II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 390/2013 AL COMISIEI

din 3 mai 2013

de instituire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea

(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]), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]), 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. Pentru a defini detaliile funcționării sistemului de performanță, Comisia trebuie să adopte norme de punere în aplicare.

(2) Sistemul de performanță trebuie să contribuie la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian prin îmbunătățirea eficienței globale a serviciilor de navigație aeriană în toate domeniile cheie de performanță – siguranță, protecția mediului, capacitate și rentabilitate – în conformitate cu Cadrul de performanță din Planul general european de management al traficului aerian (ATM), ținând cont de obiectivele prioritare de siguranță.

(3) Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind prestarea de servicii) ([3]), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009, prevede instituirea unui sistem de tarifare și a unor proiecte comune pentru punerea în aplicare a Planului general european pentru ATM. Atât sistemul de tarifare, cât și proiectele comune sunt esențiale pentru punerea în aplicare cu succes a sistemului de performanță.

(4) În conformitate cu articolul 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 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulament privind spațiul aerian) ([4]), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009.

(5) Pentru punerea în aplicare a sistemului de performanță, Comisia poate fi asistată de un organism de evaluare a performanțelor. Acest organism trebuie să aibă posibilitatea de a oferi Comisiei avize independente în toate domeniile care influențează performanța serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea.

(6) Având în vedere faptul că autoritățile naționale de supervizare au un rol cheie în implementarea sistemului de performanță, statele membre trebuie să se asigure că acestea sunt în măsură să își îndeplinească responsabilitățile în mod eficient.

(7) Pentru a garanta realizarea unor progrese pe termen lung în direcția atingerii obiectivelor înalte ale societății, reflectate în Planul general european pentru ATM, sistemul de performanță trebuie aplicat într-o perspectivă care depășește o singură perioadă de referință.

(8) Sistemul de performanță trebuie aplicat serviciilor de navigație aeriană după o abordare „gate-to-gate” care să includă serviciile de navigație aeriană de rută și terminală în vederea îmbunătățirii performanței globale a rețelei.

(9) Sistemul de performanță trebuie să prevadă indicatori și obiective obligatorii în toate domeniile cheie de performanță, prin care să se asigure atingerea deplină și menținerea nivelurilor de siguranță impuse.

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 1.
([2]) JO L 300, 14.11.2009, p. 34.
([3]) JO L 96, 31.3.2004, p. 10.
([4]) JO L 96, 31.3.2004, p. 20.

(10) La adoptarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru o perioadă de referință, Comisia trebuie să țină cont în mod corespunzător de nivelul de performanță atins în perioada sau perioadele de referință precedente.

(11) Având în vedere legătura strânsă dintre domeniile cheie de performanță, interdependențele dintre obiectivele de performanță trebuie luate în calcul în mod corespunzător la elaborarea și monitorizarea sistemului de performanță, ținând cont de obiectivele prioritare de siguranță.

(12) Este necesară instituirea unor planuri de performanță la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian care să indice, din motive de transparență, contribuția fiecărui furnizor de servicii de navigație aeriană din cadrul unui bloc funcțional de spațiu aerian la atingerea obiectivelor, monitorizată la nivelul cel mai adecvat.

(13) Planurile de performanță trebuie să cuprindă o descriere a măsurilor, cum ar fi sistemele de stimulare, menite să impulsioneze părțile interesate în direcția îmbunătățirii performanței la toate nivelurile. Dat fiind caracterul său imperativ, siguranța nu trebuie să facă obiectul unor măsuri de stimulare.

(14) Pentru a se cunoaște punctele de vedere ale părților interesate, este necesar să se organizeze consultări eficiente la nivel național, la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian și la nivelul Uniunii.

(15) 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 serviciilor prestate, care pot include revizuirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii sau la nivel local.

(16) Cooperarea și coordonarea dintre civili și militari sunt de cea mai mare importanță pentru atingerea obiectivelor sistemului de performanță, ținând seama în mod corespunzător de eficacitatea misiunilor militare.

(17) Sistemul de performanță nu trebuie să aducă atingere dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 549/2004 care vizează salvgardarea intereselor esențiale ale politicii de securitate sau de apărare.

(18) Este necesar să se selecteze indicatori cheie de performanță specifici și măsurabili, pe baza cărora să poată fi alocate responsabilitățile pentru atingerea obiectivelor de performanță. Obiectivele asociate trebuie să fie realizabile, realiste și definite în timp și să urmărească favorizarea efectivă a unei performanțe sustenabile a serviciilor de navigație aeriană.

(19) Implementarea unor obiective de performanță obligatorii, alături de stimulente de natură financiară, necesită o corelare adecvată cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană ([1]).

([1]) A se vedea pagina 31 din prezentul Jurnal Oficial.

(20) Stabilirea și implementarea indicatorilor cheie de performanță și a obiectivelor de performanță trebuie să fie în concordanță cu obiectivele și standardele de siguranță prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]) și în normele sale de punere în aplicare, dar și cu măsurile luate de Uniune pentru atingerea și menținerea acestor obiective.

(21) Comisia trebuie să evalueze planurile și obiectivele de performanță și să stabilească dacă sunt compatibile cu obiectivele de la nivelul Uniunii și cu performanța globală a rețelei europene ATM și dacă au o contribuție adecvată la atingerea acestora. Dacă nu poate confirma această compatibilitate și contribuție adecvată, Comisia trebuie să solicite revizuirea planurilor de performanță și a obiectivelor de performanță și/sau luarea unor măsuri corective.

(22) În timpul perioadelor de referință este necesară instituirea unui proces eficace de monitorizare a performanței, care să includă colectarea și diseminarea datelor, pentru a garanta că evoluția performanței permite atingerea obiectivelor și, dacă este necesar, pentru a introduce măsuri corective.

(23) Atunci când, pe baza rezultatelor monitorizării, Comisia are dovezi suficiente că datele, ipotezele și motivele care au stat la baza stabilirii obiectivelor inițiale nu mai sunt valabile, ea poate hotărî să revizuiască obiectivele de performanță de la nivelul Uniunii sau să permită, la cererea unui stat membru, revizuirea obiectivelor locale.

(24) Executarea funcțiilor de rețea trebuie să facă obiectul unor obiective de performanță. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să se aplice administratorului de rețea instituit în conformitate cu articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei din 7 iulie 2011 de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010 ([3]). Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei trebuie modificat în consecință.

(25) 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 ([4]), articolul 26 din Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1216/2011 al Comisiei din 24 noiembrie 2011 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 691/2010 al Comisiei de stabilire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea ([5]) trebuie abrogate cu efect de la 1 ianuarie 2015.

(26) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

([2]) JO L 79, 19.3.2008, p. 1.
([3]) JO L 185, 15.7.2011, p. 1.
([4]) JO L 201, 3.8.2010, p. 1.
([5]) JO L 310, 25.11.2011, p. 3.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare

(1) Prezentul regulament prevede măsuri pentru îmbunătățirea performanței globale a serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea pentru traficul aerian general în regiunile EUR și AFI ale Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI) în care statele membre sunt responsabile de furnizarea de servicii de navigație aeriană, în vederea satisfacerii cerințelor tuturor utilizatorilor spațiului aerian.

(2) În scopul stabilirii obiectivelor și al monitorizării performanțelor, prezentul regulament se aplică serviciilor de navigație aeriană furnizate de:

(a) furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați în conformitate cu articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;

(b) furnizorii de servicii meteorologice, dacă sunt desemnați în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;

(c) administratorul de rețea instituit în conformitate cu articolul 3 din Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei.

Regulamentul se aplică totodată, în scopul stabilirii obiectivelor și al monitorizării performanțelor în materie de rentabilitate, autorităților sau entităților care suportă costuri eligibile care urmează a fi recuperate prin tarifele de utilizare, așa cum se menționează la articolul 15 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și la articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013.

(3) Fără a aduce atingere alineatului (4), statele membre pot decide să nu aplice prezentul regulament serviciilor de navigație aeriană terminală furnizate în unele sau în toate aeroporturile lor cu mai puțin de 70 000 de mișcări de transport aerian IFR pe an. Statele membre informează Comisia în mod corespunzător.

(4) În cazul în care niciunul dinte aeroporturile unui stat membru nu atinge pragul de 70 000 de mișcări de transport aerian IFR pe an, prezentul regulament se aplică cel puțin aeroportului cu cel mai mare număr de mișcări de transport aerian IFR.

(5) Stabilirea obiectivelor în materie de rentabilitate se aplică costurilor determinate stabilite la articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

(6) Statele membre pot aplica prezentul regulament și:

(a) în spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni ale OACI, cu condiția să informeze Comisia și celelalte state membre în acest sens și fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor care le 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 autorizați să presteze servicii de navigație aeriană fără certificare, în conformitate cu articolul 7 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

(7) Prin derogare de la dispozițiile privind protecția informațiilor din Directiva 2003/42 a Parlamentului European și a Consiliului [1] și din regulamentele sale de punere în aplicare – Regulamentul (CE) nr. 1321/2007 al Comisiei [2] și Regulamentul (CE) nr. 1330/2007 al Comisiei [3], cerințele privind furnizarea datelor definite în capitolul V se aplică autorităților naționale, furnizorilor de servicii de navigație aeriană, operatorilor și coordonatorilor de aeroporturi și transportatorilor aerieni.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament:

1. „operator aeroportuar” înseamnă organismul de gestionare a unui aeroport care, în mod exclusiv sau alături de alte activități, are ca sarcină conform legislației sau reglementărilor naționale să administreze și să gestioneze facilitățile aeroportuare și să coordoneze și să controleze activitățile diferiților operatori prezenți pe aeroport sau în sistemul aeroportuar în cauză;

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

3. „indicatori de performanță” înseamnă indicatorii utilizați în scopul monitorizării, evaluării comparative și analizării performanței;

4. „indicatori cheie de performanță” înseamnă indicatorii de performanță utilizați pentru fixarea obiectivelor de performanță;

5. „mișcări de transport aerian IFR” înseamnă totalul decolărilor și aterizărilor efectuate în conformitate cu regulile de zbor instrumental, calculat ca medie anuală pe perioada de trei ani calendaristici care precede prezentarea planurilor de performanță;

6. „obiectiv obligatoriu” înseamnă un obiectiv de performanță adoptat de statele membre în cadrul unui plan de performanță și supus unui sistem de stimulare și/sau unor planuri de acțiuni corective;

7. „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;

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

[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.

