general în regim IFR, rute reale, date de supraveghere, întârzieri generate de gestionarea traficului aerian de rută și aeroportuar, exceptări de la măsurile de management al fluxurilor de trafic aerian, respectarea sloturilor de gestionare a traficului aerian, frecvența de utilizare a rutelor condiționate;

(d) evenimente de siguranță în domeniul ATM, conform definiției din cerința de reglementare în materie de siguranță a Eurocontrol, ESARR 2, ediția 3.0, intitulată „Raportarea și evaluarea evenimentelor de siguranță în domeniul ATM”;

▼M2

(e) rapoartele de siguranță ale autorităților naționale de supervizare, menționate la articolele 7, 8 și 14 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011 al Comisiei [1], precum și rapoartele acestor autorități cu privire la rezolvarea deficiențelor de siguranță identificate care fac obiectul planurilor de acțiuni corective;

▼B

(f) informații privind recomandările în materie de siguranță și acțiunile corective întreprinse pe baza analizării/anchetării incidentelor de ATM în conformitate cu Directiva 94/56/CE a Consiliului [2] privind anchetarea accidentelor și Directiva 2003/42/CE privind raportarea evenimentelor în aviația civilă;

(g) informații privind elementele introduse pentru a promova aplicarea unei culturi juste;

(h) date în sprijinul îndeplinirii sarcinilor menționate la articolul 4 alineatul (1) literele (m) și (n) din Regulamentul (CE) nr. 2150/2005 al Comisiei din 23 decembrie 2005 de stabilire a unor norme comune pentru utilizarea flexibilă a spațiului aerian [3].

1.2. **Periodicitatea și termenele de furnizare a datelor**

Datele menționate la punctul 1.1 literele (a), (b), (d), (e), (g) și (h) se furnizează în regim anual.

Datele menționate la punctul 1.1 literele (c) și (f) se furnizează în regim lunar.

---

[1] JO L 271, 18.10.2011, p. 15.
[2] JO L 319, 12.12.1994, p. 14.
[3] JO L 342, 24.12.2005, p. 20.

▼B

2. DE CĂTRE FURNIZORII DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

Prezenta secțiune se aplică furnizorilor de servicii de navigație aeriană care prestează serviciile menționate la articolul 1 alineatul (2). În unele cazuri individuale, autoritățile naționale pot include și furnizori de servicii de navigație aeriană care se situează ►C1 sub limitele menționate la articolul 1 alineatul (3) ◄. Autoritățile informează Comisia în această privință.

2.1. **Specificarea seturilor de date**

În scopul analizării performanței, furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să furnizeze următoarele date:

(a) datele menționate în specificația Eurocontrol intitulată „Specificația EUROCONTROL privind dezvăluirea informațiilor economice”, ediția 2.6 din 31 decembrie 2008, cu numărul de referință EUROCONTROL-SPEC-0117;

(b) rapoartele anuale și părțile referitoare la performanță din planurile de afaceri și din planul anual elaborate de furnizorul de servicii de navigație aeriană în conformitate cu secțiunile 2.2 și 9 din anexa I la ►C1 Regulamentul (CE) nr. 2096/2005 ◄;

(c) informații necesare pentru respectarea indicatorului principal de performanță în materie de siguranță menționat în anexa I secțiunea 2 punctul 1 litera (a);

(d) informații privind elementele introduse pentru a promova aplicarea unei culturi juste.

2.2. **Periodicitatea și termenele de furnizare a datelor**

Datele pentru anul (n) menționate la articolul 2 litera (a) se furnizează în regim anual, înaintea datei de 15 iulie a anului (n + 1), cu excepția prognozelor care se furnizează până la 1 noiembrie anul (n + 1). Primul an de referință (n) este 2010.

Datele menționate la articolul 2 literele (b) și (c) se furnizează în regim anual.

