Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►B

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 691/2010

av den 29 juli 2010

om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 201, 3.8.2010, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►M1	Kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 av den 7 juli 2011	L 185	1	15.7.2011
►M2	Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1034/2011 av den 17 oktober 2011	L 271	15	18.10.2011
►M3	Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 av den 17 oktober 2011	L 271	23	18.10.2011
►M4	Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1216/2011 av den 24 november 2011	L 310	3	25.11.2011

Rättad genom:

►C1 Rättelse, EUT L 229, 6.9.2011, s. 18 (691/2010)

▼B

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 691/2010

av den 29 juli 2010

om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande om Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordning”) ([1]), särskilt artikel 11, och

av följande skäl:

(1) Enligt förordning (EG) nr 549/2004 krävs att ett prestationssystem för flygtrafiktjänst och nätverksfunktioner inrättas genom antagande av tillämpningsföreskrifter.

(2) Prestationssystemet bör bidra till hållbar utveckling av flygtrafiksystemet genom förbättring av flygtrafiktjänsternas övergripande effektivitet inom nyckelområden som säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, och detta bör ske i överensstämmelse med de nyckelområden som identifieras i prestandaramverket i generalplanen för flygledningstjänsten (ATM) och som alla berör övergripande säkerhetsmål.

(3) Prestationssystemet bör för varje nyckelområde ha utförandeindikatorer och bindande mål med vars hjälp de erforderliga säkerhetsnivåerna till fullo kan uppnås och upprätthållas, samtidigt som utrymme bibehålls för att fastställa prestationsmål inom andra nyckelområden.

(4) Prestationssystemet bör inrättas och användas med hänsyn till de långsiktiga samhällsmålen på hög nivå.

(5) Prestationssystemet bör utformas så att flygtrafiktjänsterna betraktas genom ett *gate to gate*-synsätt som omfattar flygplatserna och vars syfte är att förbättra nätverkets övergripande prestanda.

(6) De ömsesidiga beroenden som finns mellan nationell nivå/nivån för funktionella luftrumsblock och nätverksnivå, samt de ömsesidiga beroenden som finns mellan prestationsmålen – alla berörda av de övergripande säkerhetsmålen – bör i tillbörlig mån beaktas när prestationssystemet utformas och övervakas.

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

▼B

(7) Prestationsplanerna bör notera medlemsstaternas åtagande för referensperioden när det gäller att nå målen för det gemensamma europeiska luftrummet och balansen mellan alla luftrumsanvändares behov och de tjänster som leverantörerna av flygtrafiktjänst tillhandahåller.

(8) De nationella tillsynsmyndigheterna har en nyckelroll när det gäller att införa prestationssystemet. Medlemsstaterna bör därför se till att dessa myndigheter kan uppfylla sina nya skyldigheter på ett effektivt sätt.

(9) Prestationsplanerna ska innehålla beskrivning av åtgärder, t.ex. en incitamentssystem, med vars hjälp man kan styra intressenternas agerande mot bättre resultat på nationell nivå och nivån för funktionella luftrumsblock och på europeisk nivå.

(10) Med tanke på omständigheter som inte kunde förutses när prestationsplanerna antogs, som är både oöverstigliga och inte kan kontrolleras av medlemsstaterna och de enheter som prestationsmålen berör, bör det finnas lämpliga varningsmekanismer så att tillbörliga åtgärder kan vidtas för att upprätthålla säkerhetskraven och tjänsternas kontinuitet.

(11) Effektiva konsultationer med intressenterna bör föras på nationell nivå och/eller på nivån för funktionella luftrumsblock och på EU-nivå.

(12) Civilmilitärt samarbete och samordning är av yttersta vikt för att prestationsmålen ska nås, med vederbörligt beaktande av effektiviteten i militära uppdrag.

(13) Prestationssystemet bör inte påverka tillämpningen av de bestämmelser i artikel 13 i förordning (EG) nr 549/2004 som är avsedda att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarspolitiska intressen.

(14) De nyckelutförandeindikatorer som väljs ut bör vara specifika och mätbara, och göra det möjligt att tilldela ansvar för att prestationsmålen faktiskt uppnås. De tillhörande målen bör vara möjliga att uppnå, realistiska och tidsmässigt lämpliga samt inriktade på att det hållbara utförandet av flygtrafiktjänster styrsk på ett effektivt sätt.

(15) Vid införandet av bindande prestationsmål som stöds av incitament som kan vara av ekonomisk karaktär krävs en tillbörlig koppling till kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster ([1]).

([1]) EUT L 341, 7.12.2006, s. 3.

▼B

(16) Vid fastställande och införande av nyckelutförandeindikatorer och prestationsmål krävs det att de är förenliga med de säkerhetsmål och säkerhetsnormer som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG ([1]) samt den förordningens tillämpningsföreskrifter tillsammans med åtgärder som Europeiska unionen vidtar får att uppnå och upprätthålla dessa mål.

(17) Under referensperioderna bör en effektiv prestationsgranskningsprocess ha satts i kraft för att säkerställa att kvaliteten utvecklas så att målen kan uppnås och så att man vid behov kan införa tillbörliga åtgärder.

(18) När EU-täckande mål antas för den första referensperioden bör kommissionen fästa tillräcklig uppmärksamhet vid flygtrafiktjänsteleverantörernas aktuella ekonomiska situation, i synnerhet med tanke på kostnadsminskningsåtgärder som redan har vidtagits (särskilt sedan 2009) och även eventuella över- eller underskott rörande uppbärandet av undervägsavgifter (underväg-avgifter) som ska överföras från tidigare år. Likaså bör tillbörlig uppmärksamhet fästas vid de framsteg som redan har gjorts genom befintliga funktionella luftrumsblock.

(19) Med stöd av artikel 11.1 i förordning (EG) nr 549/2004 bör denna förordning tillämpas på flygledningstjänsternas nätverksfunktioner som avses i artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 ([2]), genom en lämplig ändring av denna förordning.

(20) De åtgärder som föreslås i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs de åtgärder som är nödvändiga för att övergripande förbättra utförandet av flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner för allmänflyget inom Icaos Europaregion och Afrikaregion där medlemsstaterna har ansvar för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, i syfte att bemöta kraven från alla luftrumsanvändare.

([1]) EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.
([2]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.

▼B

2. När mål fastställs ska denna förordning gälla flygtrafiktjänster som tillhandahålls av leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämnts enligt artikel 8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 ([1]) och leverantörer av flygvädertjänster om de har utnämnts enligt artikel 9.1 i den förordningen.

3. Medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa denna förordning på terminaltjänster som tillhandahålls på flygplatser med mindre än 50 000 kommersiella rörelser per år. De ska underrätta kommissionen om detta. Om ingen av flygplatserna i en medlemsstat når upp till tröskeln 50 000 kommersiella rörelser per år ska prestationsmålen minst tillämpas på den flygplats som har största antalet kommersiella rörelser.

4. Om en medlemsstat anser att vissa av eller alla dess terminaltjänster är utsatta för marknadskrafter ska den i enlighet med artikel 1.6 i förordning (EG) nr 1794/2006 göra en bedömning av huruvida de villkor som fastställs i bilaga I till den förordningen uppfylls; bedömningen ska göras med stöd av den nationella tillsynsmyndigheten och senast tolv månader innan en ny referensperiod inleds. Om medlemsstaten konstaterar att villkoren uppfylls, oavsett antalet kommersiella luftfartsrörelser, får den bestämma sig för att inte besluta förutbestämda kostnader enligt den förordningen och att inte tillämpa bindande mål för tjänsternas kostnadseffektivitet.

5. Enligt artikel 11.6 c ii i förordning (EG) nr 549/2004 och artikel 15.2 a och b i förordning (EG) nr 550/2004 och utan att det påverkar artikel 4.2 i den här förordningen, ska målen för kostnadseffektivitet gälla för alla förutbestämda kostnader som kan debiteras luftrumsanvändarna.

6. Medlemsstaterna får också tillämpa denna förordning

a) i luftrum under deras ansvar i andra Icao-regioner, under förutsättning att de underrättar kommissionen och de övriga medlemsstaterna om detta, och utan att det påverkar medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt 1944 års Chicagokonvention om internationell civil luftfart (Chicagokonventionen),

b) på leverantörer av flygtrafiktjänst som har beviljats tillstånd att tillhandahålla flygtrafiktjänster utan certifikat, enligt artikel 7.5 i förordning (EG) nr 550/2004.

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 10.

▼B

7. Trots bestämmelserna om skydd av information enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG ([1]) och dess tillämpningsförordningar, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 ([2]) och (EG) nr 1330/2007 ([3]), ska kraven på tillhandahållande av data enligt definitionen i kapitel V gälla för nationella myndigheter, leverantörer av flygtrafiktjänst, flygplatsoperatörer, flygplatssamordnare och lufttrafikföretag på de villkor som fastställs i bilaga IV.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning ska definitionerna i artikel 2 i förordning (EG) nr 549/2004 gälla.

Dessutom gäller ska följande definitioner:

a) flygplatsoperatör: ledningsorganet vid en flygplats enligt definitionen i rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser ([4]).

b) data: kvalitativ, kvantitativ och annan relevant information relaterad till flygtrafiktjänstens utförande som insamlats och behandlats systematiskt av kommissionen eller för kommissionens räkning inom ramen för införandet av prestationssystemet.

c) utförandeindikatorer: indikatorer som används för kontroll, benchmarking och granskning av resultat.

d) nyckelutförandeindikatorer: utförandeindikatorer som används för att sätta upp prestationsmål.

e) kommersiella rörelser: summan av avgångar och ankomster som omfattar transport av passagerare, frakt eller post, mot ersättning eller hyra, beräknad som ett genomsnitt under de tre år som föregår antagandet av prestationsplanen, oavsett maximal rampvikt och antal utnyttjade passagerarsäten.

f) bindande mål: ett prestationsmål som medlemsstater har antagit som en del av en nationell prestationsplan eller en prestationsplan för funktionella luftrumsblock och som omfattas av ett incitamentsystem med belöningar, avskräckande faktorer och/eller planer för korrigeringsåtgärder.

g) flygbolag: en flygoperatör med giltig operativlicens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med EU-lagstiftningen.

h) företrädare för luftrumsanvändare: varje juridisk person eller enhet som företräder intressena för en eller flera kategorier av användare av flygtrafiktjänster.