9. „autoritate națională” înseamnă autoritatea de reglementare și/sau de supervizare la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian ale cărei costuri pot fi recuperate de la utilizatorii spațiului aerian atunci când sunt suportate în legătură cu prestarea de servicii de navigație aeriană, în aplicarea articolului 6 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013;

10. „cultură justă” înseamnă o cultură în care operatorii din prima linie sau alte categorii de personal nu sunt sancționate pentru acte, omisiuni sau decizii care sunt proporționale cu experiența sau pregătirea lor, dar în care neglijențele grave, infracțiunile deliberate și actele de distrugere nu sunt tolerate;

11. „coordonator de aeroport” înseamnă persoana fizică sau juridică desemnată de un stat membru pentru a îndeplini sarcinile de coordonare pe aeroporturile coordonate prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare ([1]);

12. „monitorizarea performanțelor” înseamnă procesul continuu de culegere și analizare a datelor în scopul măsurării rezultatelor efective ale unui sistem în raport cu obiectivele (cheie) de performanță și planurile de performanță pertinente, utilizând indicatorii (cheie) de performanță prevăzuți la articolul 9 și în anexa I;

13. „perioadă de referință” înseamnă perioada de valabilitate și aplicare a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și a planurilor de performanță, prevăzută la articolul 11 alineatul (3) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;

14. „pătrundere neautorizată pe pistă” înseamnă orice eveniment pe un aerodrom care implică prezența incorectă a unei aeronave, a unui vehicul sau a unei persoane în zona protejată a unei suprafețe desemnate pentru aterizarea și decolarea aeronavelor;

15. „unitate de servicii de trafic aerian” (unitate ATS) înseamnă o unitate civilă sau militară responsabilă de furnizarea de servicii de trafic aerian;

16. „servicii CNS, MET și AIS” înseamnă servicii de comunicații, navigație și supraveghere, servicii meteorologice pentru navigația aeriană și servicii de informare aeronautică;

17. „eveniment excepțional” înseamnă circumstanțe în care capacitatea ATM este anormal de redusă, astfel încât nivelul întârzierilor ATFM este anormal de ridicat ca urmare a unei limitări planificate efectuate printr-o schimbare operațională sau tehnică, a unor circumstanțe meteorologice extrem de nefavorabile, a indisponibilității unor părți mari ale spațiului aerian din motive naturale sau politice, a unei acțiuni sindicale sau a activării EACCC de către administratorul rețelei în urma uneia sau mai multor dintre aceste cauze;

18. „costuri de restructurare” înseamnă costuri punctuale semnificative suportate de furnizorii de servicii de navigație aeriană în procesul de restructurare prin introducerea de noi tehnologii și proceduri și a modelelor de afaceri asociate pentru a stimula prestarea de servicii integrate, atunci când statul membru dorește să recupereze costurile în una sau mai multe perioade de referință. Ele pot include costuri suportate pentru compensarea angajaților, închiderea centrelor de control al traficului aerian, mutarea activităților în sedii noi, scoaterea unor active în afara bilanțului și/sau dobândirea de participații strategice în cadrul altor furnizori de servicii de navigație aeriană.

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. Comisia numește președintele și membrii organismului de evaluare a performanței.

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

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

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

(b) definirea sau adaptarea domeniilor cheie de performanță, în concordanță cu cele identificate în cadrul de performanță al Planului general pentru ATM, așa cum se menționează la articolul 9 alineatul (1), și cu indicatorii cheie de performanță corespondenți;

(c) definirea unor indicatori cheie de performanță adecvați care să acopere, în toate domeniile cheie de performanță, performanța funcțiilor de rețea și a serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală;

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

(e) stabilirea pragului sau a pragurilor de alertă menționate la articolul 10 alineatul (4) pentru activarea mecanismelor de alertare prevăzute la articolul 19;

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

(g) evaluarea compatibilității, dacă este cazul, dintre pragurile de alertă adoptate în conformitate cu articolul 19 alineatul (3) și pragurile de alertă la nivelul Uniunii Europene, menționate la articolul 10 alineatul (4);

(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, inclusiv a investițiilor și a cheltuielilor de capital, la nivel local și la nivelul Uniunii;

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

([1]) JO L 14, 22.1.1993, p. 1.

(k) monitorizarea performanței globale a rețelei ATM europene, inclusiv elaborarea de rapoarte anuale către Comitetul pentru cerul unic;

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

(m) evaluarea planului de performanță al administratorului de rețea, inclusiv a compatibilității lui cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii;

(n) întreținerea și sprijinul pentru coordonarea unui calendar de consultare a părților interesate cu privire la planurile de performanță și obligațiile de consultare prevăzute la articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013.

(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) în scopul monitorizării performanței globale a rețelei ATM europene, organismul de evaluare a performanței trebuie să obțină de la autoritățile naționale de supervizare informațiile necesare cu privire la planurile de performanță;

(b) organismul de evaluare a performanței trebuie să acorde asistență autorităților naționale de supervizare la cererea acestora, oferindu-le opinii independente asupra aspectelor de performanță, cum ar fi comparații bazate pe fapte între furnizorii de servicii de navigație aeriană care operează în medii similare (evaluare comparativă), analize ale evoluției performanței pe ultimii cinci ani sau analize ale prognozelor;

(c) autoritățile naționale de supervizare pot solicita asistență din partea organismului de evaluare a performanței în vederea definirii unor intervale de valori orientative pentru stabilirea obiectivelor, ținând cont de obiectivele la nivelul Uniunii. Aceste valori trebuie puse la dispoziția autorităților naționale de supervizare, a furnizorilor de servicii de navigație aeriană, a operatorilor aeroportuari și a utilizatorilor spațiului aerian.

(7) Pentru a asigura coerența cu obiectivele și standardele instituite și aplicate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008, organismul de evaluare a performanței cooperează, atunci când este cazul, cu Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) pentru îndeplinirea sarcinilor menționate la alineatul (3), atunci când acestea sunt legate de siguranță.

(8) În vederea monitorizării performanței globale a rețelei ATM europene, organismul de evaluare a performanței trebuie să-și creeze formule de lucru cu furnizorii de servicii de navigație aeriană, cu operatorii aeroportuari, cu coordonatorii de aeroporturi și cu transportatorii aerieni.

Articolul 4

Autoritățile naționale de supervizare

(1) Autoritățile naționale de supervizare răspund de elaborarea planurilor de performanță, de supravegherea 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 cheie de performanță pentru îndeplinirea sarcinilor prevăzute în prezentul regulament, inclusiv de competențele de inspecție necesare pentru executarea sarcinilor menționate la articolul 20.

(3) Statele membre în care există mai multe autorități naționale de supervizare trebuie să comunice Comisiei care dintre acestea răspunde de coordonarea națională aferentă punerii în aplicare a prezentului regulament.

Articolul 5

Blocurile funcționale de spațiu aerian

(1) Statele membre elaborează planuri de performanță la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.

(2) Pentru a îndeplini obligația prevăzută la alineatul (1), statele membre:

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

(b) comunică 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) face demersurile corespunzătoare pentru a se asigura că:

(i) sub rezerva dispozițiilor de la litera (e) și din anexa I, se fixează un obiectiv unic pentru fiecare indicator cheie de performanță;

(ii) din motive de transparență, contribuția fiecărui furnizor de servicii de navigație aeriană în cadrul blocului funcțional de spațiu aerian, monitorizată la nivelul cel mai adecvat, la realizarea obiectivelor de performanță stabilite pentru blocul funcțional de spațiu aerian este identificată în planul de performanță;

(iii) 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;

(d) răspund de stabilirea și îndeplinirea obiectivelor de performanță fixate la nivel local, și anume la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, la nivel național, al zonei tarifare și al aeroportului;

(e) în cazul în care nu s-a stabilit o zonă tarifară de rută comună în sensul articolului 4 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 și, în consecință, sunt fixate obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută

pentru mai multe zone tarifare în cadrul blocului funcțional de spațiu aerian, consolidează aceste obiective într-o singură valoare la nivel agregat pentru serviciile de navigație aeriană de rută și oferă, cu titlu informativ, o cifră globală care indică efortul de rentabilitate la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian;

(f) în cazul în care o zonă tarifară se modifică în cursul unei perioade de referință, demonstrează că această modificare permite în continuare îndeplinirea obiectivelor de performanță adoptate pentru perioada respectivă;

(g) se asigură că planul de performanță este compatibil cu domeniul de aplicare al prezentului regulament, în conformitate cu articolul 1 alineatul (6) din prezentul regulament și articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

Articolul 6

Administratorul de rețea

Administratorul de rețea instituit conform articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 și articolului 3 din Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei îndeplinește următoarele sarcini legate de sistemul de performanță:

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

(b) în conformitate cu articolul 21 alineatul (5), asigură accesul Comisiei la toate datele enumerate în anexa V;

(c) sprijină blocurile funcționale de spațiu aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană ai acestora în atingerea obiectivelor lor de performanță pe durata perioadelor de referință prin asigurarea compatibilității dintre planurile de performanță, planul strategic al rețelei și planul de administrare a rețelei;

(d) elaborează un plan de performanță – planul de performanță al rețelei – în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) și cu articolul 16 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 677/2011, care trebuie prezentat Comisiei cu cel puțin șase luni înainte de începerea fiecărei perioade de referință și pe care aceasta îl adoptă înainte de începerea fiecărei perioade de referință. Acest plan de performanță trebuie să fie public și:

(i) să conțină obiective de performanță pentru toate domeniile cheie de performanță și pentru toți indicatorii, coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru întreaga perioadă de referință, cu utilizarea unor valori anuale în scopuri de monitorizare;

(ii) să conțină o descriere a măsurilor care au ca scop atingerea obiectivelor;

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

Articolul 7

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, statele membre și Comisia se coordonează, după caz, cu AESA pentru a se asigura că următoarele aspecte sunt tratate în mod adecvat:

(a) aspectele de siguranță ale sistemului de performanță, inclusiv fixarea, revizuirea și implementarea, pentru domeniul siguranței, a unor indicatori cheie de performanță și a unor obiective de performanță la nivelul Uniunii, precum și prezentarea de propuneri privind acțiunile și măsurile care se impun în urma activării unui mecanism de alertare;

(b) compatibilitatea indicatorilor cheie și a obiectivelor de performanță în domeniul siguranței cu implementarea Programului european de siguranță a aviației.

Articolul 8

Durata perioadelor de referință

(1) Prima perioadă de referință pentru sistemul de performanță acoperă anii calendaristici 2012-2014 inclusiv. A doua perioadă de referință acoperă anii calendaristici 2015-2019 inclusiv. Următoarele perioade de referință au durata de cinci ani calendaristici, dacă nu se decide altfel printr-o modificare a prezentului regulament.

(2) Aceeași perioadă de referință se aplică și obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și obiectivelor și planurilor de performanță.

Articolul 9

Domeniile și indicatorii cheie de performanță

(1) În vederea stabilirii 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 unor domenii cheie de performanță în temeiul articolului 11 alineatul (4) litera (b) din același regulament.

(2) În vederea stabilirii obiectivelor, fiecărui domeniu cheie de performanță trebuie să-i corespundă un singur indicator cheie sau un număr limitat de indicatori cheie de performanță. Performanța serviciilor de navigație aeriană se evaluează în funcție de obiective obligatorii pentru fiecare indicator cheie de performanță.

(3) Anexa 1 secțiunea 1 prevede indicatorii cheie de performanță pentru stabilirea obiectivelor și indicatorii de performanță la nivelul Uniunii, selectați pentru fiecare domeniu cheie de performanță.

(4) Anexa I secțiunea 2 stabilește indicatorii cheie de performanță locali pentru stabilirea obiectivelor locale și indicatorii de performanță la nivel local utilizați pentru a stabili obiectivele de performanță. Nivelul local, și anume nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, nivelul național, al zonei tarifare și al aeroportului, este precizat în anexa I secțiunea 2.

(5) Indicatorii cheie 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.

(6) Pentru monitorizarea performanței proprii și/sau în cadrul planului de performanță, statele membre pot decide să fixeze indicatori de performanță și obiective aferente în plus față de domeniile și de indicatorii cheie de performanță menționați în prezentul articol și care figurează în anexa I secțiunea 2. Acești indicatori și aceste obiective suplimentare trebuie să sprijine realizarea obiectivelor la nivelul Uniunii și a obiectivelor care rezultă la nivel local. Ele pot, de exemplu, să integreze și să descrie dimensiunea civil-militară sau dimensiunea meteorologică a planului de performanță și pot fi însoțite de sisteme de stimulare adecvate.