3. DE CĂTRE OPERATORII DE AEROPORTURI

Prezenta secțiune se aplică operatorilor de aeroporturi care prestează servicii pe aeroporturile UE cu peste 150 000 de mișcări comerciale de transport aerian pe an și tuturor aeroporturilor coordonate și cu facilități orare, cu peste 50 000 de mișcări comerciale de transport aerian pe an. În unele cazuri individuale, statele membre pot include și aeroporturi care se situează sub aceste limite. Statele membre informează Comisia în această privință.

3.1. **Definiții**

În sensul acestei anexe, se aplică următoarele definiții:

(a) „identificarea aeroportului” înseamnă descrierea aeroportului cu ajutorul codului standard ICAO de 4 litere, definit în ICAO Doc. 7910 (ediția 120 – iunie 2006);

(b) „parametri de coordonare” înseamnă parametrii de coordonare definiți în Regulamentul (CEE) nr. 95/93;

(c) „capacitate declarată a aeroportului” înseamnă parametrii de coordonare furnizați sub forma indicării numărului maxim de sloturi pe unitate de timp (perioadă bloc) care pot fi alocate de coordonator. Durata blocurilor poate să varieze. În plus, mai multe blocuri de durate diferite pot fi suprapuse pentru a controla concentrația zborurilor într-o anumită perioadă de timp. Utilizarea valorilor capacității declarate pe tot sezonul înseamnă fixarea timpurie a capacității sezoniere a infrastructurii aeroportuare;

(d) „înmatricularea aeronavei” înseamnă o serie de caractere alfanumerice corespunzătoare numărului efectiv de înmatriculare a aeronavei;

▼B

(e) „tipul aeronavei” înseamnă un cod (maximum 4 caractere) de identificare a tipului de aeronavă, cum se arată în instrucțiunile ICAO;

(f) „indicativ de zbor” înseamnă o serie de caractere alfanumerice utilizate pentru identificarea zborului;

(g) „codul aerodromului de plecare” și „codul aerodromului de destinație” înseamnă codul aeroportului constând în indicativul de 4 litere al ICAO sau cel de 3 litere al IATA;

(h) „ștampile de datare OOOI (*Out-Off-On-In time stamps*)” înseamnă următoarele date, cu o precizie la minut:

— ora programată de plecare (*off-block*);

— ora efectivă de plecare (*off-block*);

— ora efectivă de decolare;

— ora efectivă de aterizare;

— ora programată de sosire (*in-block*);

— ora efectivă de sosire (*in-block*);

(i) „ora programată de plecare (*off-block*)” înseamnă data și ora la care aeronava este programată să plece de la locul de plecare;

(j) „ora efectivă de plecare (*off-block*)” înseamnă data și ora efectivă la care aeronava a părăsit locul de parcare (împinsă sau rulând singură);

(k) „ora efectivă de decolare” înseamnă data și ora la care aeronava a decolat de pe pistă (*wheels-up*);

(l) „ora efectivă de aterizare” înseamnă data și ora efectivă la care aeronava a aterizat (*touch down*);

(m) „ora programată de sosire (*in-block*)” înseamnă data și ora la care aeronava este programată să sosească la locul de sosire;

(n) „ora efectivă de sosire (*in-block*)” înseamnă data și ora efectivă la care frânele de parcare au fost acționate la locul de sosire;

(o) „reguli de zbor” înseamnă regulile utilizate la efectuarea zborului: „IFR” în cazul aeronavelor care zboară conform regulilor pentru zborul instrumental definite în anexa 2 la Convenția de la Chicago sau „VFR” în cazul aeronavelor care zboară conform regulilor de zbor la vedere definite în aceeași anexă; OAT (Trafic Aerian Operațional) în cazul aeronavelor de stat care nu aplică regulile definite în anexa 2 la Convenția de la Chicago;

▼B

(p) ►C1 „tipul de zbor” înseamnă tipul de zbor definit în apendicele 2 la documentul OACI cu numărul 4444 (ediția a 15-a – iunie 2007); ◄