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

▼B

i) förutbestämda kostnader: de kostnader som definieras i artikel 15.2 a och b i förordning (EG) nr 550/2004.

j) nationella myndigheter: de myndigheter på nationell nivå eller nivån för funktionella luftrumsblock vars kostnader får debiteras luftrumsanvändare när kostnaderna uppstår i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster enligt artikel 5.2 i förordning (EG) nr 1794/2006.

k) rättvisekultur: en kultur där operativa medarbetare och andra inte bestraffas för handlingar, förbiseende eller beslut som står i rimligt förhållande till deras erfarenhet och utbildning, men där grov vårdslöshet, medvetna överträdelser eller destruktivt agerande inte tolereras.

l) flygplatssamordnare: den funktion som inrättats vid samordnade flygplatser i enlighet med förordning (EEG) nr 95/93.

m) prestationsgranskning: den kontinuerliga processen med att samla in och analysera data för att mäta ett systems faktiska resultat jämfört med de på förhand fastställda målen.

Artikel 3

Organ för prestationsgranskning

1. När kommissionen beslutar att utnämna ett organ för prestationsgranskning som ska bistå vid prestationssystemets införande ska utnämningen vara tidsbestämd och motsvara referensperioderna.

2. Organet för prestationsgranskning ska ha rätt kompetens och vara opartiskt så att det självständigt kan utföra de uppdrag det anförtros av kommissionen, i synnerhet inom tillämpliga nyckelområden.

3. Organet för prestationsgranskning ska bistå kommissionen vid prestationssystemets genomförande, i synnerhet med följande uppgifter:

a) Insamling, behandling, validering och spridning av prestationsrelaterad data.

b) Definition av nya eller anpassning av nyckelområden, i överensstämmelse med de områden som identifieras prestandaramverket i generalplanen för flygledningstjänsten enligt artikel 8.1, och tillhörande nyckelutförandeindikatorer.

c) För den andra referensperioden och därefter, definition av lämpliga nyckelutförandeindikatorer som inom alla nyckelområden ska täcka nätverksfunktionernas och flygtrafiktjänsternas prestation både vid undervägstjänster och terminaltjänster.

d) Upprättande eller översyn av EU-täckande prestationsmål.

▼B

e) Upprättande av gränsvärden för aktivering av de varningsmekanismer som avses i artikel 9.3.

f) Bedömning av hur de antagna prestationsplanerna inklusive prestationsmål överensstämmer med de EU-täckande målen.

g) Där det är lämpligt, bedömning av hur de gränsvärden för varning som antagits enligt artikel 18.3 stämmer överens med de EU-täckande gränsvärdena för varning som avses i artikel 9.3.

h) Där det är lämpligt, bedömning av de reviderade prestationsmål eller de korrigeringsåtgärder som berörda medlemsstater har vidtagit.

i) Granskning, benchmarking och övervakning av flygtrafiktjänsternas prestation nationellt, på nivån för funktionella luftrumsblock och på EU-nivå.

j) Granskning, benchmarking och övervakning av nätverksfunktionernas prestation.

k) Kontinuerlig granskning av flygledningsnätverkets övergripande prestation, inklusive utarbetande av årsrapporter till kommittén för det gemensamma luftrummet.

l) Bedömning av hur prestationsmålen har nåtts i slutet av varje referensperiod, inför förberedandet av följande period.

▼M1

m) Bedömning av nätverksförvaltarens prestationsplan, inklusive dess förenlighet med de EU-täckande prestationsmålen.

▼B

4. Organet för prestationsgranskning ska på kommissionens begäran tillhandahålla ad hoc information eller rapporter rörande resultatfrågor.

5. Organet för prestationsgranskning kan lämna rapporter och rekommendationer till kommissionen i syfte att förbättra systemet.

6. Förhållandet mellan organet för prestationsgranskning och de nationella tillsynsmyndigheterna:

a) För att organet för prestationsgranskning ska kunna utföra den kontinuerliga granskningen av flygledningsnätverkets övergripande prestanda, ska de nationella tillsynsmyndigheterna förse organet med nödvändig information rörande prestationsplanerna nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock.

b) Organet för prestationsgranskning ska på den nationella tillsynsmyndighetens begäran bistå denna genom att tillhandahålla oberoende synpunkter på prestationsaspekter nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock, såsom konkreta jämförelser mellan leverantörer av flygtrafiktjänst som arbetar under liknande förhållanden (benchmarking), analyser av prestationsförändringar under de senaste fem åren eller prognosanalyser.

▼B

c) De nationella tillsynsmyndigheterna kan begära bistånd från organet för prestationsgranskning för att definiera de olika intervallen för riktgivande värden när mål fastställs nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock, med beaktande av ett europeiskt perspektiv. Dessa värden ska vara tillgängliga för de nationella tillsynsmyndigheterna, leverantörerna av flygtrafiktjänst, flygplatsoperatörer och luftrumsanvändare.

7. Organet för prestationsgranskning ska i lämplig utsträckning samarbeta med Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, när det gäller de uppdrag som avses i punkt 3 och dessa är relaterade till säkerhet, för att säkerställa överensstämmelse med de mål och normer som fastställs och genomförs i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008.

8. För att organet för prestationsgranskning ska kunna utföra den kontinuerliga övervakningen av flygledningsnätverkets övergripande prestanda ska organet ta fram lämpliga arbetsmetoder tillsammans med leverantörerna av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatör, flygplatssamordnare och lufttrafikföretag.

Artikel 4

Nationella tillsynsmyndigheter

1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska ha ansvaret för att utarbeta, nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock, prestationsplaner, tillsyn av utförande och granskning av prestationsplaner och prestationsmål. Tillsynsmyndigheterna ska utföra dessa uppdrag på ett opartiskt, oberoende och transparent sätt.

2. Medlemsstaterna ska se till att de nationella tillsynsmyndigheterna innehar eller har tillgång till nödvändiga resurser och den kapacitet som krävs inom alla nyckelområden för att kunna utföra de uppdrag som fastställs i denna förordning, inbegripet undersökningsbefogenheter att utföra de uppgifter som avses i artikel 19.

3. En medlemsstat som har flera nationella tillsynsmyndigheter ska underrätta kommissionen om vilken nationell tillsynsmyndighet som har ansvaret för den nationella samordningen och relationerna med kommissionen när det gäller införandet av denna förordning.

Artikel 5

Funktionella luftrumsblock

1. Medlemsstaterna ska uppmuntra till nära samarbete mellan sina nationella tillsynsmyndigheter när det gäller att inrätta en prestationsplan på nivån för funktionella luftrumsblock.

▼B

2. Om medlemsstater beslutar att anta en prestationsplan på nivån för funktionella luftrumsblock ska medlemsstaterna

a) se till att prestationsplanen följer mallen i bilaga II,

b) underrätta kommissionen om vilken nationell tillsynsmyndighet eller vilket nationellt tillsynsmyndighet som har ansvar för samordningen inom det funktionella luftrumsblocket och relationerna med kommissionen när det gäller genomförande av prestationsplanen,

c) vidta lämpliga åtgärder för att se till att

i) ett enda mål fastställs per nyckelområde,

ii) de åtgärder som avses i artikel 11.3 d i förordning (EG) nr 549/2004 definieras och tillämpas under referensperioden när målen inte uppfylls; för detta ändamål ska prestationsplanens årliga värden användas,

iii) konsekvenserna av att mål uppfylls eller inte uppfylls är lämpligt fördelade inom det funktionella luftrumsblocket,

d) vara gemensamt ansvariga för att de prestationsmål som fastställts för det funktionella luftrumsblocket uppfylls,

e) om ingen gemensam avgiftszon har inrättats enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 1794/2006, lägga samman de nationella målen för kostnadseffektivitet och fastställa i informationssyfte ett totalbelopp som visar den insats som har gjorts för att öka kostnadseffektivitet på nivån för funktionella luftrumsblock.

3. Om medlemsstaterna i ett funktionellt luftrumsblock inte antar en prestationsplan med mål på nivån för funktionella luftrumsblock ska de informera kommissionen om de sammanlagda prestationsmålen med betoning på hur dessa på nivån för funktionella luftrumsblock överensstämmer med de EU-täckande prestationsmålen.

▼M1

Artikel 5a

Nätverksförvaltare

1. Den nätverksförvaltare som inrättats enligt artikel 3 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 ([1]) ska utföra följande uppgifter med avseende på prestationssystemet:

a) Bistå kommissionen genom att tillhandahålla relevanta synpunkter för att utarbeta EU-täckande prestationsmål före referensperioderna och för övervakning under referensperioden. Nätverksförvaltaren ska särskilt uppmärksamma kommissionen på eventuella betydande och ihållande försämringar av de operativa resultaten.

b) I enlighet med artikel 20.5 ge kommissionen tillgång till alla uppgifter som anges i bilaga IV.

([1]) EUT L 185, 15.7.2011, s. 1.

▼M1

c) Bistå medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafiktjänster i deras arbete för att nå prestationsmålen under referensperioderna.

d) Utarbeta en prestationsplan som ska antas som en del av den strategiska planen för nätverket före varje referensperiods början. Denna prestationsplan ska vara offentlig och ha följande innehåll:

i) Ett mål för miljöprestanda som ska vara förenligt med de EU-täckande prestationsmålen för hela referensperioden, med årliga värden som ska användas i övervakningssyfte.

ii) Prestationsmål för andra relevanta viktiga prestationsområden, som ska vara förenliga med de EU-täckande prestationsmålen för hela referensperioden, med årliga värden som ska användas i övervakningssyfte.

iii) En beskrivning av de åtgärder som planeras för att nå målen.

iv) Vid behov, eller om kommissionen så beslutar, ytterligare nyckelresultatindikatorer och mål.