(7) Pentru a facilita implementarea și măsurarea indicatorilor (cheie) de performanță în domeniul siguranței, AESA, în consultare cu organismul de evaluare a performanței, adoptă mijloace acceptabile de conformitate și documente orientative în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 52 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008, înainte de începerea celei de-a doua perioade de referință.

CAPITOLUL II

PREGĂTIREA PLANURILOR DE PERFORMANȚĂ

Articolul 10

Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii

(1) Comisia adoptă obiective de performanță la nivelul Uniunii în conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, ținând seama de informațiile pertinente furnizate de administratorul de rețea și de autoritățile naționale de supervizare și după consultări cu părțile interesate, așa cum se menționează la articolul 10 din regulamentul respectiv, cu alte organizații pertinente și cu AESA în privința aspectelor de siguranță ale performanței.

(2) Sub rezerva articolului 9 alineatul (3), obiectivele la nivelul Uniunii sunt propuse de Comisie cu cel puțin cincisprezece luni înainte de începerea perioadei de referință și se adoptă cu cel puțin douăsprezece luni înainte de începerea acestei perioade.

(3) Stabilirea de obiective la nivelul Uniunii pentru indicatorul cheie de performanță prevăzut în anexa I secțiunea 1 punctul 4.1 litera (b) trebuie să înceapă în al treilea an din a doua perioadă de referință, sub rezerva unei decizii a Comisiei, în conformitate cu procedura menționată la alineatul (1).

(4) Atunci când adoptă obiective de performanță la nivelul Uniunii, Comisia stabilește pragul sau pragurile de alertă la depășirea cărora pot fi activate mecanismele de alertare menționate la articolul 19.

(5) Comisia fundamentează fiecare obiectiv de performanță la nivelul Uniunii printr-o descriere a ipotezelor și a motivațiilor care au determinat stabilirea acestor obiective, cum ar fi utilizarea informațiilor furnizate de administratorul de rețea și de autoritățile naționale de supervizare și a altor date concrete, previziunile în materie de trafic, componența grupurilor de furnizori de servicii de navigație aeriană sau a blocurilor funcționale de spațiu aerian cu un mediu economic și operațional similar.

Articolul 11

Elaborarea planurilor de performanță

(1) La nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, autoritățile naționale de supervizare elaborează planuri de performanță ale căror obiective sunt compatibile cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și cu criteriile de evaluare enumerate în anexa IV.

Fără a aduce atingere modelului prezentat în anexa II, planul de performanță poate include diferite secțiuni referitoare la nivelul local, și anume nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, nivelul național, al zonei tarifare și al aeroportului.

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

(a) furnizorii de servicii de navigație aeriană le prezintă planurile de afaceri;

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

(3) Planurile de performanță trebuie să cuprindă în mod concret:

(a) previziunile de trafic, exprimate în unități de servicii, care trebuie furnizate pentru fiecare an al perioadei de referință, la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian și pentru fiecare zonă tarifară din cadrul blocului funcțional de spațiu aerian, alături de o justificare a cifrelor utilizate;

(b) costurile determinate ale serviciilor de navigație aeriană pentru fiecare an din perioada de referință și pentru fiecare zonă tarifară, în conformitate cu dispozițiile articolului 15 alineatul (2) literele (a) și (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;

(c) o descriere a investițiilor, inclusiv a celor necesare pentru îndeplinirea obiectivelor de performanță, împreună cu o descriere a relevanței lor în raport cu Planul general european pentru ATM, planul strategic al rețelei și proiectele comune menționate la articolul 15a alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004. Această descriere trebuie să evidențieze beneficiile și sinergiile realizate la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian;

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

(e) analiza relațiilor de interdependență dintre domeniile cheie de performanță, inclusiv o evaluare a impactului planului de performanță asupra siguranței, alături de eventualele măsuri de atenuare necesare pentru a menține asigurarea siguranței;

(f) o descriere a dimensiunii civil-militare a planului care să indice rezultatele aplicării conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian (FUA) în scopul creșterii capacității,

ținând seama în mod corespunzător de eficacitatea misiunilor militare și, dacă se consideră necesar, indicatorii și obiectivele de performanță pertinente, compatibile cu alți indicatori și alte obiective din planul de performanță;

(g) descrierea și justificarea modului în care obiectivele de performanță menționate la litera (d) corespund cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și cu performanțele rețelei europene de ATM și contribuie la îndeplinirea acestora;

(h) identificarea fiecărui furnizor de servicii de navigație aeriană vizat și a contribuției sale concrete la îndeplinirea obiectivelor, monitorizată, din motive de transparență, la nivelul cel mai adecvat, așa cum se prevede la articolul 5 alineatul (2) litera (c) punctul (ii);

(i) descrierea mecanismelor de stimulare care urmează să le fie aplicate furnizorilor de servicii de navigație aeriană vizați pentru a încuraja atingerea obiectivelor în perioada de referință;

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

(k) descrierea rezultatelor obținute în urma consultării părților 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, dacă statele membre iau o decizie în acest sens, în aplicarea articolului 9 alineatul (6).

(5) Administratorul de rețea elaborează un plan de performanță al rețelei care conține obiective compatibile cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și, *mutatis mutandis*, cu criteriile de evaluare prevăzute în anexa IV.

(6) Pentru pregătirea planului de performanță al rețelei, administratorul de rețea:

(a) asigură consultarea în conformitate cu articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 677/2011 al Comisiei;

(b) utilizează modelul prevăzut în anexa III.

Articolul 12

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 și proporționale 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 serviciilor furnizate;

(c) să facă parte din cadrul de reglementare cunoscut dinainte de toate părțile interesate și să se aplice pe toată durata perioadei de referință;

(d) să determine entitățile care trebuie să fixeze obiective în vederea atingerii unui înalt nivel de performanță și a îndeplinirii obiectivelor aferente.

(2) Stimulentele aferente obiectivelor de rentabilitate sunt de natură financiară și sunt reglementate de dispozițiile corespunzătoare prevăzute la articolele 13 și 14 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013. Ele constau într-un mecanism de împărțire a riscurilor la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian.

(3) Stimulentele aferente obiectivelor de capacitate sunt de natură financiară și sunt reglementate de dispozițiile articolului 15 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013. Ele pot fi completate de stimulente de altă natură, de exemplu planuri de acțiuni corective cu termene și măsuri asociate, adoptate de către autoritățile naționale de supervizare în funcție de circumstanțele locale.

(4) Stimulentele aferente obiectivelor de mediu pot fi de natură financiară și sunt reglementate de dispozițiile articolului 15 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013. Ele pot fi completate de stimulente de altă natură, de exemplu planuri de acțiuni corective cu termene și măsuri asociate, adoptate de către autoritățile naționale de supervizare în funcție de circumstanțele locale.

(5) În plus, la nivel local, statele membre pot modula tarifele de navigație aeriană, în conformitate cu dispozițiile articolului 16 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013.

CAPITOLUL III

ADOPTAREA PLANURILOR DE PERFORMANȚĂ

Articolul 13

Adoptarea inițială a planurilor de performanță

La propunerea autorităților naționale de supervizare, statele membre adoptă planuri de performanță care conțin obiective de performanță obligatorii și le prezintă Comisiei cel târziu cu șase luni înainte de începerea perioadei de referință.

Articolul 14

Evaluarea și revizuirea planurilor și a obiectivelor de performanță

(1) Comisia evaluează planurile de performanță, obiectivele acestora și, în special, compatibilitatea lor cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și aportul lor adecvat la îndeplinirea acestor obiective, precum și compatibilitatea lor cu criteriile enumerate în anexa IV, ținând seama de modul în care contextul poate să fi evoluat între data adoptării obiectivelor la nivelul Uniunii și data evaluării planului de performanță. În cazul în care sunt stabilite obiective la nivel local, fără trimitere la un obiectiv de performanță la nivelul Uniunii, evaluarea se bazează pe criteriile prevăzute în anexa IV.

(2) În cazul în care constată că un plan de performanță sau o parte a acestuia și obiectivele sale concordă cu obiectivele la nivelul Uniunii și contribuie în mod adecvat la îndeplinirea acestora și că sunt compatibile cu toate criteriile prevăzute în anexa IV, Comisia comunică acest lucru statului sau statelor membre în cauză în termen de cinci luni de la primirea planului de performanță.

(3) În cazul în care constată că un plan de performanță sau o parte a acestuia și toate sau o parte din obiectivele sale nu concordă cu obiectivele la nivelul Uniunii și nu contribuie în mod adecvat la îndeplinirea lor și/sau nu sunt compatibile cu unul sau mai multe dintre criteriile prevăzute în anexa IV, Comisia, în termen de cinci luni de la primirea planului de

performanță și în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, adresează statului sau statelor membre vizate o recomandare de adoptare a unui plan de performanță revizuit, sau a unei părți revizuite a acestuia, și/sau a unuia sau mai multor obiective revizuite. Această recomandare se face după consultarea statului sau statelor membre în cauză și precizează clar părțile din planul de performanță și/sau obiectivul sau obiectivele care trebuie revizuite, precum și motivele care au stat la baza evaluării Comisiei.

(4) În acest caz, statul sau statele membre în cauză adoptă un plan de performanță revizuit, sau o parte revizuită a acestuia, și/sau unul sau mai multe obiective revizuite, ținând seama de opiniile Comisiei, precum și măsurile adecvate pentru îndeplinirea obiectivelor respective și înștiințează Comisia în acest sens în termen de patru luni de la notificarea recomandării.

Articolul 15

Evaluarea planurilor și a obiectivelor de performanță revizuite și adoptarea de măsuri corective

(1) Comisia evaluează fiecare plan de performanță revizuit, sau parte revizuită a acestuia, și obiectivele sale de performanță pe baza criteriilor prevăzute în anexa IV.

(2) În cazul în care constată că un plan de performanță revizuit sau o parte revizuită a acestuia și obiectivele sale de performanță concordă cu obiectivele la nivelul Uniunii și contribuie în mod adecvat la îndeplinirea acestora și că sunt compatibile cu toate criteriile prevăzute în anexa IV, Comisia comunică acest lucru statului sau statelor membre în cauză în termen de cinci luni de la primirea planului de performanță revizuit.

(3) În cazul în care constată că un plan de performanță revizuit sau o parte revizuită a acestuia și toate sau o parte din obiectivele sale de performanță continuă să nu concorde cu obiectivele la nivelul Uniunii și să nu contribuie în mod adecvat la îndeplinirea lor, și/sau continuă să nu fie compatibile cu unul sau mai multe dintre criteriile prevăzute în anexa IV, Comisia, în termen de cinci luni de la primirea planului de performanță revizuit sau a unei părți revizuite a acestuia și în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, decide că statul sau statele membre în cauză trebuie să adopte măsuri corective.

(4) O astfel de decizie trebuie să precizeze exact, pe baza criteriilor prevăzute în anexa IV, partea din plan și obiectivul sau obiectivele care trebuie revizuite și motivele care au stat la baza evaluării Comisiei. Decizia poate specifica nivelul de performanță la care ar trebui să se situeze obiectivele respective pentru a permite statului sau statelor membre în cauză să ia măsurile corective adecvate și/sau poate cuprinde sugestii în privința acestor măsuri corective.

(5) În termen de două luni de la decizia Comisiei, măsurile corective adoptate de statul sau statele membre în cauză sunt comunicate Comisiei, împreună cu elementele care demonstrează compatibilitatea lor cu decizia Comisiei.

Articolul 16

Planuri de performanță sau măsuri corective adoptate după începerea perioadei de referință

Planurile de performanță sau măsurile corective adoptate după începerea perioadei de referință ca urmare a implementării procedurilor prevăzute la articolele 14 și 15 se aplică retroactiv începând cu prima zi a perioadei de referință.