(q) „slot de sosire pe aeroport” și „slot de plecare de pe aeroport” înseamnă slotul alocat unui zbor pentru sosire, respectiv plecare, conform definiției din Regulamentul (CEE) nr. 95/93;

(r) „indicativul pistei de sosire” și „indicativul pistei de plecare” înseamnă indicativul ICAO al ►C1 pistei utilizate pentru aterizare și pentru decolare ◄ (de exemplu 10L);

(s) „locul de sosire” înseamnă indicativul primului loc de staționare în care aeronava a fost parcată la sosire;

(t) „loc de plecare” înseamnă indicativul ultimului loc de staționare în care aeronava a fost parcată înaintea plecării de pe aeroport;

(u) „cauze de întârziere” înseamnă codurile de întârziere standard ale IATA definite în anexa 2 la documentul ECODA privind întârzierile în transportul aerian din Europa [*Digest – Annual 2008 Delays to Air Transport in Europe* (1)], împreună cu durata întârzierii. În cazul în care întârzierea unui zbor poate fi atribuită mai multor cauze, se furnizează lista cauzelor de întârziere;

(v) „informații despre degivrare sau antigivrare” înseamnă o indicație dacă au avut loc operații de degivrare sau antigivrare și, dacă da, unde s-au efectuat (înainte de a părăsi locul de plecare sau după părăsirea acestuia, adică după *off-block*);

(w) „anulare operațională” înseamnă un zbor programat la sosire sau la plecare care îndeplinește următoarele condiții:

— i s-a alocat un slot pe aeroport; și

— a fost confirmat de transportator în ajunul operațiilor și/sau figura pe lista zilnică a zborurilor programate întocmită de operatorul aeroportului în ajunul operațiilor; dar

— aterizarea sau decolarea nu s-a produs efectiv.

3.2. **Specificarea seturilor de date**

3.2.1. Operatorii de aeroporturi coordonate și cu facilități orare furnizează următoarele date:

— identificarea aeroportului;

— capacitatea declarată a aeroportului;

— toți parametrii de coordonare pertinenți pentru serviciile de navigație aeriană;

— nivelul prevăzut de calitate a serviciului (întârziere, punctualitate etc.) asociat declarației privind capacitatea aeroportului, atunci când este stabilit;

— descrierea detaliată a indicatorilor utilizați la stabilirea nivelului prevăzut de calitate a serviciului, atunci când este stabilit.

(1) https://extranet.eurocontrol.int/http://prisme-web.hq.corp.eurocontrol.int/ecoda/coda/public/standard_page/codarep/2008/2008DIGEST.pdf

▼B

3.2.2. În scopul analizării performanței, operatorii de aeroporturi furnizează următoarele date operaționale pentru fiecare zbor care aterizează sau decolează:

— înmatricularea aeronavei;

— tipul aeronavei;

— identificarea zborului;

— codul aerodromului de plecare și al aerodromului de destinație;

— ștampile de datare (*Out-Off-On-In*);

— regulile de zbor și tipul zborului;

— sloturile de sosire pe aeroport și de plecare de pe aeroport, dacă informația este disponibilă;

— indicativul pistei de sosire și de plecare;

— locul de sosire și de plecare;

— cauzele întârzierii, dacă sunt disponibile (numai pentru plecări);

— informații despre degivrare sau antigivrare, dacă sunt disponibile.

3.2.3. În scopul analizării performanței, operatorii de aeroporturi furnizează următoarele date operaționale pentru fiecare anulare operațională:

— identificarea zborului;

— tipul aeronavei;

— aeroportul de plecare și de destinație programate;

— sloturile de sosire pe aeroport și de plecare de pe aeroport, dacă informația este disponibilă;

— motivul anulării.