▼B

Artikel 6

Samordning med Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa)

Enligt artikel 13a i förordning (EG) nr 549/2004 och i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 ska kommissionen när det är lämpligt samordna följande med Easa:

a) Prestationssystemets säkerhetsaspekter, inbegripet fastställande, översyn och genomförande av nyckelområdena och EU-täckande säkerhetsmål såväl som tillhandahållande av förslag till lämpliga åtgärder och utvärderingar efter att en varningsmekanism har aktiverats.

b) Överensstämmelsen mellan nyckelområdena och målen på säkerhetsområdet och genomförandet av det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet i den form det kan komma att antas av Europeiska unionen.

Artikel 7

Referensperiodernas längd

1. Prestationssystemets första referensperiod ska omfatta kalenderåren 2012–2014. De efterföljande referensperioderna ska omfatta fem kalenderår, om inte annat fastställs genom en ändring av denna förordning.

▼B

2. Samma referensperiod ska gälla för EU-täckande prestationsmål och för prestationsplaner och prestationsmål nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock.

Artikel 8

Nyckelområden och utförandeindikatorer

1. I samband med att mål ställs upp ska kommissionen besluta huruvida andra nyckelområden bör läggas till eller anpassas enligt artikel 11.4 b i förordning (EG) nr 549/2004, i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i den förordningen.

2. I samband med att mål ställs upp ska varje nyckelområde motsvaras av en nyckelutförandeindikator eller ett begränsat antal sådana. Flygtrafiktjänstens prestation ska bedömas mot bindande mål för varje nyckelutförandeindikator.

3. Nyckelutförandeindikatorerna för fastställande av EU-täckande mål, valda för varje nyckelområde, anges i avsnitt 1 i bilaga I.

4. Nyckelutförandeindikatorer som används för att fastställa prestationsmålen nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock anges i avsnitt 2 i bilaga I.

5. Nyckelutförandeindikatorerna får inte ändras under pågående referensperiod. Ändringar ska antas genom ändring av denna förordning minst sex månader före antagandet av nya EU-täckande prestationsmål.

6. Utöver de nyckelområden och nyckelutförandeindikatorer som avses i denna artikel kan medlemsstaterna besluta att nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock fastställa och använda ytterligare utförandeindikatorer med tillhörande mål utöver dem som anges i avsnitt 2 i bilaga I, för sin egen prestationsgranskning och/eller som en del av sina prestationsplaner. Sådana ytterligare indikatorer och mål ska bidra till att uppnå EU-täckande mål och de därav resulterande nationella målen eller målen på nivån för funktionella luftrumsblock. De kan t.ex. integrera och beskriva prestationsplanens civilmilitära eller meterologiska dimension. Sådana ytterligare indikatorer och mål får åtföljas av lämpliga incitamentssystem som fastställs nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock.

▼B

KAPITEL II

UTARBETANDE AV PRESTATIONSPLANER

Artikel 9

EU-täckande prestationsmål

1. Kommissionen ska anta EU-täckande prestationsmål i enlighet med det förfarande som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 549/2004, med beaktande av relevanta synpunkter från nationella tillsynsmyndigheter och efter konsultation med intressenterna enligt artikel 10 i den förordningen, övriga relevanta organisationer när det är lämpligt och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet när det gäller säkerhetsaspekter.

2. Kommissionen ska lägga fram förslag på de EU-täckande målen senast 15 månader före referensperiodens början och de ska antas senast tolv månader före samma referensperiods början.

3. I samband med att EU-täckande prestationsmål antas ska kommissionen för varje nyckelutförandeindikator definiera vilka gränsvärden för varning som gäller; när gärnsvärdena överskrids kan de varningsmekanismer som avses i artikel 18 aktiveras. Gränsvärdena för nyckelutförandeindikatorerna för kostnadseffektivitet ska omfatta både trafikens och kostnadernas utveckling.

4. Kommissionen ska dokumentera varje EU-täckande prestationsmål med en beskrivning av de antaganden och motiveringar som har använts för att fastställa målen, t.ex. synpunkter från nationella tillsynsmyndigheter och andra faktadata, trafikprognoser och, där det är lämpligt, förväntade nivåer för faktiska fastställda kostnader för Europeiska unionen.

Artikel 10

Utarbetande av prestationsplaner

1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska antingen nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock utarbeta prestationsplaner vars mål överensstämmer med de EU-täckande prestationsmålen och bedömningskriterierna enligt bilaga III. Det ska bara finnas en prestationsplan per medlemsstat, eller per funktionellt luftrumsblock när berörd medlemsstat beslutar sig för att utarbeta en prestationsplan på nivån för funktionella luftrumsblock i enlighet med artikel 5.1 och 5.2.

2. När prestationsplanerna utarbetas ska de nationella tillsynsmyndigheterna stödja arbetet genom att se till att

a) leverantörerna av flygtrafiktjänst informerar om relevanta delar av sina verksamhetsplaner, som ska vara utarbetade i enlighet med EU-täckande mål,

▼B

b) intressenterna konsulteras i enlighet med artikel 10 i förordning (EG) nr 549/2004 om prestationsplanen och prestationsmålen. Intressenterna ska förses med relevant information senast tre veckor före konsultationsmötet.

3. En prestationsplan ska särskilt innehålla följande:

a) Trafikprognosen uttryckt i tjänstenheter som ska användas för varje år av referensperioden, tillsammans med en motivering av de siffror som använts.

b) De fastställda kostnader för flygtrafiktjänster som medlemsstaten fastställt i enlighet med artikel 15.2. a och b i förordning (EG) nr 550/2004.

c) En beskrivning av den investering som behövs för att nå prestationsmålen, tillsammans med en beskrivning av målens relevans i förhållande till generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten och målens överensstämmelse med de huvudsakliga områden och riktlinjer för utveckling och ändringar som anges i generalplanen.

d) Prestationsmål för varje relevant nyckelområde, fastställda med hänvisning till varje nyckelutförandeindikator, för hela referensperioden, med årliga värden som används för granskning och som incitament.

e) En beskrivning av planens civilmilitära dimension med angivelse av prestationen när det gäller flexibel luftrumsanvändning (FUA) i syfte att öka kapaciteten, samtidigt som militäruppdragens effektivitet beaktas och, om det bedöms vara lämpligt, relevanta utförandeindikatorer och mål som är överensstämmande med prestationsplanens indikatorer och mål.

f) Beskrivning av och motivering för hur de prestationsmål som avses i punkt d är förenliga med och bidrar till de EU-täckande prestationsmålen.

g) Tydligt angivande av de olika enheter som har ansvar för att målen uppfylls och dessa enheters specifika bidrag.

h) En beskrivning av de incitament som ska tillämpas på de olika ansvariga enheterna för att uppmuntra till uppfyllande av målen under referensperioden.

i) De nationella tillsynsmyndigheternas åtgärder för att övervaka att prestationsmålen uppfylls.

j) En beskrivning av resultaten av konsultationen med intressenterna, inklusive de frågor som deltagarna tagit upp och de åtgärder som avtalats.

4. Prestationsplanerna ska basera sig på mallen enligt bilaga II och kan, om medlemsstaterna så beslutar enligt artikel 8.6, omfatta ytterligare indikatorer med tillhörande mål.

▼B

Artikel 11

Incitamentssystem

1. De incitamentssystem som medlemsstaterna tillämpar som en del av sin prestationsplan ska följa nedan uppräknade allmänna principer:

a) De ska vara effektiva, proportionella, trovärdiga och får inte ändras under referensperioden.

b) De ska införas på ett icke-diskriminerande och transparent sätt för att stödja förbättringar när tjänster tillhandahålls.

c) De ska utgöra del av den rättsliga ram som alla intressenter känner till på förhand och de ska vara tillämpliga under hela referensperioden.

d) De ska styra agerandet hos de enheter som berörs av sättandet av målen så att en hög utförandenivå kan nås och de tillhörande målen uppfyllas.

2. Incitament rörande säkerhetsmål ska ha som syfte att uppmuntra till att de fastställda säkerhetsmålen uppnås fullt ut och upprätthålls, samtidigt som utrymme ges för utförandeförbättringar inom andra nyckelområden. De ska inte vara av ekonomisk karaktär utan ska bestå av åtgärdsplaner med tidsfrister och/eller tillhörande åtgärder i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005av den 20 december 2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster ([1]) och/eller införande av tillämpningsföreskrifter i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008.

3. Incitament rörande kostnadseffektivitetsmål ska vara av ekonomisk karaktär och ska styras av ►C1 lämpliga bestämmelser som avses i artikel 11a i förordning (EG) nr 1794/2006 ◄. De ska bestå av riskdelningsmekanismer på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock.

4. Incitament rörande kapacitetsmål kan vara av ekonomisk eller annan karaktär, såsom korrigerande åtgärdsplaner med tidsfrister och tillhörande åtgärder, och dessa kan omfatta bonusar och påföljder som medlemsstaterna beslutar om. Om incitamenten är av ekonomisk karaktär ska de styras av bestämmelserna i artikel 12 i förordning (EG) nr 1794/2006.

5. Incitament rörande miljömål ska ha som syfte att uppmuntra till att uppnå de fastställda utförandenivåerna på miljöområdet utan att det tar bort utrymme för utförandeförbättringar inom övriga nyckelområden. De ska vara av ekonomisk eller av annan karaktär och ska fastställas av medlemsstaterna med beaktande av lokala omständigheter.

([1]) EUT L 335, 21.12.2005, s. 13.

▼B

6. Medlemsstaterna kan också fastställa eller godkänna, nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock, incitamentssystem som berör luftrumsanvändare, enligt det som anges i artikel 12 i förordning (EG) nr 1794/2006.

KAPITEL III

ANTAGANDE AV PRESTATIONSPLANER

Artikel 12

Initialt antagande av prestationsplaner

På förslag från de nationella tillsynsmyndigheterna ska medlemsstaterna anta sina prestationsplaner innehållande bindande prestationsmål, på nationell nivå eller nivån för funktionella luftrumsblock, och meddela dem till kommissionen senast sex månader efter att de EU-täckande målen har antagits.