Articolul 17

Revizuirea obiectivelor

(1) În conformitate cu procedura menționată la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, Comisia poate hotărî să revizuiască obiectivele la nivelul Uniunii și/sau să autorizeze, la cererea unui stat membru, revizuirea unuia sau mai multor obiective locale:

(a) atunci când, pe baza raportului menționat la articolul 18 alineatul (4), are dovezi suficiente că datele, ipotezele și motivațiile care stau la baza stabilirii obiectivelor inițiale nu mai sunt valabile; sau

(b) ca urmare a aplicării mecanismului de alertare, așa cum se prevede la articolul 19; sau

(c) ca urmare a unei decizii a Comisiei în conformitate cu articolul 10 alineatul (3) în ceea ce privește indicatorul cheie de performanță prevăzut în anexa I secțiunea 1 punctul 4.1 litera (b).

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

CAPITOLUL IV

MONITORIZAREA REALIZĂRII PERFORMANȚEI

Articolul 18

Monitorizarea continuă și raportarea

(1) Autoritățile naționale de supervizare și Comisia monitorizează implementarea planurilor de performanță. În acest scop se utilizează valorile anuale din planul de performanță. Dacă obiectivele nu sunt îndeplinite în cursul perioadei de referință, statul sau statele membre în cauză definesc și aplică măsuri corective concepute pentru a remedia situația și le comunică Comisiei. În cazul în care constată că aceste măsuri nu sunt suficiente pentru a remedia situația, Comisia, în termen de cinci luni de la data primirii măsurilor și în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, comunică acest lucru statului sau statelor membre în cauză, incluzând sugestii de măsuri corective.

(2) În cazul în care constată o scădere semnificativă și persistentă a performanței la nivel local sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, care afectează și alte state părți la cerul unic european și/sau întregul spațiu aerian european, Comisia poate solicita statului sau statelor membre în cauză să definească, să aplice și să-i comunice măsurile corective concepute pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite în planul lor de performanță. În cazul în care constată că aceste măsuri corective nu sunt suficiente pentru a remedia situația, Comisia,

în termen de cinci luni de la data primirii măsurilor și în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, comunică acest lucru statului sau statelor membre în cauză, incluzând sugestii de măsuri corective.

(3) Comisia monitorizează implementarea planului de performanță al rețelei elaborat de administratorul de rețea. În acest scop se utilizează valorile anuale din planul de performanță. Dacă obiectivele nu sunt îndeplinite în cursul perioadei de referință, Comisia îi cere administratorului de rețea să definească, să aplice și să-i comunice măsurile corective concepute pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite în planul de performanță al rețelei. Comisia informează autoritățile naționale de supervizare sau organismele menționate la articolul 5 alineatul (2) litera (b) cu privire la aceste măsuri corective.

(4) Cel târziu la data de 1 iunie a fiecărui an și ori de câte ori există riscul ca obiectivele de performanță să nu fie îndeplinite, autoritățile naționale de supervizare sau organismele menționate la articolul 5 alineatul (2) litera (b) trebuie să raporteze Comisiei cu privire la monitorizarea planurilor și a obiectivelor de performanță. Rapoartele se bazează pe recomandările care vor fi elaborate de Comisie înainte de începerea perioadei de referință. Comisia raportează Comitetului pentru cerul unic cu privire la îndeplinirea obiectivelor de performanță cel puțin o dată pe an.

Articolul 19

Mecanisme de alertare

(1) Atunci când, din cauza unor circumstanțe care nu puteau fi prevăzute la momentul adoptării planurilor de performanță și care nu pot fi controlate și depășite de statele membre, furnizorii de servicii de navigație aeriană și administratorul de rețea, pragul sau pragurile de alertă de la articolul 10 alineatul (4) sunt atinse la nivelul Uniunii pe parcursul unui an calendaristic, Comisia examinează situația în consultare cu statele membre în cadrul Comitetului pentru cerul unic și face propuneri de acțiuni adecvate în termen de patru luni. Acestea pot include revizuirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și, în consecință, revizuirea obiectivelor de performanță la nivel local.

(2) Atunci când, din cauza unor circumstanțe care nu puteau fi prevăzute la momentul adoptării planurilor de performanță și care nu pot fi controlate și depășite de statele membre, furnizorii de servicii de navigație aeriană și administratorul de rețea, pragul sau pragurile de alertă de la articolul 10 alineatul (4) sunt atinse la nivel local pe parcursul unui an calendaristic, autoritățile naționale de supervizare în cauză examinează situația, păstrând în permanență legătura cu Comisia, și fac propuneri de acțiuni adecvate în termen de patru luni. Acestea pot include revizuirea obiectivelor de performanță la nivel local.

(3) Statele membre pot decide să adopte praguri de alertă diferite de cele prevăzute la articolul 10 alineatul (4), pentru a ține cont de împrejurările și caracteristicile locale. Într-un astfel de caz, pragurile respective sunt prevăzute în planul de performanță și sunt compatibile cu pragurile adoptate în temeiul articolului 10 alineatul (4). Diferențele trebuie să fie susținute prin justificări amănunțite. La activarea acestor praguri, se aplică procedura prevăzută la alineatul (1).

(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.

Articolul 20

Facilitarea procesului de monitorizare a conformității

(1) Furnizorii de servicii de navigație aeriană și administratorul de rețea facilitează inspecțiile și controalele, inclusiv vizitele la fața locului, efectuate de Comisie și de autoritatea națională de supervizare în cauză, de o entitate calificată care acționează în numele acesteia 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 sunt abilitate:

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

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

(c) să solicite explicații verbale la fața locului.

(2) Inspecțiile și controalele prevăzute la alineatul (1) se efectuează cu respectarea procedurilor în vigoare în statul membru în care au loc.

(3) Autoritățile naționale de supervizare monitorizează punerea în aplicare a prezentului regulament în domeniul de performanță al siguranței, în conformitate cu procedurile pentru supravegherea siguranței prevăzute în Regulamentul (UE) nr. 1034/2011 al Comisiei ([1]).

(4) În contextul inspecțiilor de standardizare, AESA monitorizează punerea în aplicare a prezentului regulament de către statele membre în domeniul cheie de performanță al siguranței, în conformitate cu metodele de lucru prevăzute la articolul 24 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 216/2008.

CAPITOLUL V

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

Articolul 21

Culegerea și validarea datelor pentru analizarea performanței

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

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

(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 aeroportuari 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 și, dacă este cazul, planuri de acțiune pentru ameliorarea calității datelor. Datele se furnizează gratuit, sub formă electronică dacă este cazul, utilizând formatul indicat de Comisie.

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

(5) În scopul prezentului regulament, se consideră că datele menționate la alineatul (1) care au fost deja furnizate Eurocontrol au fost furnizate Comisiei. Atunci când datele nu au fost deja furnizate Eurocontrol, Comisia și Eurocontrol iau măsurile necesare pentru a se asigura că datele respective sunt puse la dispoziția Comisiei în conformitate cu cerințele prevăzute 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 sau părțile interesate, înainte de a se introduce noi cerințe privitoare la date prin modificarea prezentului regulament. Aceste studii pilot se efectuează pentru a se evalua fezabilitatea culegerii datelor pertinente, analizând avantajele de a dispune de aceste date în raport cu costurile culegerii și cu sarcina impusă respondenților.

Articolul 22

Difuzarea informațiilor

(1) Comisia difuzează informații în scopul 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 menționate la articolul 3 alineatul (3) litera (a) sunt puse la dispoziția publicului, în special pe cale electronică. În acest scop, Comisia ia o decizie privind politica de tratare, protecție, confidențialitate și difuzare a datelor culese în scopul evaluării performanței în aplicarea articolului 21 și privind drepturile de proprietate intelectuală asociate.

(3) Rapoartele Comisiei menționate la articolul 18 alineatul (4) se pun la dispoziția publicului, iar în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* se publică o trimitere la acestea. Comisia poate decide să furnizeze părților în cauză și alte informații generale în mod regulat, în special pe cale electronică.

(4) Obiectivele la nivelul Uniunii menționate la articolul 10 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 23

Scutiri

În cazul în care s-a stabilit, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 3 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013, că toate sau o parte din serviciile de navigație aeriană terminală și/sau serviciile CNS, MET și AIS ale unui stat membru sunt supuse unor condiții de piață, iar statul membru a decis în temeiul regulamentului respectiv să nu calculeze costuri determinate pentru aceste servicii, să nu calculeze și să nu stabilească tarife de navigație aeriană terminală și să nu aplice stimulente financiare pentru aceste servicii, obiectivele de rentabilitate nu se aplică în cazul acestor servicii.

Articolul 24

Contestații

Statele membre se asigură că deciziile luate în temeiul prezentului regulament sunt motivate în mod corespunzător și fac obiectul unei proceduri eficiente de examinare și/sau de contestare.

Articolul 25

Analizarea sistemului

La sfârșitul fiecărei perioade de referință, Comisia analizează sistemul de performanță, în special impactul, eficacitatea și sfera de aplicare a acestuia, ținând seama de activitățile desfășurate de OACI în acest domeniu.

Articolul 26

Modificări la Regulamentul (UE) nr. 677/2011

Regulamentul (UE) nr. 677/2011 se modifică după cum urmează:

1. Considerentul 28 se elimină.

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

2. La articolul 5, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Pentru a-și orienta perspectiva pe termen lung, administratorul de rețea elaborează, menține și pune în aplicare un plan strategic al rețelei, care trebuie să respecte perioada de referință prevăzută la articolul 8 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei (*).

(*) JO L 128, 9.5.2013, p. 1.”

3. La articolul 5, alineatul (4) se înlocuiește cu următorul text:

„(4) Planul strategic al rețelei se actualizează periodic, cu cel puțin 12 luni înainte de începerea fiecărei perioade de referință.”

4. La articolul 20, alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Administratorul de rețea prezintă Comisiei și agenției un raport anual cu privire la măsurile luate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi revin. Raportul tratează fiecare funcție de rețea în parte, precum și situația generală a rețelei și este strâns legat de conținutul planului strategic al rețelei, al planului de administrare a rețelei și al planului de performanță al rețelei menționat la articolul 6 litera (d) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei. Comisia informează Comitetul pentru cerul unic.”

5. Anexa IV se înlocuiește cu următorul text:

„*ANEXA IV*

MODEL PENTRU PLANUL STRATEGIC AL REȚELEI

Planul strategic al rețelei se bazează pe următoarea structură:

1. INTRODUCERE

1.1. Domeniul de aplicare al planului strategic al rețelei (geografic și temporal)

1.2. Elaborarea planului și procesul de validare

2. CONTEXT ȘI CERINȚE GENERALE

2.1. Descrierea situației curente și a celei planificate a rețelei, inclusiv ERND, ATFM, aeroporturile și resursele limitate

2.2. Provocări și oportunități legate de durata planului (inclusiv previziunile privind cererea de trafic și evoluția acesteia la nivel mondial)

2.3. Obiectivele de performanță și cerințele comerciale formulate de diferitele părți interesate, precum și obiectivele de performanță la nivelul Uniunii

3. VIZIUNE STRATEGICĂ

3.1. Descrierea modului strategic de dezvoltare și evoluție a rețelei pentru îndeplinirea cu succes a obiectivelor de performanță și a cerințelor comerciale

3.2. Respectarea sistemului de performanță

3.3. Respectarea planului general european de management al traficului aerian

4. OBIECTIVE STRATEGICE

4.1. Descrierea obiectivelor strategice ale rețelei.

(a) inclusiv aspectele de cooperare privind părțile interesate operaționale participante, din perspectiva rolurilor și a responsabilităților;

(b) indicarea modului în care obiectivele strategice vor răspunde cerințelor;

(c) identificarea modului în care vor fi cuantificate progresele înregistrate în direcția atingerii acestor obiective;

(d) indicarea efectelor obiectivelor strategice asupra industriei și a altor sectoare vizate.