3.2.4. În scopul analizării performanței, operatorii de aeroporturi pot furniza voluntar:

— rapoarte privind degradarea sau perturbarea ANS pe aeroporturi;

— rapoarte referitoare la evenimente de siguranță legate de ANS;

— rapoarte privind deficiențele de capacitate ale terminalelor;

— rapoarte privind reuniunile de consultare cu furnizorii de ANS și cu statele.

3.3. **Periodicitatea și termenele de furnizare a datelor**

Datele menționate la punctul 3.2.1 se furnizează de două ori pe an, în conformitate cu calendarul stabilit la articolul 6 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93.

Datele menționate la punctele 3.2.2 și 3.2.3 se furnizează, dacă se furnizează, în regim lunar, în termen de o lună de la sfârșitul lunii efectuării zborurilor.

Rapoartele menționate la punctul 3.2.4 pot fi furnizate oricând.

4. DE CĂTRE COORDONATORII DE AEROPORTURI

4.1. **Specificarea seturilor de date**

În scopul analizării performanței, coordonatorii de aeroporturi trebuie să furnizeze următoarele date:

Datele menționate la articolul 4 alineatul (8) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93.

▼B

4.2. **Periodicitatea și termenele de furnizare a datelor**

Datele se furnizează de două ori pe an, în conformitate cu calendarul stabilit la articolul 6 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93.

5. DE CĂTRE TRANSPORTATORII AERIENI

Prezenta secțiune se aplică transportatorilor aerieni care operează în spațiul european peste 35 000 de zboruri pe an, calculate ca medie pe ultimii trei ani.

5.1. **Definiții**

5.1.1. În sensul acestei anexe, se aplică definițiile din anexa IV punctul 3.1, precum și următoarele:

(a) „consum de carburant (*fuel burn*)” înseamnă cantitatea efectivă de carburant care s-a consumat în timpul zborului (*gate-to-gate*);

(b) „masa efectivă la decolare (*actual ramp weight*)” înseamnă masa efectivă a aeronavei, în tone metrice, înainte de pornirea motorului.

5.2. **Specificarea seturilor de date**

5.2.1. În scopul analizării performanței, transportatorii aerieni furnizează următoarele date pentru fiecare zbor pe care îl operează în aria geografică de aplicare a prezentului regulament:

— înmatricularea aeronavei;

— identificarea zborului;

— regulile de zbor și tipul zborului;

— codul aeroportului de plecare și de destinație;

— indicativul pistei de sosire și de plecare, dacă sunt disponibile;

— locul de sosire și de plecare, dacă sunt disponibile;

— ștampilele de datare (*Out-Off-On-In*) programate și efective;

— cauzele de întârziere;

— informații despre degivrare sau antigivrare, dacă sunt disponibile.

5.2.2. În scopul analizării performanței, transportatorii aerieni furnizează datele menționate în anexa IV punctul 3.2.3 pentru fiecare anulare operațională din aria geografică de aplicare a prezentului regulament.

5.2.3. Pe lângă datele furnizate conform cerințelor din anexa IV partea B din Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului ([1]), transportatorii aerieni pot furniza Comisiei și următoarele date cu privire la zborurile pe care le operează în aria geografică de aplicare a prezentului regulament:

— consumul de carburant;

— masa efectivă la decolare.

([1]) JO L 275, 25.10.2003, p. 32.

▼B

5.2.4. În scopul analizării performanței, transportatorii aerieni pot furniza voluntar:

— rapoarte privind accesul în spațiul aerian;

— rapoarte privind degradarea sau perturbarea ANS pe aeroporturi;

— rapoarte referitoare la evenimente de siguranță legate de ANS;

— rapoarte privind deficiențele de capacitate pe rută, plafonarea nivelului de zbor sau redirecționarea;

— rapoarte privind reuniunile de consultare cu furnizorii de ANS și cu statele.

5.3. **Periodicitatea furnizării datelor**

Datele menționate în anexa IV punctele 5.2.1, 5.2.2 și 5.2.3 se furnizează în regim lunar.

Rapoartele menționate la punctul 5.2.4 pot fi furnizate oricând.