Artikel 13

Bedömning av prestationsplaner och översyn av målen

1. Kommissionen ska göra en bedömning av prestationsplanerna, deras mål och i synnerhet deras förenlighet med och tillbörligt bidrag till de EU-täckande prestationsmålen, på grundval av kriterierna i bilaga III och med tillbörligt beaktande av hur innehållet kan ha utvecklats mellan tidpunkten då de EU-täckande målen antogs och tidpunkten för utvärdering av prestationsplanen.

2. Om prestationsmålen i en prestationsplan konstateras vara förenliga med och tillbörligt bidra till de EU-täckande målen ska kommissionen underrätta ►C1 den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ◄ om detta senast fyra månader efter att planen mottagits.

3. Om prestationsmål som ingår i en prestationsplan konstateras vara oförenliga med de EU-täckande målen eller inte tillräckligt bidra till dem, får kommissionen senast fyra månader efter mottagandet av planen och enligt de förfaranden som avses i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 549/2004 besluta att lämna en rekommendation till den berörda medlemsstaten om att anta reviderade prestationsmål. Ett sådant beslut ska föregås av samråd med den berörda medlemsstaten och ska tydligt identifiera vilka mål som måste ses över tillsammans med motivering för kommissionens bedömning.

4. I ett sådant fall ska den berörda medlemsstaten senast två månader efter mottagen rekommendation anta reviderade prestationsmål, med tillbörligt beaktande av kommissionens synpunkter, tillsammans med lämpliga åtgärder för att nå dessa mål, och underrätta kommissionen om dem.

▼B

Artikel 14

Bedömning av reviderade prestationsmål och antagande av korrigeringsåtgärder

1. Inom ►M4 fyra månader ◄ från anmälan ska kommissionen med stöd av kriterierna i bilaga III bedöma de reviderade prestationsmålen och i synnerhet deras förenlighet med och tillbörliga bidrag till de EU-täckande målen.

2. Om de reviderade målen som avses i artikel 13.4 konstateras vara förenliga med och tillbörligt bidra till de EU-täckande målen ska kommissionen underrätta ►C1 den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ◄ om detta senast ►M4 fyra månader ◄ efter att de reviderade målen har mottagits.

3. Om de reviderade prestationsmålen och lämpliga åtgärderna fortfarande inte är förenliga med och tillbörligt bidrar till de EU-täckande målen får kommissionen besluta, senast ►M4 fyra månader ◄ efter mottagande av de reviderade målen och enligt det förfarande som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 549/2004, att den berörda medlemsstaten ska vidta korrigeringsåtgärder.

4. I beslutet ska tydligt anges vilket eller vilka mål som måste ses över och motivering för kommissionens bedömning. Beslutet kan innehålla en angivelse av den utförandenivå som förväntas för dessa mål så att den berörda medlemsstaten kan vidta lämpliga korrigeringsåtgärder, och/eller kan det innehålla förslag till sådana lämpliga åtgärder.

5. Senast två månader efter kommissionens beslut ska de korrigeringsåtgärder som den berörda medlemsstaten har vidtagit meddelas kommissionen tillsammans med de delar som visar hur förenligheten med kommissionens beslut säkerställs.

Artikel 15

▼C1

Prestationsplaner eller rättelseåtgärder som antas efter referensperiodens början

▼B

Prestationsplaner eller rättelseåtgärder som antas efter referensperiodens början genom tillämpning av förfarandena enligt artiklarna 13 och 14 ska gälla retroaktivt från och med referensperiodens första dag.

Artikel 16

Översyn av EU-täckande mål

1. Kommissionen får besluta att se över de EU-täckande målen i enlighet med förfarandet i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 549/2004

a) före referensperiodens början om det finns tillräckliga bevis för att ursprungliga data, antaganden och motiveringar som använts för att fastställa de ursprungliga EU-täckande målen inte längre gäller,

▼B

b) under referensperioden om en varningsmekanism enligt artikel 18 har utlösts.

2. En översyn av de EU-täckande målen kan leda till ändringar av befintliga prestationsplaner. I ett sådant fall kan kommissionen besluta om en lämplig justering av den tidsplan som fastställs i kapitlen II och III i denna förordning.

KAPITEL IV

GRANSKNING AV HUR UTFÖRANDET FÖRBÄTTRAS

Artikel 17

Kontinuerlig granskning och rapportering

1. De nationella tillsynsmyndigheterna och kommissionen ska övervaka införandet av prestationsplanerna på nationell nivå och på nivån för funktionellt luftrumsblock. Om de satta målen inte nås under referensperioden ska de nationella tillsynsmyndigheterna vidta lämpliga åtgärder enligt prestationsplanen för att rätta till situationen. För detta ändamål ska prestationsplanens årliga värden användas.

2. Om kommissionen noterar en betydande och ihållande försämring av resultaten i en medlemsstat eller ett funktionellt luftrumsblock och försämringen påverkar andra stater som är parter i det gemensamma europeiska luftrummet och/eller hela det europeiska luftrummet, får kommissionen begära att de berörda medlemsstaterna och tillsynsmyndigheterna eller berörda organ på nationell nivå eller nivån för funktionella luftrumsblock definierar och tillämpar lämpliga åtgärder för att nå målen enligt prestationsplanen, och underrättar kommissionen om åtgärderna.

▼M1

2a. Kommissionen ska övervaka genomförandet av nätverksförvaltarens prestationsplan. Om inte alla mål nås under referensperioden ska kommissionen vidta lämpliga åtgärder enligt prestationsplanen för att korrigera situationen. För detta ändamål ska de årliga värdena i prestationsplanen användas.

▼B

3. Medlemsstaterna ska lämna rapporter till kommissionen om övervakning som tillsynsmyndigheterna på nationell nivå eller nivån för funktionella luftrumsblock gör av prestationsplaner och mål, minst en gång om året och när det finns risk för att prestationsmålen inte nås. Kommissionen ska minst en gång om året lämna rapport till kommittén för det gemensamma luftrummet om genomförandet av prestationsmålen.

Artikel 18

Varningsmekanismer

1. Om de gränsvärden för varning som avses i artikel 9.3 överskrids på EU-nivå på grund av omständigheter som inte kunde förutses i början av perioden, inte går av avhjälpa och är utom medlemsstaternas kontroll, ska kommissionen bedöma situationen i samråd med medlemsstaterna i

▼B

kommittén för det gemensamma luftrummet och lämna förslag till lämpliga åtgärder inom tre månader, vilket kan innebära översyn av de EU-täckande prestationsmålen och därmed även översyn av målen nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock.

2. Om de gränsvärden för varning som avses i artikel 9.3 överskrids nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock på grund av omständigheter som inte kunde förutses i början av perioden, inte går av avhjälpa och är utom kontroll för medlemsstaterna och de enheter som berörs av prestationsmålen, ska den nationella tillsynsmyndigheten eller berört organ bedöma situationen tillsammans med kommissionen och får myndigheten eller organet lämna förslag till lämpliga åtgärder inom tre månader, vilket kan innebära översyn av prestationsmålen nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock.

3. Medlemsstaterna får besluta att nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock anta gränsvärden för varning som avviker från gränsvärdena enligt artikel 9.3, för att beakta lokala omständigheter och särdrag. I sådant fall ska dessa gränsvärden anges i prestationsplanerna och vara förenliga med de gränsvärden som antas enligt artikel 9.3. Avvikelserna ska motiveras i detalj. Om gränsvärdena aktiveras ska det förfarande som anges i punkt 2 tillämpas.

4. Om införandet av en varningsmekanism medför översyn av prestationsplaner och mål, ska kommissionen underlätta översynen genom en lämplig justering av den tidsplan som tillämpas enligt det förfarande som avses i kapitlen II och III i denna förordning.

Artikel 19

Underlättande av granskning av efterlevnad

Leverantörerna av flygtrafiktjänst ska underlätta inspektioner och undersökningar inklusive besök på platsen som görs av kommissionen och de nationella tillsynsmyndigheterna med ansvar för tillsyn, av en kvalificerad enhet som agerar på den sistnämndas vägnar eller i tillämpliga fall av Easa. Utan att det påverkar de kontrollbefogenheter som innehas av nationella tillsynsmyndigheter och Easa ska de behöriga personerna ha befogenheter att

a) granska, för alla nyckelområden, relevanta dokument och allt annat material som har betydelse för fastställande av prestationsplaner och mål,

b) ta kopior eller utdrag av sådana dokument,

c) begära muntliga förklaringar på platsen.

De här inspektionerna och undersökningarna ska genomföras enligt de förfaranden som är i kraft i den berörda medlemsstaten.

▼B

KAPITEL V

INSAMLING, VALIDERING, BEHANDLING, UTVÄRDERING OCH SPRIDNING AV INFORMATION OM HUR FLYGTRAFIKTJÄNSTENS UTFÖRANDE FUNGERAR FÖR DET EUROPEISKA GEMENSAMMA LUFTRUMMET

Artikel 20

Insamling och validering av data för prestationsgranskning

1. Utöver de data som kommissionen tidigare samlat in via andra EU-instrument och som också får användas för prestationsgranskning, ska de nationella myndigheterna, leverantörerna av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer, flygplatssamordnare och flygbolag säkerställa att kommissionen förses med de data som avses i bilaga IV och enligt de krav som anges i den bilagan.

2. De nationella myndigheterna får helt eller delvis delegera eller omorganisera denna verksamhet mellan sina nationella tillsynsmyndigheter, leverantörer av flygtrafiktjänst, flygplatsoperatörer och flygplatssamordnare, för att beakta lokala särdrag och befintliga rapporteringskanaler.

3. De som lämnar in data ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa datans kvalitet och validering, och se till att inlämning görs enligt tidsplanen och innehåller bevis för kvalitetskontroller och valideringsförfaranden, förklarande svar på specifika förfrågningar från Europeiska kommissionen rörande datans kvalitet och, där det är nödvändigt, åtgärdsplaner för att förbättra datakvaliteten. Datan ska tillställas kostnadsfritt och där det är tillämpligt i elektronisk form med användning av det format som kommissionen anger.