5. PLANIFICAREA STRATEGICĂ

5.1. Descrierea planificării pe termen scurt/mediu:

(a) prioritățile pentru fiecare obiectiv strategic;

(b) punerea în aplicare a fiecărui obiectiv strategic din perspectiva aplicării tehnologiilor necesare, a impactului structural, a aspectelor umane, a costurilor aferente, a beneficiilor, precum și a guvernanței, a resurselor și a reglementării necesare;

(c) participarea necesară a părților interesate operaționale la fiecare element al planului, inclusiv rolurile și responsabilitățile acestora;

(d) nivelul convenit de implicare a administratorului rețelei pentru a sprijini aplicarea fiecărui element al planului pentru fiecare funcție individuală.

5.2. Descrierea planificării pe termen lung:

(a) intenția de a realiza fiecare obiectiv strategic din perspectiva tehnologiei necesare și a aspectelor de cercetare și dezvoltare corespunzătoare, a impactului structural, a aspectelor umane, a argumentelor economice, a guvernanței și reglementării necesare, precum și justificarea acestor investiții din punct de vedere economic și din perspectiva siguranței;

(b) participarea necesară a părților interesate operaționale la fiecare element al planului, inclusiv rolurile și responsabilitățile acestora.

6. EVALUAREA RISCURILOR

6.1. Descrierea riscurilor aferente punerii în aplicare a planului

6.2. Descrierea procesului de monitorizare (inclusiv eventualele devieri de la obiectivele inițiale)

7. RECOMANDĂRI

7.1. Identificarea măsurilor care trebuie luate de Uniune și de statele membre pentru a sprijini aplicarea planului."

Articolul 27

Intrarea în vigoare

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

(2) Prezentul regulament se aplică începând din a doua perioadă de referință, așa cum este definită la articolul 8, și în această perioadă. În ceea ce privește aplicarea sistemului de performanță, pentru a permite adoptarea de obiective la nivelul Uniunii în aplicarea articolului 10 alineatul (2) înainte de începerea celei de-a doua perioade de referință și pregătirea și adoptarea planurilor de performanță în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament, articolul 1 alineatele (3) și (4), articolul 3 alineatul (3) literele (i) și (n), articolul 5, articolul 6, articolul 9 alineatele (3) și (4), articolul 26, capitolul II, capitolul III și anexele I, II, III, IV și V se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Articolul 28

Abrogare

Regulamentul (UE) nr. 691/2010 al Comisiei, articolului 26 din Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1216/2011 al Comisiei se abrogă cu efect de la 1 ianuarie 2015, fără a aduce atingere obligației statelor membre de a pune în aplicare sistemul de performanță în cursul primei perioade de referință, așa cum este definită la articolul 8.

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

Adoptat la Bruxelles, 3 mai 2013.

Pentru Comisie

Președintele

José Manuel BARROSO

ANEXA I

INDICATORI CHEIE DE PERFORMANȚĂ (KPI) ȘI INDICATORI DE PERFORMANȚĂ (PI)

SECȚIUNEA 1

Pentru stabilirea obiectivelor la nivelul Uniunii și monitorizarea performanțelor la nivelul Uniunii

1. SIGURANȚĂ

1.1. **Indicatori cheie de performanță**

(a) Nivelul minim de eficacitate a managementului siguranței, definit în secțiunea 2 punctul 1.1 litera (a).

(b) Procentul de aplicare a clasificării după gravitate bazate pe metodologia instrumentului de analiză a riscurilor (RAT) pentru raportarea a cel puțin trei categorii de evenimente: nerespectarea distanței minime de separare, pătrunderi neautorizate pe pistă și evenimente specifice ATM la toate unitățile de servicii de trafic aerian, așa cum este definită în secțiunea 2 punctul 1.1 litera (b).

2. MEDIU

2.1. **Indicatori cheie de performanță**

(a) Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei efective, definită după cum urmează:

(i) indicatorul este comparația dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei efective stabilite pe baza datelor de supraveghere și partea corespunzătoare din distanța ortodromică, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian european sau care îl traversează;

(ii) „pe rută" înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;

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

(b) Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus, definită după cum urmează:

(i) diferența dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei ultimului plan de zbor depus și partea corespunzătoare din distanța ortodromică, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian european sau care îl traversează;

(ii) „pe rută" înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;

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

2.2. **Indicatori de performanță**

(a) Eficacitatea procedurilor de rezervare pentru o utilizare flexibilă a spațiului aerian (FUA), definită după cum urmează:

(i) indicatorul este raportul dintre timpul în care spațiul aerian a fost rezervat sau separat de traficul aerian general și timpul în care spațiul aerian a fost efectiv utilizat pentru activitatea care necesită o astfel de separare sau de rezervare;

(ii) indicatorul se calculează separat pentru alocările de spațiu aerian pe o bază pretactică și tactică și incluzând toate alocările notificate administratorului de rețea.

(b) Rata de planificare a rutelor condiționale (CDR), definită ca raportul dintre aeronavele care depun planuri de zbor prin CDR și numărul de aeronave care ar fi putut să le planifice.

(c) Utilizarea eficientă a CDR, definită ca raportul dintre aeronavele care folosesc CDR și numărul de aeronave care ar fi putut să le planifice.

3. CAPACITATE

3.1. **Indicator cheie de performanță**

Numărul mediu de minute de întârziere ATFM (managementul fluxului de trafic aerian) pe rută per zbor imputabile serviciilor de navigație aeriană, definit după cum urmează:

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

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

(ii) indicatorul acoperă toate zborurile IFR din interiorul spațiului aerian european și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;

(iii) indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

3.2. **Indicator de performanță**

Numărul mediu de minute de întârziere ATFM la sosire per zbor imputabile serviciilor de navigație aeriană terminală și aeroportuară și cauzate de restricții de aterizare la aeroportul de destinație, definit după cum urmează:

(i) indicatorul este întârzierea ATFM medie generată la sosire per zbor IFR de sosire;

(ii) indicatorul acoperă toate zborurile IFR care aterizează la aeroportul de destinație și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;

(iii) indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

4. RENTABILITATE

4.1. **Indicatori cheie de performanță**

(a) Costul unitar determinat (DUC) mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută, definit după cum urmează:

(i) indicatorul este raportul dintre costurile determinate pentru serviciile de rută și traficul de rută preconizat, exprimat în unități de servicii de rută, care se anticipează pentru perioada respectivă la nivelul Uniunii, așa cum figurează în ipotezele Comisiei pentru stabilirea obiectivelor la nivelul Uniunii, în aplicarea articolului 10 alineatul (5);

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

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

(b) Costul unitar determinat (DUC) mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană terminală, definit după cum urmează:

(i) indicatorul este rezultatul raportului dintre costurile determinate și traficul preconizat, exprimat în unități de servicii de navigație aeriană terminală, așa cum figurează în ipotezele Comisiei pentru stabilirea obiectivelor la nivelul Uniunii, în aplicarea articolului 10 alineatul (5);

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

(iii) indicatorul se furnizează pentru fiecare an al perioadei de referință;

(iv) indicatorul se aplică de la începutul celui de-al treilea an din a doua perioadă de referință, sub rezerva deciziei menționate la articolul 10 alineatul (3).

4.2. **Indicator de performanță**

Costurile Eurocontrol și în special evoluția lor în raport cu evoluția KPI prevăzut la punctul 4.1 litera (a). În acest scop, statele membre se asigură că Eurocontrol comunică Comisiei bugetul adoptat, bugetul efectiv și baza de cost reală din perioada de referință, precum și evoluția costului unitar rezultat din raportul dintre baza de cost adoptată și evoluția preconizată a traficului, alături de o defalcare care să demonstreze evoluția diverselor sale componente și să identifice separat diversele activități de prestări de servicii.

SECȚIUNEA 2

Pentru stabilirea obiectivelor locale și monitorizarea performanțelor la nivel local

1. SIGURANȚĂ

1.1. **Indicatori cheie de performanță**

(a) Eficacitatea managementului siguranței, 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:

(i) politica și obiectivele în domeniul siguranței;

(ii) managementul riscurilor pentru siguranță;

(iii) asigurarea siguranței;

(iv) promovarea siguranței;

(v) cultura siguranței.

(b) Aplicarea clasificării după gravitate bazate pe metodologia instrumentului de analiză a riscurilor (RAT) pentru raportarea cel puțin a nerespectării distanței minime de separare, a pătrunderilor neautorizate pe pistă și a evenimentelor specifice ATM la toate unitățile de servicii de trafic aerian. La raportarea evenimentelor menționate mai sus, statele membre și furnizorii de servicii de navigație aeriană utilizează următoarele grade de gravitate:

(i) incident grav;

(ii) incident major;

(iii) incident semnificativ;

(iv) fără efecte asupra siguranței;

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

Fiecare eveniment face obiectul raportării cu privire la aplicarea metodei.

(c) Raportarea de către statele membre și furnizorii lor de servicii de navigație aeriană cu privire la nivelul de existență și nivelul corespunzător de inexistență a unui regim de cultură justă.

În aplicarea acestor indicatori, „local" înseamnă la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian cu o indicare, în scopuri de monitorizare, a contribuției la nivel național.

1.2. **Indicatori de performanță**

(a) Aplicarea de către furnizorii de servicii de navigație aeriană a unor sisteme de înregistrare automată a datelor de siguranță, dacă există, care trebuie să includă cel puțin monitorizarea nerespectării distanței minime de separare și a pătrunderilor neautorizate pe pistă.

(b) Raportarea de către statele membre și furnizorii de servicii de navigație aeriană cu privire la nivelul de raportare a evenimentelor, pe o bază anuală, pentru a măsura nivelul de raportare și a trata problema îmbunătățirii culturii de raportare.

(c) Cel puțin numărul de nerespectări ale distanței minime de separare, de pătrunderi neautorizate pe pistă, de încălcări ale spațiului aerian și de evenimente specifice ATM la toate unitățile de servicii de trafic aerian.

În aplicarea acestor indicatori, „local" înseamnă la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian cu o indicare, în scopuri de monitorizare, a contribuției la nivel național.

2. MEDIU

2.1. **Indicator cheie de performanță**

Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei efective, definită după cum urmează:

(i) indicatorul este comparația dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei efective stabilite pe baza datelor de supraveghere și distanța parcursă, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;

(ii) „pe rută" înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;

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

(iv) „distanța parcursă" este o funcție a poziției punctelor de intrare și ieșire ale zborului în și din spațiul aerian local. Distanța parcursă reprezintă contribuția acestor puncte la distanța utilizată în indicatorul la nivelul Uniunii. Suma acestor distanțe pentru toate spațiile aeriene locale traversate este egală cu distanța utilizată în indicatorul la nivelul Uniunii.

În aplicarea acestui indicator, „local" înseamnă la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian.

2.2. **Indicatori de performanță**

(a) Timpul suplimentar petrecut în faza de rulare la decolare, definit după cum urmează:

(i) indicatorul este diferența dintre timpul efectiv de rulare la decolare și timpul de rulare fără restricții pe baza timpului de rulare la decolare în perioade de trafic redus;

(ii) indicatorul este exprimat în minute per decolare pentru întregul an calendaristic.

(b) Timpul suplimentar petrecut în spațiul aerian terminal, definit după cum urmează:

(i) indicatorul este diferența dintre timpul de tranzit în ASMA (zona de secvențializare și spațiere a sosirilor) și timpul de rulare fără restricții, pe baza timpului de tranzit în ASMA în perioade de trafic redus;

(ii) indicatorul este exprimat în minute per sosire pentru întregul an calendaristic;

(iii) zona ASMA este definită ca un cilindru virtual cu o rază de 40 de mile nautice în jurul aeroportului de sosire.

(c) Indicatorii definiți în secțiunea 1 punctul 2.2.

În aplicarea indicatorilor (a) și (b), „local" înseamnă la nivel național cu o defalcare pe aeroporturi. În aplicarea indicatorului (c), „local" înseamnă la nivel național.

3. CAPACITATE

3.1. **Indicatori cheie de performanță**

(a) Numărul mediu de minute de întârziere ATFM pe rută per zbor, definit după cum urmează:

(i) întârzierea ATFM pe rută este întârzierea calculată de unitatea centrală de ATFM, definită în Regulamentul (UE) nr. 255/2010 și exprimată ca diferența dintre timpul estimat de decolare solicitat de operatorul aeronavei în ultimul plan de zbor depus și timpul de decolare calculat, alocat de unitatea centrală de ATFM;

(ii) indicatorul acoperă toate zborurile IFR care traversează spațiul aerian local și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;

(iii) indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

În aplicarea acestui indicator, „local" înseamnă la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian cu o defalcare monitorizată, din motive de transparență, la nivelul cel mai adecvat.

(b) Numărul mediu de minute de întârziere ATFM la sosire per zbor imputabile serviciilor de navigație aeriană terminală și aeroportuară și cauzate de restricții de aterizare la aeroportul de destinație, definit după cum urmează:

(i) indicatorul este întârzierea ATFM medie generată la sosire per zbor IFR de sosire;

(ii) indicatorul acoperă toate zborurile IFR care aterizează la aeroportul de destinație și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;

(iii) indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

În aplicarea acestui indicator, „local" înseamnă la nivel național cu o defalcare pe aeroporturi, în scopul monitorizării.

3.2. **Indicatori de performanță**

(a) Respectarea sloturilor ATFM, în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) nr. 255/2010 al Comisiei.

(b) Numărul mediu de minute de întârziere înainte de plecare generată de controlul traficului aerian per zbor cauzate de restricții la decolare la aeroportul de plecare, definit după cum urmează:

(i) indicatorul reprezintă numărul mediu de minute de întârziere înainte de plecare generată de controlul traficului aerian per zbor IFR de plecare;

(ii) indicatorul include toate zborurile IFR care decolează de pe aeroportul de plecare și acoperă întârzierile la pornire cauzate de constrângeri de control al traficului aerian atunci când aeronava este gata să părăsească locul de plecare;

(iii) indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

În aplicarea acestor indicatori, „local" înseamnă la nivel național cu o defalcare pe aeroporturi, în scopul monitorizării.

4. RENTABILITATE

4.1. **Indicatori cheie de performanță**

(a) Costul unitar determinat (DUC) pentru serviciile de navigație aeriană de rută, definit după cum urmează:

(i) indicatorul este raportul dintre costurile determinate pentru serviciile de rută și traficul preconizat în zona tarifară, exprimat în unități de servicii de rută, care se anticipează pentru perioada respectivă la nivel local, așa cum figurează în planurile de performanță, în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) literele (a) și (b);

(ii) indicatorul este exprimat în termeni reali și în moneda națională;

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

(b) Costul sau costurile unitare determinate (DUC) pentru serviciile de navigație aeriană terminală, definit(e) după cum urmează:

(i) indicatorul este rezultatul raportului dintre costurile determinate și traficul preconizat, exprimat în unități de servicii de rută, așa cum figurează în planurile de performanță, în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) literele (a) și (b);

(ii) indicatorul este exprimat în termeni reali și în moneda națională;

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

În aplicarea acestor doi indicatori, „local” înseamnă la nivel de zonă tarifară.

ANEXA II

MODEL PENTRU PLANURILE DE PERFORMANȚĂ

Planurile de performanță se bazează pe următoarea structură:

1. INTRODUCERE

1.1. Descrierea situației (domeniul de aplicare al planului, lista furnizorilor de servicii de navigație aeriană acoperiți etc.).

1.2. Descrierea scenariului macroeconomic pentru perioada de referință, inclusiv ipoteze globale (trafic preconizat etc.)

1.3. Descrierea rezultatelor obținute în urma consultării părților interesate pentru pregătirea planului de performanță și a compromisurilor la care s-a ajuns, precum și a punctelor de dezacord și a motivelor dezacordului.

1.4. Descrierea acțiunilor întreprinse de către furnizorii de servicii de navigație aeriană pentru aplicarea planului strategic al rețelei la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian și a altor principii directoare pentru exploatarea blocului funcțional de spațiu aerian pe termen lung.

1.5. Lista aeroporturilor aflate sub incidența sistemului de performanță în aplicarea articolului 1 din regulament și, pentru fiecare dintre ele, numărul mediu de mișcări de transport aerian IFR.

1.6. Lista aeroporturilor exceptate în conformitate cu articolul 1 alineatul (5) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 și, pentru fiecare dintre ele, numărul mediu de mișcări de transport aerian IFR.

2. INVESTIȚII

2.1. Descrierea și justificarea costului, a naturii și a contribuției la realizarea obiectivelor de performanță ale investițiilor în noi sisteme ATM și în restructurarea în profunzime a sistemelor ATM existente, inclusiv pertinența și coerența lor cu Planul general european pentru ATM, proiectele comune menționate la articolul 15a din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și, dacă este cazul, planul strategic al rețelei.

2.2. Descrierea și justificarea menționate la punctul 2.1 trebuie în mod concret:

(i) să raporteze suma investițiilor pentru care sunt furnizate descrierea și justificarea conform punctului 2.1 la suma totală a investițiilor;

(ii) să facă o distincție între investițiile în sisteme noi, în restructurarea sistemelor existente și investițiile de înlocuire;

(iii) să raporteze fiecare investiție în noi sisteme ATM și în restructurarea în profunzime a sistemelor ATM existente la Planul general european pentru ATM, la proiectele comune menționate la articolul 15a din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și, dacă este cazul, la planul strategic al rețelei;

(iv) să detalieze sinergiile realizate la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian sau, dacă este cazul, cu alte state membre sau blocuri funcționale de spațiu aerian, în special în ceea ce privește infrastructura comună și achizițiile publice comune;

(v) să detalieze avantajele așteptate ca urmare a acestor investiții din punctul de vedere al performanțelor în cele patru domenii cheie de performanță, repartizându-le între faza de rută și faza de navigație terminală/aeroport a zborurilor, și data de la care sunt așteptate aceste avantaje;

(vi) să furnizeze informații privind procesul decizional aflat la baza investiției, cum ar fi existența unei analize cost-beneficiu documentate, organizarea unei consultări a utilizatorilor, rezultatele acesteia și eventualele opinii divergente exprimate.

3. OBIECTIVELE DE PERFORMANȚĂ LA NIVEL LOCAL

3.1. Obiectivele de performanță în fiecare domeniu cheie de performanță, stabilite prin referire la fiecare indicator cheie de performanță, așa cum se prevede în anexa I secțiunea 2, pentru întreaga perioadă de referință, cu valori anuale de utilizat în scopuri de monitorizare și de stimulare:

(a) Siguranță

(i) nivelul de eficacitate al managementului siguranței: obiective locale pentru fiecare an al perioadei de referință;

(ii) aplicarea clasificării după gravitate bazate pe metodologia instrumentului de analiză a riscurilor (RAT): obiective locale pentru fiecare an al perioadei de referință (procent);

(iii) cultura justă: obiective locale pentru ultimul an al perioadei de referință.

(b) Mediu

(i) descrierea procesului de îmbunătățire a configurării rutelor;

(ii) eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei efective.

(c) Capacitate

(i) numărul mediu de minute de întârziere ATFM pe rută per zbor;

(ii) numărul mediu de minute de întârziere ATFM la sosire per zbor imputabile serviciilor de navigație aeriană terminală;

(iii) planul de capacitate întocmit de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană.

(d) Rentabilitate

(i) costuri determinate ale serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală, stabilite în conformitate cu dispozițiile articolului 15 alineatul (2) literele (a) și (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și în aplicarea dispozițiilor Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 pentru fiecare an al perioadei de referință;

(ii) unități de servicii de navigație aeriană de rută și terminală preconizate pentru fiecare an al perioadei de referință;

(iii) în consecință, costurile unitare determinate pentru perioada de referință;

(iv) descrierea și justificarea rentabilității capitalului propriu al furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză, precum și a ratei de îndatorare și a nivelului/compoziției bazei de active utilizate pentru a calcula costul capitalului inclus în costurile determinate;

(v) descrierea și explicarea reporturilor din anii anteriori perioadei de referință;

(vi) descrierea ipotezelor economice, inclusiv:

— ipotezele de inflație utilizate în plan, în raport cu cele ale unei surse internaționale, cum ar fi indicele prețurilor de consum (IPC) al FMI (Fondul Monetar Internațional) pentru previziuni și indicele armonizat al prețurilor de consum al Eurostat pentru cifrele reale. Justificarea oricărei abateri de la aceste surse;

— ipotezele care au stat la baza calculului costurilor de pensii incluse în costurile determinate, inclusiv o descriere a reglementărilor naționale pertinente privind pensiile și contabilitatea pensiilor aflate în vigoare și pe care s-au bazat ipotezele, precum și informații cu privire la posibilele modificări prevăzute ale acestor reglementări;

— ipoteze privind rata dobânzii la împrumuturile pentru finanțarea prestării de servicii de navigație aeriană, inclusiv informații pertinente cu privire la împrumuturi (sume, durată etc.) și o explicație pentru media (ponderată) a dobânzilor debitoare utilizată pentru a calcula costul capitalului înainte de impozitare și costul capitalului inclus în costurile determinate;

— ajustările care depășesc prevederile standardelor internaționale de contabilitate;

(vii) dacă este cazul, o descriere, pentru perioada de referință anterioară, a evenimentelor și circumstanțelor pertinente menționate la articolul 14 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013, utilizând criteriile prevăzute la articolul 14 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013, inclusiv o evaluare a nivelului, compoziția și justificarea costurilor cărora nu li se aplică articolul 14 alineatul (1) literele (a) și (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013;

(viii) dacă este cazul, o descriere a oricărei restructurări semnificative planificate în perioada de referință, inclusiv nivelul costurilor de restructurare și o justificare a acestor costuri în raport cu beneficiile nete pentru utilizatorii spațiului aerian pe termen lung;

(ix) dacă este cazul, costurile de restructurare aprobate pentru perioadele de referință anterioare și care urmează să fie recuperate.

3.2. Descrierea și explicarea compatibilității obiectivelor de performanță cu obiectivele de performanță pertinente la nivelul Uniunii. Atunci când nu există un obiectiv de performanță la nivelul Uniunii, descrierea și explicarea obiectivelor fixate în plan și modul în care acestea contribuie la îmbunătățirea performanțelor rețelei europene ATM.

3.3. Descrierea și explicarea interdependențelor și a compromisurilor dintre domeniile cheie de performanță, inclusiv ipotezele utilizate pentru evaluarea compromisurilor.

3.4. Contribuția fiecărui furnizor de servicii de navigație aeriană în cauză la îndeplinirea obiectivelor de performanță stabilite pentru blocul funcțional de spațiu aerian, în conformitate cu articolul 5 alineatul (2) litera (c) punctul (ii).