4. Kommissionen ska bedöma kvaliteten och validera de data som överförts enligt punkt 1. Om kvaliteten inte uppfyller prestationsgranskningens krav får kommissionen vidta lämpliga åtgärder för att bedöma och förbättra datakvaliteten i samarbete med medlemsstaterna, och särskilt med deras nationella tillsynsmyndigheter.

5. Vid tillämpning av den här förordningen ska sådan data realterad till utförande som avses i punkt 1 och som redan har lämnats till Eurocontrol anses vara tillställd kommissionen. Om så inte är fallet ska kommissionen och Eurocontrol vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sådan data tillställs kommissionen enligt de kraven i punkt 3.

6. När det uppstår nya väsentliga behov av data eller datakvaliteten befaras vara otillräcklig kan kommissionen genomföra pilotundersökningar på frivillig basis i medlemsstaterna innan nya krav rörande data införs genom ändring av denna förordning. Avsikten med sådana pilotundersökningar är att avväga nyttan med att samla in sådana data, dvs. ställa fördelarna med att få in dessa data mot nackdelar såsom insamlingskostnader och belastningen på de som lämnar in datan.

▼B

Artikel 21

Spridning av information

1. Kommissionen ska sprida allmän information i syfte att uppfylla målen i artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar ([1]), särskilt artikel 4, och artikel 18 i förordning (EG) nr 550/2004.

2. Den information som avses i artikel 3.3 a ska vara allmänt tillgänglig för berörda parter, särskilt i elektronisk form.

3. De årsrapporter som avses i artikel 3.3 k ska vara allmänt tillgängliga. Hänvisningar till rapporterna ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Kommissionen får besluta att regelbundet tillhandahålla annan allmän information för de berörda parterna, särskilt i elektronisk form.

4. De EU-täckande mål som avses i artikel 9 och en hänvisning till de antagna prestationsplaner som avses i kapitel III ska vara allmänt tillgängliga och ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

5. Enskild tillgång till särskild information, såsom validerade data och statistik, ska beviljas den som lämnar in data och som direkt berörs av informationen och åtgärderna.

KAPITEL VI

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 22

Överklagande

Medlemsstaterna ska se till att beslut som fattas enligt denna förordning är tillbörligen motiverade och föremål för effektivt prövnings- och/eller överklagandeförfarande.

Artikel 23

Övergångsbestämmelser

Medlemsstater som beslutar att anta en prestationsplan med mål på nivån för funktionellt luftrumsblock under den första referensperioden ska se till att

a) planen går före de nationella planerna från och med den 1 januari under ett av referensperiodens år,

b) planen inte omfattar en längre tidsperiod än det som återstår av referensperioden,

([1]) EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

▼B

c) det framgår av planen att prestationsmålen är minst lika ambitiösa som de tidigare samlade nationella målen.

Artikel 24

Granskning av prestationssystemet

Kommissionen ska senast den 1 juli 2013 granska processens effektivitet. Före slutet av 2014 och regelbundet därefter ska kommissionen granska prestationssystemet och särskilt analysera dess verkningar, effektivitet och räckvidd med tillbörlig hänsyn till det arbete som Icao gör inom området.

▼M3

———————

▼B

Artikel 26

Ikraftträdande

1. Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

2. Kapitel V ska gälla från och med den 1 januari 2011. Den första referensperioden ska börja den 1 januari 2012.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B

BILAGA I

NYCKELUTFÖRANDEINDIKATORER

Avsnitt 1: För upprättande av EU-täckande mål:

1. NYCKELUTFÖRANDEINDIKATORER FÖR SÄKERHET

a) Den första EU-täckande nyckelutförandeindikatorn för säkerhet ska vara miniminivån för den första nyckelutförandeindikatorn för säkerhet som definieras i punkt 1 a i avsnitt 2 för leverantörer av flygtrafiktjänst respektive nationella tillsynsmyndigheter.

b) Den andra EU-täckande nyckelutförandeindikatorn för säkerhet ska vara procentandelen för tillämpning av riskanalysverktygets allvarlighetsklassificering enligt definitionen i punkt 1 b i avsnitt 2, i stater där den här förordningen är tillämplig, för att möjliggöra harmoniserad rapportering av allvarlighetsbedömning av separationsunderskridande, intrång på bana och ATM-specifika tekniska händelser.

c) Den tredje EU-täckande nyckelutförandeindikatorn för säkerhet ska vara miniminivån för åtgärden rörande rättvisekultur vid referensperiodens slut enligt definitionen i punkt 1 c i avsnitt 2.

Det ska inte förekomma några EU-täckande mål för de ovan nämnda nyckelutförandeindikatorerna för den första referensperioden. Under den första referensperioden ska kommissionen använda den insamlade datan för att validera dessa nyckelutförandedikatorer och utvärdera dem i syfte att säkerställa att säkerhetsriskerna är tillbörligen identifierade, reducerade och hanterade. På denna grund ska kommissionen vid behov anta nya nyckelutförandeindikatorer för säkerhet, genom översyn av denna bilaga.

2. MILJÖINDIKATOR

2.1 För den första referensperioden:

Den första EU-täckande resultatindikatorn ska vara den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg, som definieras enligt följande:

— Indikatorn för genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet underväg är skillnaden mellan längden på underväg-delen av den aktuella rutten och den optimala rutten som i genomsnitt är storcirkeln.

— Med *underväg* avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatsen.

— De flygningar som beaktas för denna indikator är följande:

a) Alla kommersiella flygningar enligt instrumentflygregler (IFR-flygningar) inom europeiskt luftrum.

b) När en flygning avgår eller ankommer utanför europeiskt luftrum räknas endast delen inom europeiskt luftrum.

— Rundflygningar och flygningar med storcirkelavstånd kortare än 80 NM mellan terminalområdena räknas inte.

▼B

Den andra EU-täckande nyckelutförandeindikatorn för miljö ska vara effektiv användning av de civila/militära luftrumsstrukturerna, t.ex. villkorliga flygvägar (CDR, Conditional Route). För den första referensperioden ska denna indikator övervakas av kommissionen. Fastställandet av mål ska inledas från och med den andra referensperioden.

2.2 Från och med den andra referensperioden ska en tredje EU-täckande nyckelutförandetindikator för miljö tas fram för bedömning av miljörelaterade faktorer som hör samman med flygplatsernas flygtrafiktjänst.

3. KAPACITETSINDIKATOR

3.1 För den första referensperioden:

Den EU-täckande nyckelutförandeindikatorn för kapacitet ska vara antalet minuter ATFM-försening underväg per flygning, enligt följande definition:

a) ATFM-förseningen underväg är den försening som beräknats av den centrala ATFM-enheten enligt definitionen i kommissionens förordning (EU) nr 255/2010 av den 25 mars 2010 om fastställande av gemensamma regler för flödesplanering (ATFM) ([1]) och uttrycks som skillnaden mellan den begärda starttiden i luftfartygsoperatörens senaste färdplan och den beräknade starttid (CTOT) som tilldelats av den centrala ATFM-enheten.

b) Indikatorn omfattar alla IFR-flygningar inom europeiskt luftrum och täcker förseningar på grund av ATFM.

c) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret.

För att förbereda framtagningen av en andra EU-täckande nyckelutförandeindikator för kapacitet ska kommissionen från och med den första referensperioden samla in, konsolidera och övervaka

a) det totala antalet ATFM-förseningar som kan tillskrivas terminaltjänster och flygplatsernas flygtrafiktjänst,

b) tilläggstiden i uttaxningsfasen,

c) för flygplatser med ►C1 mer än 100 000 kommersiella flyttningar ◄ per år, tilläggstiden för ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area).

3.2 Från och med den andra referensperioden ska en andra EU-täckande kapacitetsindikator tas fram på grundval av den granskning som beskrivs i punkt 3.1, för bedömning av specifika kapacitetsfrågor förknippade med flygplatsernas flygtrafiktjänst.

4. INDIKATOR FÖR KOSTNADSEFFEKTIVITET

4.1 För den första referensperioden:

Den EU-täckande nyckelutförandeindikatorn för kostnadseffektivitet ska vara det genomsnittliga EU-täckande fastställda enhetspriset för underväg-flygtrafiktjänst, enligt följande definition:

a) Indikatorn fås genom att beräkna förhållandet mellan de fastställda kostnaderna och den trafik, uttryckt som antalet tjänstenheter, som förväntas för perioden på EU-nivå, enligt kommissionens antaganden för fastställande av EU-täckande mål med tillämpning av artikel 9.4.

b) Indikatorn uttrycks i euro och i reella termer.

([1]) EUT L 80, 26.3.2010, s. 10.

▼B

c) Indikatorn anges för varje år av referensperioden.

För den första referensperioden ska kostnaderna och enhetspriserna för flygtrafikens terminaltjänster insamlas, konsolideras och övervakas av kommissionen i enlighet med förordning (EG) nr 1794/2006.

4.2 Från och med den andra referensperioden ska den andra EU-täckande nyckelutförandeindikatorn för kostnadseffektivitet vara det genomsnittliga EU-fastställda enhetspriset för flygtrafikens terminaltjänster.

Avsnitt 2: Upprättande av mål på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock:

▼M4

1. NYCKELUTFÖRANDEINDIKATORER FÖR SÄKERHET

a) Den första nyckelutförandeindikatorn för säkerhet på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock för den första referensperioden ska vara säkerhetsledningens effektivitet mätt enligt en metod baserad på ATM Safety Maturity Survey Framework.

För medlemsstaterna och deras nationella tillsynsmyndigheter och leverantörer av flygtrafiktjänst, godkända att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster eller kommunikations-, flygtrafik- och granskningstjänster, ska denna nyckelutförandeindikator mätas utifrån hur följande ledningsmål har genomförts:

— Säkerhetspolicy och säkerhetsmål.

— Hantering av säkerhetsrisker.

— Säkerhetssäkring.

— Främjande av säkerhet.

— Säkerhetskultur.

b) Den andra nyckelutförandeindikatorn för säkerhet på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock för den första referensperioden ska vara tillämpningen av nedanstående allvarlighetsklassificering baserad på metoden med riskanalysverktyg för rapportering av minst följande tre kategorier av händelser: separationsunderskridande, intrång på bana och ATM-specifika händelser vid alla flygkontrollcentraler och flygplatser. Medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa metoden vid flygplatser med mindre än 50 000 kommersiella rörelser per år.

Vid rapportering av ovanstående händelser ska medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafiktjänst använda följande allvarlighetsgrader:

— Allvarligt tillbud

— Svårt tillbud

— Betydande tillbud

— Ingen omedelbar konsekvens för säkerheten

— Inte fastställt; t.ex. otillräcklig information tillgänglig, eller ofullständiga eller motstridiga bevis förhindrade en sådan bedömning.

Rapportering om tillämpningen av metoden ska göras för enskilda händelser.

c) Den tredje nyckelutförandeindikatorn för säkerhet på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock för den första referensperioden ska vara rapporteringen från medlemsstaterna och deras leverantörer av flygtrafiktjänst genom ett frågeformulär som utarbetats i enlighet med led e, som mäter graden av närvaro och motsvarande grad av frånvaro av rättvisekultur.

▼M4

d) Under den första referensperioden kommer det inte att finnas några EU-täckande säkerhetsmål. Medlemsstaterna får emellertid fastställa mål som motsvarar dessa nyckelutförandeindikatorer för säkerhet.

e) För att underlätta genomförande och mätning av nyckelutförandeindikatorer för säkerhet ska Easa – i samråd med organet för prestationsgranskning – före inledningen av den första referensperioden anta godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material i enlighet med det förfarande som antagits i enlighet med artikel 52 i förordning (EG) nr 216/2008.

f) Eurocontrol ska i god tid tillhandahålla de uppgifter som behövs för utarbetandet av de handlingar som avses i led e, inbegripet minst en specifikation av metoden med riskanalysverktyg och dess vidare utveckling och närmare upplysningar om metoden för Safety Maturity Survey Framework och dess viktningsfaktorer.

g) Den årliga mätning av nyckelutförandeindikatorer som avses i led a och c (frågeformulär om säkerhetsledningens effektivitet och om rättvisekultur) och som utförs av nationella tillsynsmyndigheter och leverantörer av flygtrafiktjänst ska, före den 1 februari varje år, av de nationella tillsynsmyndigheterna rapporteras till Easa för föregående år. Dessa årliga mätningar ska användas som underlag för den granskning som beskrivs i leden h och i. De nationella tillsynsmyndigheterna ska presentera eventuella förändringar i den årliga mätningen av nyckelutförandeindikatorer före nästa årsrapport.

h) De nationella tillsynsmyndigheterna ska övervaka det genomförande och den mätning av nyckelutförandeindikatorerna för säkerhet som leverantörerna av flygtrafiktjänster utför, i enlighet med de förfaranden för säkerhetstillsyn som fastställs i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1034/2011 ([1]).

i) I samband med standardiseringsinspektionerna ska Easa, i enlighet med de arbetsmetoder som avses i artikel 24 i förordning (EG) nr 216/2008, övervaka de nationella tillsynsmyndigheternas genomförande och mätning av nyckelutförandeindikatorerna för säkerhet. Easa ska informera organet för prestationsgranskning om resultaten av dessa inspektioner.

▼B

2. MILJÖINDIKATOR

2.1 För den första referensperioden ska det inte finnas någon obligatorisk nyckelutförandeindikator för miljö på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock.

Medlemsstaterna ska också, utan att det påverkar lokala miljöbestämmelser, samarbeta med kommissionen för att sätta upp en nyckelutförandeindikator för miljö avsedd för bedömning av specifika miljöfrågor förknippade med flygplatsernas flygtrafiktjänst och som ska tillämpas från och med den andra referensperioden.

2.2 För den andra referensperioden fås nyckelutförandeindikatorn för miljö på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock genom att man före slutet av referensperioden tar fram en förbättringsprocess på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock rörande utformning av luftrum, inklusive effektiv användning av de civila/militära luftsrumsstrukturerna (t.ex. villkorliga flygvägar, CDR).

3. KAPACITETSINDIKATOR

3.1 För den första referensperioden:

Nyckelutförandeindikatorn för kapacitet på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock ska vara antalet minuter ATFM-försening underväg per flygning. Den definieras enligt följande:

a) Indikatorn definieras i punkt 3.1 i avsnitt 1.

b) Indikatorn anges för varje år av referensperioden.

([1]) EUT L 271, 18.10.2011, s. 15.

▼B

För att förbereda framtagningen av en andra nyckelutförandeindikator för kapacitet på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock ska medlemsstaterna från och med den första referensperioden rapportera följande:

a) Totalt antal ATFM-förseningar som kan tillskrivas terminaltjänster och flygplatsernas flygtrafiktjänst.

b) Tilläggstiden i uttaxningsfasen.

c) För flygplatser med ►C1 mer än 100 000 kommersiella flyttningar ◄ per år, tilläggstiden för ASMA (Arrival Sequencing and Metering Area).

3.2 Från och med den andra referensperioden ska en andra nyckelutförandeindikator för kapacitet på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock tillämpas för bedömning av specifika frågor förknippade med flygplatsens flygtrafiktjänst.

4. INDIKATOR FÖR KOSTNADSEFFEKTIVITET

4.1 För den första referensperioden ska nyckelutförandeindikatorn för kostnadseffektivitet vara det fastställda enhetspriset på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock för flygtrafiktjänster för underväg, enligt följande definition:

a) Indikatorn fås genom att beräkna förhållandet mellan de fastställda kostnaderna och den förutsedda trafiken i prestationsplanerna enligt artikel 10.3 a och 10.3 b.

b) Indikatorn uttrycks i nationell valuta och i reella termer.

c) Indikatorn anges för varje år av referensperioden.

Medlemsstaterna ska dessutom rapportera kostnaderna och enhetspriserna för sina terminaltjänster enligt förordning (EG) nr 1794/2006, och om det förekommer avvikelser från prognoserna ska motivering lämnas till kommissionen.

4.2 Från och med den andra referensperioden ska en ►C1 andra nyckelutförandeindikator för kostnadseffektivitet på nationell nivå ◄ eller nivån för funktionellt luftrumsblock tillämpas, nämligen det fastställda enhetspriset (de fastställda enhetspriserna) på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock för terminaltjänster.

▼B

BILAGA II

MALL FÖR PRESTATIONSPLANER

Prestationsplanerna på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock ska bygga på nedan angivna struktur.

1. INLEDNING

1.1 Beskrivning av situationen (planens räckvidd, enheter som omfattas, plan på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock osv.).

1.2 Beskrivning av det makroekonomiska scenariot för referensperioden inklusive övergripande antaganden ►C1 (trafikprognos osv.) ◄.

1.3 Beskrivning av resultat från konsultationen med intressenterna inför utarbetandet av prestationsplanen (deltagarnas viktigaste frågor och om möjligt överenskomna kompromisser).

2. PRESTATIONSMÅL PÅ NATIONELL NIVÅ ELLER NIVÅN FÖR FUNKTIONELLT LUFTRUMSBLOCK

2.1 Prestationsmål för varje nyckelutförandeområde, fastställda mot varje nyckelutförandeindikator för prestation, för hela referensperioden, med årliga värden som ska användas för övervakning och som incitament.

a) **Säkerhet**

— Säkerhetsledningens effektivitet: mål på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock definierade i enlighet med punkt 1 a i avsnitt 2 i bilaga I för varje år av referensperioden (frivilligt under den första referensperioden).

— Tillämpning av riskanalysverktygets allvarlighetsklassificering: mål på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock definierade i enlighet med punkt 1 b i avsnitt 2 i bilaga I för varje år av referensperioden (ja/nej-värden).

— Rättvisekultur: mål på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock definierade i enlighet med punkt 1 c i avsnitt 2 i bilaga I för varje år av referensperioden (frivilligt under den första referensperioden).

b) **Kapacitet**

— Minuter ATFM-förseningar underväg per flygning.

c) **Miljö**

— Beskrivning av förbättringsprocessen på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock för utformning av luftrum (frivillig under den första referensperioden).

d) **Kostnadseffektivitet**

— Fastställda kostnader för flygtrafikens undervägs-tjänster och terminaltjänster bestämda enligt artikel 15.2 a och 15.2 b i förordning (EG) nr 550/2004 och med tillämpning av förordning (EG) nr 1794/2006 för varje år av referensperioden.

— Prognos för undervägs-tjänstenheter för varje år av referensperioden.

▼B

— De härav följande fastställda enhetspriserna för referensperioden.

— Beskrivning av och motivering för avkastningen på kapitalet för leverantörerna av flygtrafiktjänst i förhållande till den faktiska risken som uppstått.

— Beskrivning av den investering som behövs för att nå prestationsmålen tillsammans med en beskrivning av deras relevans i förhållande till generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten och prestationsmålens överensstämmelse med de huvudsakliga områden och riktningar för framsteg och ändring som anges i planen.

2.2 Beskrivning och förklaring av hur prestationsmålen är förenliga med de EU-täckande prestationsmålen.

2.3 Beskrivning och förklaring av överföringarna från åren före referensperioden.

2.4 Beskrivning av de parametrar som medlemsstaterna använder för att fastställa riskdelning och incitament.

3. BIDRAG FRÅN VARJE ANSVARIG ENHET

3.1 Individuella prestationsmål för varje ansvarig enhet.

3.2 Beskrivning av de incitamentssystem som ska tillämpas på varje enhet för att uppmuntra till att uppfylla målen över referensperioden.