4. SISTEME DE STIMULARE

4.1. Descrierea și explicarea sistemelor de stimulare care urmează să li se aplice furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

5. DIMENSIUNEA MILITARĂ A PLANULUI

Descrierea dimensiunii civil-militare a planului, indicând rezultatele aplicării conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian (FUA) în scopul creșterii capacității, ținând seama în mod corespunzător de eficacitatea misiunilor militare și, dacă se consideră necesar, indicatorii și obiectivele de performanță pertinente, compatibile cu indicatorii și obiectivele din planul de performanță.

6. ANALIZA DE SENZITIVITATE ȘI COMPARAȚIA CU PLANUL DE PERFORMANȚĂ PRECEDENT

6.1. Senzitivitatea la ipoteze externe.

6.2. Comparația cu planul de performanță precedent.

7. APLICAREA PLANULUI DE PERFORMANȚĂ

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

(i) mecanisme de monitorizare pentru a asigura implementarea programelor de siguranță și a planurilor de afaceri ale ANS;

(ii) măsuri de monitorizare și de raportare privind implementarea planurilor de performanță, inclusiv modul de remediere a situației în care obiectivele nu sunt îndeplinite în perioada de referință.

ANEXA III

MODEL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL REȚELEI

Planul de performanță pentru administratorul rețelei se bazează pe următoarea structură:

1. INTRODUCERE

1.1. Descrierea situației (domeniul de aplicare al planului, funcțiile vizate etc.)

1.2. Descrierea scenariului macroeconomic pentru perioada de referință, inclusiv ipoteze globale (trafic preconizat etc.)

1.3. Descrierea compatibilității cu Planul strategic al rețelei

1.4. Descrierea rezultatelor obținute în urma consultării părților interesate pentru pregătirea planului de performanță (principalele probleme ridicate de participanți și, dacă este posibil, compromisurile la care s-a ajuns)

2. OBIECTIVE DE PERFORMANȚĂ

2.1. Descrierea indicatorilor cheie de performanță în fiecare domeniu cheie de performanță pertinent

2.2. Obiectivele de performanță în fiecare domeniu cheie de performanță pertinent, stabilite prin raportare la fiecare indicator cheie de performanță pertinent, pentru întreaga perioadă de referință, cu valori anuale care urmează a fi utilizate în scopuri de monitorizare și de stimulare

2.3. Descrierea și explicarea contribuției și impactului obiectivelor de performanță asupra obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii Europene

2.4. Descrierea contribuției și impactului obiectivelor de performanță asupra blocurilor funcționale de spațiu aerian

3. CONTRIBUȚIA FIECĂREI FUNCȚII

3.1. Obiective de performanță individuale pentru fiecare funcție (ATFM, ERND, coduri de transponder SSR, frecvențe)

4. DIMENSIUNEA MILITARĂ

4.1. Descrierea dimensiunii civil-militare a planului, indicând rezultatele aplicării conceptului de utilizare flexibilă a spațiului aerian în scopul creșterii capacității, ținând seama în mod corespunzător de eficacitatea operațiunilor militare și, dacă se consideră necesar, indicatorii și obiectivele de performanță pertinente, compatibile cu indicatorii și obiectivele din planul de performanță

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

5.1. Senzitivitatea la ipoteze externe.

5.2. Comparația cu planul de performanță precedent.

6. APLICAREA PLANULUI DE PERFORMANȚĂ

6.1. Descrierea măsurilor instituite pentru îndeplinirea obiectivelor de performanță, cum ar fi:

— mecanisme de monitorizare destinate să asigure aplicarea activităților în domeniul siguranței și a planurilor de afaceri;

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

ANEXA IV

PRINCIPII PENTRU EVALUAREA PLANURILOR ȘI A OBIECTIVELOR DE PERFORMANȚĂ

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, inclusiv de cele mai recente evoluții economice și previziuni cu privire la trafic

(c) Nivelul de performanță la începutul perioadei de referință și marja de ameliorare existentă

(d) Nivelul de performanță atins în perioada de referință precedentă

(e) Relevanța investițiilor și a cheltuielilor de capital în ceea ce privește Planul general european pentru ATM, proiectele comune menționate la articolul 15a din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și, dacă este cazul, planul strategic al rețelei, precum și sinergiile realizate la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau la nivel regional

(f) Rezultatele consultării părților interesate cu privire la obiectivele propuse.

2. SIGURANȚĂ

(a) Comparație între nivelul de eficacitate al managementului siguranței la nivel local și obiectivul la nivelul Uniunii

(b) Comparație între rezultatele aplicării clasificării după gravitate bazate pe metodologia instrumentului de analiză a riscurilor (RAT) la nivel local și obiectivul la nivelul Uniunii

(c) Nivelul existenței unei culturi juste la nivel local.

3. MEDIU

Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei efective:

(a) comparație cu performanțele realizate în anii anteriori;

(b) comparație cu o valoare de referință bazată pe informațiile furnizate de administratorul de rețea;

(c) compatibilitatea cu Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute elaborat de administratorul de rețea.

4. CAPACITATE

Nivelul întârzierilor pe rută. Compararea nivelului preconizat al întârzierilor ATFM pe rută utilizat în planurile de performanță cu:

(a) o valoare de referință pe baza informațiilor din planul de administrare a rețelei elaborat de administratorul de rețea;

(b) planul de capacitate întocmit de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană de rută, așa cum este prezentat în planul de administrare a rețelei elaborat de administratorul de rețea.

Întârzierea medie ATFM la sosire la nivel național. Evaluarea justificării furnizate în planurile de performanță, în special:

(a) comparație cu performanța realizată în ultimii cinci ani;

(b) contribuția fiecărui aeroport la realizarea obiectivului local și compararea performanțelor cu alte aeroporturi similare;

(c) beneficiile operaționale preconizate în urma inițiativelor planificate.

5. RENTABILITATE

(a) Evoluția costurilor unitare determinate: evaluare pentru a stabili dacă costurile unitare determinate prezentate vor evolua în conformitate cu obiectivul de rentabilitate la nivelul Uniunii și dacă au un aport corespunzător la îndeplinirea acestui obiectiv pe întreaga perioadă de referință și în fiecare an în parte, luând în considerare costurile de restructurare, dacă este cazul.

(b) Evoluția costurilor unitare pentru serviciile de navigație aeriană terminală: evaluare pentru a stabili dacă costurile unitare determinate prezentate vor evolua în conformitate cu obiectivul de rentabilitate la nivelul Uniunii și dacă au un aport corespunzător la îndeplinirea acestui obiectiv pe întreaga perioadă de referință și în fiecare an în parte. În plus, evaluarea se bazează pe următoarele criterii:

(i) compatibilitatea cu evoluția costurilor unitare determinate pentru serviciile de rută, având în vedere toate elementele comune ale acestor costuri;

(ii) compatibilitatea cu ipotezele utilizate pentru stabilirea obiectivelor de rentabilitate pentru serviciile de rută (ipoteze de inflație și economice, evoluția traficului);

(iii) eforturile planificate în raport cu evoluțiile anterioare ale costurilor pentru serviciile de navigație aeriană terminală;

(iv) tendințele costurilor determinate globale ale serviciilor de navigație aeriană „gate-to-gate";

(v) descrierea și justificarea eventualelor modificări ale repartizării costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală, în raport cu perioada de referință anterioară și în perioada de referință în curs; și

(vi) orice circumstanțe locale specifice.

(c) Nivelul costurilor unitare determinate: comparație între costurile unitare locale prezentate și costurile unitare medii ale statelor membre sau ale blocurilor funcționale de spațiu aerian care au un mediu economic și operațional similar, conform definiției date de Comisie în aplicarea articolului 10 alineatul (5).

(d) Costul capitalului:

(i) nivelul/compoziția bazei de active folosite la calcularea costului capitalului;

(ii) costul capitalului înainte de impozitare, inclusiv rata dobânzii debitoare și rentabilitatea capitalului propriu; și

(iii) rentabilitatea capitalului propriu al furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

(e) Nivelul/compoziția costurilor suportate în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) literele (a) și (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 și incluse în costurile determinate.

(f) Ipoteze privind traficul preconizat: comparație între previziunile privind unitățile de servicii la nivel local utilizate în planul de performanță și previziunile de trafic ale Serviciului de statistică și previziuni al Eurocontrol (STATFOR) disponibile cu trei luni înainte de prezentarea planului de performanță.

(g) Ipoteze economice:

(i) verificarea compatibilității ipotezelor privind inflația utilizate în planul de performanță cu previziunea de referință a FMI (Fondul Monetar Internațional) privind indicele prețurilor de consum (IPC) și verificarea justificărilor prezentate pentru eventualele abateri;

(ii) verificarea descrierii și a justificării ipotezelor pe care se bazează calculul costurilor de pensii incluse în costurile determinate;

(iii) verificarea descrierii reglementărilor naționale pertinente privind pensiile și contabilitatea pensiilor aflate în vigoare, pe care s-au bazat ipotezele privind pensiile;

(iv) verificarea descrierii și a justificării ipotezelor privind rata dobânzii la împrumuturile pentru finanțarea prestării de servicii de navigație aeriană, inclusiv a informațiilor pertinente cu privire la împrumuturi (sume, durată etc.) și a reconcilierii cu media (ponderată) a dobânzilor debitoare utilizate pentru a calcula costul capitalului înainte de impozitare și costul capitalului inclus în costurile determinate;

(v) verificarea descrierii și a justificării eventualelor ajustări care depășesc prevederile standardelor internaționale de contabilitate.

(h) Nivelul, compoziția și justificarea costurilor cărora nu li se aplică articolul 14 alineatul (1) literele (a) și litera (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013.

(i) Dacă este cazul, după finalizarea restructurării, furnizarea unui beneficiu net pentru utilizatorii spațiului aerian pe termen lung în raport cu costurile de restructurare recuperate.

ANEXA V

LISTA DATELOR CARE TREBUIE FURNIZATE ÎN SCOPUL APLICĂRII PREZENTULUI REGULAMENT

În scopul analizării performanței, trebuie furnizate sau puse la dispoziție următoarele date:

1. DE CĂTRE AUTORITĂȚILE NAȚIONALE DE SUPERVIZARE

1.1. **Specificarea setului de date**

Autoritățile naționale de supervizare trebuie să furnizeze următoarele date:

(a) informații necesare pentru respectarea indicatorilor cheie de performanță în materie de siguranță menționați în anexa I;

În plus, autoritățile naționale de supervizare se asigură că sunt puse la dispoziție următoarele date:

(b) datele 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 condiții IFR, rute reale, date de supraveghere bazate pe o frecvență a raportării de 30 de secunde, întârzieri generate de ATFM de rută și în aeroporturi, exceptări de la măsurile ATFM, respectarea sloturilor ATFM, frecvența de utilizare a rutelor condiționate;

(c) evenimente de siguranță în domeniul ATM;

(d) informații privind recomandările în materie de siguranță și acțiunile corective întreprinse pe baza analizării/investigării incidentelor de ATM în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea accidentelor [1] și Directiva 2003/42/CE privind raportarea evenimentelor în aviația civilă;

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

(f) 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 [2];

(g) date în sprijinul îndeplinirii sarcinilor menționate în anexa V punctul (8) din Regulamentul (UE) nr. 677/2011 al Comisiei de stabilire a normelor de aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM).

Autoritățile naționale de supervizare se asigură că pentru analiza evenimentelor este obligatorie utilizarea unei liste comune de factori cauzatori sau care au contribuit la producerea acestora.