4. PLANENS MILITÄRA DIMENSION

Beskrivning av planens civilmilitära dimension med angivelse av resultat som nås genom tillämpning av flexibel luftrumsanvändning (FUA) i syfte att öka kapaciteten med tillbörligt beaktande av militäruppdragens effektivitet och, om det bedöms vara lämpligt, relevanta utförandeindikatorer och mål som är enhetliga med prestationsplanens indikatorer och mål.

5. ANALYS AV KÄNSLIGHET OCH JÄMFÖRELSE MED DEN FÖREGÅENDE PRESTATIONSPLANEN

5.1 Känslighet för yttre antaganden.

5.2 Jämförelse med föregående prestationsplan (inte tillämpligt för den första referensperioden).

6. INFÖRANDE AV PRESTATIONSPLANEN

Beskrivning av åtgärder som de nationella tillsynsmyndigheterna har infört för att nå prestationsmålen, t.ex. följande:

— Granskningsmekanismer för att se till att flygtrafiktjänstens säkerhetsprogram och verksamhetsplaner är genomförda.

— Åtgärder för att övervaka och rapportera genomförandet av prestationsplanerna, inklusive hur situationen ska hanteras om målen inte uppfylls under referensperioden.

▼B

BILAGA III

PRINCIPER FÖR BEDÖMNING AV FÖRENLIGHETEN MELLAN EU-TÄCKANDE MÅL OCH MÅLEN PÅ NATIONELL NIVÅ ELLER NIVÅN FÖR FUNKTIONELLT LUFTRUMSBLOCK

Kommissionen ska använda följande bedömningskriterier:

1. **Allmänna kriterier**

   a) Efterlevnad av kraven för hur prestationsplanen ska sammanställas och antas, och i synnerhet bedömning av motiveringarna i den.

   b) Faktaanalys med beaktande av den övergripande situationen i varje enskild stat.

   c) Inbördes förhållande mellan alla prestationsmål.

   d) Resultatnormerna vid referensperiodens början och den konstaterade omfattningen av ytterligare förbättringar.

2. **Säkerhet**

   a) Säkerhetsledningens effektivitet: Den tilläggsmarginal som gäller för både leverantörer av flygtrafiktjänst och nationella tillsynsmyndigheter och som används i prestationsplanen och bedöms av kommissionen, ska vara samma som eller högre än de poäng som gäller för motsvarande EU-täckande indikator vid slutet av referensperioden (frivilligt under den första referensperioden).

   b) Tillämpning av riskanalysverktygets allvarlighetsklassificering: Överensstämmelse mellan den lokala nyckelutförandeindikatorn enligt definitionen i punkt 1 b i avsnitt 2 i bilaga I och den EU-övergripande indikatorn för varje år av referensperioden.

   c) Rättvisekultur: Nivån för prestationsmålet på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock vid slutet av referensperioden uppmätt med den nyckelutförandeindikator som definieras i punkt 1 c i avsnitt 2 i bilaga I ska vara samma eller högre än nivån för det EU-täckande mål som definieras enligt punkt 1 c i avsnitt 2 i bilaga I (frivilligt under den första referensperioden).

▼M1

3. **Miljö**

   Utformning av luftrum: Inte tillämpligt under den första referensperioden. Under den andra referensperioden, bedömning av den process för utformning av luftrum som används i prestationsplanen och dess förenlighet med processen för att utveckla den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet som utarbetats av nätverksförvaltaren.

4. **Kapacitet**

   Förseningsnivå: Jämförelse av den förväntade nivån av förseningar på sträcka på grund av flödesplanering som används i prestationsplanen med ett referensvärde från Eurocontrols kapacitetsplaneringsprocess och i nätverksförvaltarens operativa plan för nätverket.

▼B

5. **Kostnadseffektivitet**

   a) Enhetspristrend: Bedömning av huruvida de inlämnade fastställda enhetspriserna förväntas få en utveckling som överensstämmer med det EU-täckande målet för kostnadseffektivitet och huruvida de tillbörligt bidrar till att detta mål nås under hela referensperioden såväl som under varje enskilt år.

▼B

b) Nivån för fastställt enhetspris: jämförelse med de inlämnade lokala enhetspriserna med det genomsnittliga enhetspriset i medlemsstater eller funktionella luftrumsblock med liknande operationell och ekonomisk miljö enligt kommissionens definition.

c) Avkastning på kapital: Bedömning av avkastningen på kapital för leverantörerna av flygtrafiktjänst i förhållande till den faktiska risken.

d) Antaganden rörande trafikprognos: jämförelse av prognoserna för lokala tjänstenheter enligt prestationsplanen med en referensprognos såsom trafikprognoserna från Eurocontrols tjänst Statfor (Statistics and Forecast Service).

e) Ekonomiska antaganden: Kontroll av att de inflationsantaganden som används i prestationsplanen är i linje med en referensprognos såsom prognoser från Internationella valutafonden (IMF) eller Eurostat.

▼B

BILAGA IV

FÖRTECKNING ÖVER DATA SOM SKA LÄMNAS ENLIGT DENNA FÖRORDNING

1. FRÅN NATIONELLA MYNDIGHETER:

1.1 **Specifikation av datauppsättningen**

De nationella myndigheterna ska tillhandahålla följande data för prestationsgranskningen:

a) Den information som krävs för att visa uppfyllandet av nyckelutförandeindikatorn för säkerhet som avses i punkt 1 a i avsnitt 2 i bilaga I.

b) Statligt säkerhetsprogram (SSP) enligt det som krävs i Icaostandard 2.27.1 bilaga 11, ändring 47-B av den 20 juli 2009.

Dessutom ska de nationella myndigheterna se till att följande data finns att tillgå för prestationsgranskningen:

c) Data som använts och beräknats av den centrala ATFM-enheten enligt definitionen i förordning (EU) nr 255/2010 om ATFM, såsom färdplaner för allmän flygtrafik enligt IFR-reglerna, faktiska flygvägar, granskningsdata, förseningar underväg och genom flygplatsens flygledningstjänst, undantag från ATFM-åtgärder, respekt för slots från flygledningstjänsten, frekvensen för användning av villkorliga flygvägar.

d) ATM-relaterade säkerhetshändelser enligt definitionerna i Eurocontrols flygsäkerhetskrav – ESARR 2, tredje utgåvan, med rubriken *Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM* (Rapportering och bedömning av säkerhetshändelser inom flygledningstjänsten).

▼M2

e) Säkerhetsrapporter från de nationella tillsynsmyndigheterna enligt artiklarna 7, 8 och 14 i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1034/2011 ([1]), samt rapporter från samma myndigheter om hur man avhjälper identifierade säkerhetsbrister som är föremål för korrigerande handlingsplaner.

▼B

f) Information om säkerhetsrekommendationer och korringeringsåtgärder som vidtagits på grund av ATM-relaterad analys/undersökning av händelser enligt rådets direktiv 94/56/EG ([2]) om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart och rådets direktiv 2003/42/EG om rapportering av händelser inom civil luftfart.

g) Information om vilka faktorer som används för att främja tillämpning av rättvisekultur.

h) Data som utgör underlag för de insatser som avses i artikel 4.1 m och n i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet ([3]).

1.2 **Inlämningsfrekvens och tidsfrister**

Data som avses i 1.1 a, b, d, e, g och h ska lämnas in varje år.

Data som avses i 1.1 c och f ska göras tillgängliga varje månad.

([1]) EUT L 271, 18.10.2011, s. 15.
([2]) EGT L 319, 12.12.1994, s. 14.
([3]) EUT L 342, 24.12.2005, s. 20.

▼B

2. FRÅN LEVERANTÖRER AV FLYGTRAFIKTJÄNST

Detta avsnitt är tillämpligt på leverantörerna av de flygtrafiktjänst som avses i artikel 1.2. I enskilda fall kan de nationella myndigheterna även ta med leverantörer av flygtrafiktjänst som faller ►C1 under gränserna som avses i artikel 1.3 ◄. De ska informera kommissionen om detta.

2.1 **Specifikation av datauppsättningen**

Leverantörer av flygtrafiktjänst ska tillhandahålla följande data för prestationsgranskningen:

a) Data som avses i Eurocontrol-specifikationen *Eurocontrol Specification for Economic Information Disclosure*, utgåva 2.6 av den 31 december 2008 med referens Eurocontrol-SPEC-0117.

b) Årsrapporter och resultatrelaterade delar av verksamhetsplaner och den årsplan som leverantören av flygtrafiktjänst utarbetar enligt avsnitten 2.2 och 9 i bilaga I till ►C1 förordning (EG) nr 2096/2005 ◄.

c) Den information som krävs för att visa uppfyllandet av den resultatindikator för säkerhet som avses i punkt 1 a i avsnitt 2 i bilaga I.

d) Information om de faktorer som används för att främja tillämpning av rättvisekultur.

2.2 **Inlämningsfrekvens och tidsfrister för data**

Data för år n enligt vad som avses i artikel 2 a ska lämnas varje år före den 15 juli år n + 1, utom för prognosdata som ska lämnas senast den 1 november år n + 1. Det första referensåret n ska vara 2010.

De data som avses i artikel 2 b och 2 c ska lämnas in varje år.

3. FRÅN FLYGPLATSOPERATÖRER

Detta avsnitt är tillämpligt på flygplatsoperatörer som tillhandahåller tjänster på gemenskapens flygplatser med mer än 150 000 kommersiella lrörelser per år och på alla samordnade och reguljärflygplatser med mer än 50 000 kommersiella rörelser per år. I enskilda fall kan medlemsstaterna ta med flygplatser som faller under dessa gränsvärden. De ska informera kommissionen om detta.

3.1 **Definitioner**

I denna specifika bilaga ska följande definitioner gälla:

a) *flygplatsindikator*: beskrivning av flygplatsen med användning av den fyrställiga Icaostandardkod som definieras i Icaodokument 7910 (120:e upplagan, juni 2006).

b) *samordningsparametrar*: de samordningsparametrar som definieras i förordning (EEG) nr 95/93.

c) *flygplatsens anmälda kapacitet*: de samordningsparametrar som tillhandahålls i en form som beskriver maximala antalet slots per tidsenhet (blockperiod) som samordnaren kan tilldela. Blocken kan ha varierande längd och dessutom kan flera block med olika längd överlappa varandra med tanke på kontroll av hur flygningar koncentreras inom en viss tidsperiod. Användningen av anmält kapacitetsvärde för hela säsongen betyder att flygplatsens säsongsrelaterade infrastrukturkapacitet fastställs på ett tidigt stadium.

d) *luftfartygsregistrering*: de alfanumeriska tecken som motsvarar luftfartygets aktuella registrering.

▼B

e) *luftfartygstyp*: en beteckning på luftfartygets typ (upp till fyra tecken) enligt Icaoriktlinjerna.

f) *anropssignal*: en grupp alfanumeriska tecken som används för att identifiera en flygning.

g) *avgångsflygplatsens kod* och *ankomstflygplatsens kod*: flygplatsens kod angiven med Icao:s fyrställiga eller Iatas treställiga flygplatsbeteckning.

h) *tidstämplar för Out, Off, On, In*: följande data angivna med en minuts noggrannhet:

— Beräknad avgångstid (off-block).

— Faktisk avgångstid (off-block).

— Faktisk starttid.

— Faktisk landningstid.

— Beräknad ankomsttid (in-block).

— Faktisk ankomsttid (in-block).

i) *beräknad avgångstid (off-block)*: datum och klockslag då en flygning beräknas avgå från uppställningsplats för avgång.

j) *faktisk avgångstid (off-block)*: datum och klockslag då luftfartyget har lämnat parkeringspositionen (assisterat eller av egen kraft).

k) *faktisk starttid*: datum och klockslag då luftfartyget har lyft från banan (hjulen upp).

l) *faktisk landningstid*: datum och klockslag då luftfartyget har landat (touchdown).

m) *beräknad ankomsttid (in-block)*: datum och det klockslag då en flygning beräknas ankomma till uppställningsplats för ankomst.

n) *faktisk ankomsttid (in-block)*: datum och klockslag då parkeringsbromsarna har ansatts vid uppställningsplats för ankomst.

o) *flygregler*: de regler enligt vilka flygningen genomförs. IFR-regler för flygningar enligt instrumentflygreglerna som definieras i bilaga 2 i Chicagokonventionen eller VFR-regler för flygningar enligt visuellflygreglerna som definieras i samma bilaga. Operationell flygtrafik (OAT) för militärflyg som inte följer reglerna enligt bilaga 2 i Chicagokonventionen.

▼B

p) ►C1 *typ av flygning*: avser den typ av flygning som definieras i bilaga 2 i ICAO Doc 4444 (femtonde upplagan, juni 2007). ◄

q) *ankomsttid* och *avgångstid (slot-tider)*: en slot som flygplatsen tilldelar ankommande eller avgående flygningar enligt förordning (EEG) nr 95/93.

r) *beteckning för landningsbana* och *beteckning för startbana*: Icaobeteckningen för ►C1 banan som används för landning och start ◄ (t.ex. 10L).

s) *gate eller uppställningsplats för ankomst*: beteckningen för den första parkeringspositionen där luftfartyget parkeras vid ankomsten.

t) *gate eller uppställningsplats för avgång*: beteckningen för den sista parkeringspositionen där luftfartyget var parkerat före avgång från flygplatsen.

u) *förseningsorsaker*: Iatas standardkoder för förseningar enligt definitionen i bilaga 2 till *Digest – Annual 2008 Delays to Air Transport in Europe (ECODA)* ([1]) tillsammans med förseningens längd. Om det finns flera orsaker till att flygningen är försenad ska en förteckning över förseningsorsaker tillhandahållas.

v) *information om avisning*: angivelse av de avisningsoperationer som gjorts och i så fall var (före uppställningsplats för avgång eller vid en annan plats, dvs. efter off block).

w) *operationell inställning*: en reguljärflygnings ankomst eller avgång som omfattas av följande villkor:

— flygningen har tilldelats en slot-tid av flygplatsen, och

— flygningen bekräftades av lufttrafikföretaget dagen före operationerna och/eller den fanns med på den dagliga förteckning över tidsplanerade flygningar som flygplatsoperatören sammanställer dagen före operationerna, men

— landning eller start ägde inte rum.

3.2 **Specifikation av datauppsättningen**

3.2.1 Flygplatsoperatörer för samordnade och reguljärflygplatser ska tillhandahålla följande data:

— Flygplatsindikator.

— Flygplatsens anmälda kapacitet.

— Alla samordningsparametrar relevanta för flygtrafiktjänsterna.

— Planerad kvalitetsnivå för tjänsten (försening, punktlighet osv.) associerad med flygplatsens anmälda kapacitet, när sådan fastställts.

— Detaljerad beskrivning av de indikatorer som används för att fastställa den planerade tjänstekvalitetsnivån, när sådan har fastställts.

([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 Flygplatsoperatörerna ska med tanke på prestationsgranskningen tillhandahålla följande driftsrelaterad data för varje flygning som landar eller startar:

— Luftfartygsregistrering.

— Luftfartygstyp.

— Anropssignal.

— Kodad avgångsflygplats och ankomstflygplatskod.

— Tidstämplar för Out, Off, On, In.

— Flygregler och typ av flygning.

— Tilldelad ankomsttid och avgångstid (slot-tider), när dessa finns att tillgå.

— Beteckning för landningsbana och beteckning för startbana.

— Uppställningsplats för ankomst och avgång.

— Förseningsorsaker, om tillgängliga (endast avgående flyg).

— Information om avisning och antifrost, om tillgänglig.

3.2.3 Flygplatsoperatörerna ska med tanke på prestationsgranskningen tillhandahålla följande driftsrelaterade data för varje operationell inställd operation:

— Anropssignal.

— Luftfartygstyp.

— Planerad avgångs- och ankomstflygplats.

— Tilldelad ankomsttid och avgångstid, när dessa finns att tillgå.

— Orsaken till inställd flygning.

3.2.4 Flygplatsoperatörerna kan tillhandahålla följande för prestationsgranskningen:

— Frivilliga rapporter rörande försämring eller avbrott av flygtrafiktjänsten vid flygplatser.

— Frivilliga rapporter rörande säkerhetshändelser i flygtrafiktjänsten.

— Frivilliga rapporter om kapacitetsbortfall gällande terminaltjänst.

— Frivilliga rapporter om konsultationsmöten med leverantörer av flygtrafiktjänst och staterna.

3.3 **Inlämningsfrekvens och tidsfrister av data**

Data enligt 3.2.1 ska lämnas in två gånger per år, enligt den tidsplan som anges i artikel 6 i förordning (EEG) nr 95/93.

När data enligt 3.2.2 och 3.2.3 lämnas in ska detta ske månatligen inom en månad efter flygmånadens slut.

De rapporter som avses i 3.2.4 kan lämnas in när som helst.

4. FRÅN FLYGPLATSSAMORDNARE

4.1 **Specifikation av datauppsättningen**

Flygplatssamordnarna ska tillhandahålla följande data för prestationsgranskningen:

Data som avses i artikel 4.8 i förordning (EEG) nr 95/93.

▼B

4.2 **Inlämningsfrekvens och tidsfrister av data**

Data ska göras tillgänglig två gånger per år, enligt den tidsplan som anges i artikel 6 i förordning (EEG) nr 95/93.

5. FRÅN FLYGBOLAG

Detta avsnitt gäller flygbolag som är verksamma inom det europeiska luftrummet med mer än 35 000 flygningar per år beräknat som ett genomsnitt för de föregående tre åren.

5.1 **Definitioner**

5.1.1 I denna specifika bilaga ska samma definitioner gälla som i punkt 3.1 i bilaga IV och dessutom ska följande definitioner gälla:

a) *bränsleförbrukning:* den faktiska mängd drivmedel som har förbrukats under flygningen (gate-to-gate).

b) *rampvikt:* den totala faktiska vikten i metriska ton när motorn startas.

5.2 **Specifikation av datauppsättningen**

5.2.1 Flygbolagen ska för prestationsgranskningen tillhandahålla följande data för varje flygning som de opererar inom den geografiska räckvidden för denna förordning:

— Luftfartygsregistrering.

— Anropssignal.

— Flygregler och typ av flygning.

— Kodad avgångsflygplats och ankomstflygplats.

— Beteckning för landningsbana och beteckning för startbana, om tillgängliga.

— Uppställningsplats för ankomst och avgång, om uppgifterna är tillgängliga.

— Tidstämpel för Out, Off, On, In (OOOI), både beräknade och faktiska.

— Orsaker till försening.

— Information av avisning och antifrost, om tillgänglig.

5.2.2 Flygbolagen ska för prestationsgranskningen tillhandahålla data som avses i punkt 3.2.3 i bilaga IV för varje inställd operation inom den geografiska räckvidden för denna förordning.

5.2.3 Utöver de data som lämnas enligt kraven i del B i bilaga IV till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG ([1]), kan flygbolagen förse kommissionen med följande data för varje flygning som de opererar inom den geografiska räckvidden för denna förordning:

— Drivmedelsförbrukning.

— Rampvikt.

([1]) EUT L 275, 25.10.2003, s. 32.

▼B

5.2.4 Flygbolagen kan tillhandahålla följande för prestationsgranskningen:

— Frivilliga rapporter rörande tillgången till luftrum.

— Frivilliga rapporter rörande försämring eller avbrott av flygtrafiktjänsten vid flygplatser.

— Frivilliga rapporter rörande säkerhetshändelser i flygtrafiktjänsten.

— Frivilliga rapporter om kapacitetsbrister underväg, flyghöjdsbegränsningar eller flygvägsförändringar.

— Frivilliga rapporter om konsultationsmöten med leverantörer av flygtrafiktjänst och staterna.

5.3 **Inlämningsfrekvens för data**

Data som avses i punkterna 5.2.1, 5.2.2 och 5.2.3 i bilaga IV ska tillhandahållas varje månad.

De rapporter som avses i punkt 5.2.4 kan lämnas in när som helst.