Autoritățile naționale de supervizare trebuie să colecteze și să pună la dispoziție următoarele:

(h) informațiile colectate de către furnizorii de servicii de navigație aeriană prin sisteme de înregistrare automată a datelor de siguranță, dacă există;

(i) tendințele în ceea ce privește cel puțin nerespectarea distanței minime de separare, pătrunderile neautorizate pe pistă, încălcările spațiului aerian și evenimentele specifice ATM la toate unitățile de servicii de trafic aerian;

(j) informații privind modul în care conceptul de FUA este aplicat de autoritățile naționale sau ale blocului funcțional de spațiu aerian pentru a obține avantaje optime pentru utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian.

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

Datele menționate la punctul 1.1 literele (a), (c), (d), (e), (f), (h) și (i) se furnizează anual. Înainte de data de 1 februarie a fiecărui an, autoritățile naționale de supervizare comunică AESA măsurătoarea anuală prin intermediul chestionarelor privind eficacitatea managementului siguranței [punctul 1.1 litera (a)] și cultura justă [punctul 1.1 litera (e)] pentru anul precedent. 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.

Datele menționate la punctul 1.1 literele (b) și (g) se pun la dispoziție lunar.

Înainte de data de 1 februarie a fiecărui an, autoritățile naționale de supervizare prezintă ancheta lor anuală privind aplicarea conceptului de FUA, așa cum se prevede la punctul 1.1 litera (j), pentru anul precedent.

[1] JO L 319, 12.12.1994, p. 14.
[2] JO L 342, 24.12.2005, p. 20.

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 sub limita menționată la articolul 1 alineatul (3). Ele informează Comisia în mod corespunzător.

2.1. **Specificarea setului de date**

Furnizorii de servicii de navigație aeriană pun la dispoziție următoarele:

(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 pentru furnizarea de date până în anul 2013 inclusiv și ediția 3.0 din 4 decembrie 2012 pentru furnizarea de date începând cu anul 2014;

(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 Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 1035/2011 al Comisiei ([1]);

(c) planul lor de investiții pentru perioada de referință;

(d) informații necesare pentru respectarea KPI în materie de siguranță menționați în anexa I secțiunea 2 punctul 1.1 litera (a);

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

Furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să colecteze și să furnizeze următoarele date:

(f) informațiile colectate prin intermediul sistemelor de înregistrare automată a datelor de siguranță, dacă există;

(g) tendințele în ceea ce privește cel puțin nerespectarea distanței minime de separare, pătrunderile neautorizate pe pistă, încălcările spațiului aerian și evenimentele specifice ATM la toate unitățile de servicii de trafic aerian.

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

Datele pentru anul n menționate la punctul 2.1 litera (a) se furnizează anual, înaintea datei de 15 iulie a anului n + 1, cu excepția prognozelor, care se furnizează până la 1 noiembrie a anului n + 1.

Datele menționate la punctul 2.1 literele (b), (c), (d), (e) și (f) se furnizează anual.

Înainte de data de 1 februarie a fiecărui an, furnizorii de servicii de navigație aeriană comunică AESA măsurătoarea anuală prin intermediul chestionarelor privind eficacitatea managementului siguranței [punctul 1.1 litera (d)] și cultura justă [punctul 1.1 litera (e)] pentru anul precedent. 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.

Datele menționate la punctul 2.1 litera (g) se furnizează anual.

3. DE CĂTRE OPERATORII AEROPORTUARI

Prezenta secțiune se aplică operatorilor aeroportuari care intră sub incidența articolului 1 din prezentul regulament.

3.1. **Definiții**

În sensul acestei anexe, se aplică următoarele definiții:

(a) „identificarea aeroportului" înseamnă descrierea aeroportului cu ajutorul codului standard OACI din patru litere, definit în documentul OACI 7910;

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

(c) „capacitate declarată a aeroportului" înseamnă parametrii de coordonare exprimați ca număr maxim de sloturi pe unitate de timp (perioadă bloc) care pot fi alocate de coordonator;

(d) „numărul de înmatriculare al aeronavei" înseamnă o serie de caractere alfanumerice corespunzătoare numărului efectiv de înmatriculare a aeronavei;

(e) „tipul aeronavei" înseamnă un cod de identificare a tipului de aeronavă (până la patru caractere), așa cum este indicat în documentul OACI 8643;

(f) „indicativ de zbor" înseamnă o serie de caractere alfanumerice utilizate pentru identificarea zborului. Elementul 7 al planului de zbor OACI;

([1]) JO L 271, 18.10.2011, p. 23.

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

(h) „ștampile de datare (*Out-Off-On-In*)” înseamnă următoarele date:

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

(ii) ora efectivă de decolare;

(iii) ora efectivă de aterizare;

(iv) ora efectivă de sosire (*on-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 la care aeronava a părăsit poziția 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 la care aeronava a aterizat (*touch down*);

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

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

(o) „reguli de zbor” înseamnă regulile folosite la efectuarea zborului. „IFR” în cazul aeronavelor care zboară conform regulilor de zbor 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 (Elementul 8 al planului de zbor OACI);

(p) „tipul de zbor” înseamnă tipul de zbor definit în apendicele 2 la documentul OACI 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 OACI al pistei utilizate pentru aterizare și pentru decolare (de exemplu 10L);

(s) „locul de sosire” înseamnă indicativul primei poziții de parcare în care aeronava a fost parcată la sosire;

(t) „locul de plecare” înseamnă indicativul ultimei poziții de parcare în care aeronava a fost parcată înaintea plecării de pe aeroport;

(u) „cauze de întârziere” înseamnă codurile de întârziere standard ale IATA definite în secțiunea F a documentului CODA privind întârzierile în transportul aerian din Europa (Digest Annual 2011 „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 sosirea sau plecarea unui zbor programat care îndeplinește următoarele condiții:

(i) i s-a alocat un slot pe aeroport; și

([1]) http://www.eurocontrol.int/documents/coda-digest-annual-2011

(ii) a fost confirmat de transportator în ajunul operațiilor și/sau figura pe lista zilnică a zborurilor programate întocmită de operatorul aeroportuar în ajunul operațiilor; dar

(iii) aterizarea sau decolarea nu s-a produs efectiv;

(x) „ora efectivă de anulare" înseamnă data și ora efectivă la care sosirea sau plecarea unui zbor programat a fost anulată.

3.2. **Specificarea setului de date**

3.2.1. Operatorii aeroportuari trebuie să furnizeze următoarele date:

(a) identificarea aeroportului;

(b) capacitatea declarată a aeroportului;

(c) toți parametrii de coordonare pertinenți pentru serviciile de navigație aeriană;

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

(e) descrierea detaliată a indicatorilor utilizați la stabilirea nivelului prevăzut de calitate a serviciului, atunci când aceștia sunt stabiliți.

3.2.2. Operatorii aeroportuari furnizează următoarele date operaționale pentru fiecare zbor care aterizează sau decolează:

(a) numărul de înmatriculare al aeronavei;

(b) tipul aeronavei;

(c) indicativul de zbor;

(d) codul aerodromului de plecare și al aerodromului de destinație;

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

(f) ora programată de sosire (*on-block*);

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

(h) regulile de zbor și tipul zborului;

(i) slotul de sosire pe aeroport și de plecare de pe aeroport, dacă informația este disponibilă;

(j) indicativul pistei de sosire și de plecare;

(k) locul de sosire și de plecare;

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

(m) informații despre degivrare sau antigivrare, dacă sunt disponibile.

3.2.3. Operatorii aeroportuari furnizează următoarele date operaționale pentru fiecare anulare operațională:

(a) indicativul de zbor;

(b) tipul aeronavei;

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

(d) ora programată de sosire (*on-block*);

(e) aeroportul de plecare și de destinație programate;

(f) sloturile de sosire pe aeroport și de plecare de pe aeroport, dacă informația este disponibilă;

(g) motivul anulării;

(h) ora efectivă de anulare.

3.2.4. Operatorii aeroportuari pot furniza:

(a) rapoarte voluntare privind degradarea sau întreruperea ANS pe aeroporturi;

(b) rapoarte voluntare referitoare la evenimente de siguranță legate de ANS;

(c) rapoarte voluntare privind deficiențele de capacitate ale terminalelor;

(d) rapoarte voluntare privind reuniunile de consultare cu furnizorii de ANS și cu statele.

3.2.5. Operatorii aeroportuari colectează și furnizează informațiile colectate prin sisteme de înregistrare automată a datelor de siguranță, dacă există, cel puțin cu privire la pătrunderile neautorizate pe pistă.

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

Datele menționate la punctul 3.2.1 se furnizează de două ori pe an, conform calendarului prevăzut la articolul 6 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93.

Dacă se furnizează datele menționate la punctele 3.2.2 și 3.2.3, ele se furnizează lunar, în termen de o lună de la sfârșitul lunii în care s-a efectuat zborul.

Dacă se furnizează datele menționate la punctul 3.2.4, ele se furnizează anual.

Rapoartele menționate la punctul 3.2.4 pot fi furnizate oricând.

4. DE CĂTRE COORDONATORII DE AEROPORTURI

4.1. **Specificarea setului de date**

Coordonatorii de aeroporturi trebuie să furnizeze datele menționate la articolul 4 alineatul (8) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93.

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

Datele se furnizează de două ori pe an, conform calendarului prevăzut la articolul 6 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93.

5. DE CĂTRE TRANSPORTATORII AERIENI

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

5.1. **Definiții**

5.1.1. În sensul prezentei anexe, se aplică definițiile de la punctul 3.1, precum și următoarele:

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

(b) „greutatea efectivă la platformă" înseamnă greutatea efectivă a aeronavei, în tone metrice, înainte de pornirea motorului.

5.2. **Specificarea setului de date**

5.2.1. Transportatorii aerieni furnizează următoarele date pentru fiecare zbor pe care îl efectuează în aria geografică de aplicare a prezentului regulament:

(a) numărul de înmatriculare al aeronavei;

(b) tipul aeronavei;

(c) indicativul de zbor;

(d) regulile de zbor și tipul zborului;

(e) codul aeroportului de plecare și de destinație;

(f) indicativul pistei de sosire și de plecare, dacă sunt disponibile;

(g) locul de sosire și de plecare, dacă sunt disponibile;

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

(i) ora programată de sosire (*on-block*);

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

(k) cauzele de întârziere;

(l) informații despre degivrare sau antigivrare, dacă sunt disponibile.

5.2.2. Transportatorii aerieni trebuie să furnizeze datele menționate la 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 partea B a anexei IV la 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 efectuează în aria geografică de aplicare a prezentului regulament:

(a) consumul de combustibil;

(b) greutatea efectivă la platformă.

5.2.4. Transportatorii aerieni pot furniza:

(a) rapoarte voluntare privind accesul în spațiul aerian;

(b) rapoarte voluntare privind degradarea sau întreruperea ANS pe aeroporturi;

(c) rapoarte voluntare referitoare la evenimente de siguranță legate de ANS;

(d) rapoarte voluntare privind deficiențele de capacitate pe rută, plafonarea nivelului de zbor sau redirecționarea;

(e) rapoarte voluntare privind reuniunile de consultare cu furnizorii de ANS și cu statele.

5.2.5. Transportatorii aerieni furnizează informațiile colectate prin sisteme de înregistrare automată a datelor de siguranță, dacă există, cel puțin cu privire la nerespectarea distanței minime de separare și la pătrunderile neautorizate pe pistă.

5.3. **Periodicitatea furnizării de date**

Datele menționate la punctele 5.2.1, 5.2.2 și 5.2.3 se furnizează lunar.

Rapoartele menționate la punctul 5.2.4 pot fi furnizate oricând.

Datele menționate la punctul 5.2.5 se furnizează anual.

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