II

*(Icke-lagstiftningsakter)*

# FÖRORDNINGAR

## KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 390/2013

**av den 3 maj 2013**

**om inrättande av ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner**

**(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordning”) ([1]), ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 ([2]), särskilt artikel 11, och

av följande skäl:

(1) Enligt förordning (EG) nr 549/2004 ska ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner införas. Med tanke på prestationssystemets närmare funktion bör kommissionen anta genomförandebestämmelser.

(2) Prestationssystemet bör bidra till hållbar utveckling av lufttransportsystemet genom förbättring av flygtrafiktjänsternas övergripande effektivitet inom nyckelområdena säkerhet, miljö, kapacitet och kostnadseffektivitet, i linje med prestandaramverket i generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten (ATM), samtidigt som de övergripande säkerhetsmålen beaktas på vederbörligt sätt.

(3) I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (”förordning om tillhandahållande av tjänster”) ([3]), ändrad genom förordning (EG) nr 1070/2009, föreskrivs inrättandet av ett avgiftssystem och gemensamma projekt för att genomföra generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten. Både avgiftssystemet och de gemensamma projekten är avgörande för ett framgångsrikt genomförande av prestationssystemet.

([1]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.
([2]) EUT L 300, 14.11.2009, s. 34.
([3]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 10.

(4) Enligt artikel 11.1 i förordning (EG) nr 549/2004 bör denna förordning tillämpas på de nätverksfunktioner för flygledningstjänsten som avses i artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (”förordning om luftrummet”) ([4]), ändrad genom förordning (EG) nr 1070/2009.

(5) Kommissionen får bistås vid genomförandet av prestationssystemet av ett organ för prestationsgranskning. Detta organ bör ha möjlighet att ge oberoende råd till kommissionen på alla områden som påverkar utförandet av flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner.

(6) Med tanke på det faktum att nationella tillsynsmyndigheter har en nyckelroll att spela när det gäller genomförandet av prestationssystemet bör medlemsstaterna säkerställa att de har förutsättningar att effektivt fullgöra sina skyldigheter.

(7) För att garantera långsiktiga förbättringar i syfte att uppnå samhällsmålen på hög nivå, som de återspeglas i generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten, bör prestationssystemet drivas med ett perspektiv som sträcker sig längre än en enda referensperiod.

(8) Prestationssystemet bör utformas så att flygtrafiktjänsterna betraktas genom ett *gate-till-gate*-synsätt som omfattar flygtrafiktjänster underväg och terminaltjänster och vars syfte är att förbättra nätverkets övergripande prestanda.

(9) Prestationssystemet bör ha utförandeindikatorer och bindande mål för alla nyckelområden där erforderliga säkerhetsnivåer uppnås och upprätthålls till fullo.

([4]) EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.

(10) När kommissionen antar unionsomfattande prestationsmål för en referensperiod bör den ta vederbörlig hänsyn till den prestationsnivå som uppnåtts under föregående referensperiod(er).

(11) Med tanke på de starka kopplingarna mellan de olika nyckelområdena bör de ömsesidiga beroendena mellan prestationsmålen, med beaktande av de övergripande säkerhetsmålen, beaktas i vederbörlig utsträckning när prestationssystemet utformas och övervakas.

(12) Prestationsplaner bör fastställas på nivån för funktionella luftrumsblock och bör visa, av öppenhetsskäl, hur varje leverantör av flygtrafiktjänster inom ett funktionellt luftrumsblock bidrar till att uppnå målen, övervakat på den lämpligaste nivån.

(13) Prestationsplaner ska beskriva de åtgärder, t.ex. incitamentsystem, som är riktade till intressenter för att förbättra resultaten på alla nivåer. Säkerheten bör på grund av sin överordnade karaktär inte vara beroende av incitament.

(14) För att intressenters synpunkter ska komma fram bör effektiva samråd genomföras på nationell nivå, på nivån för funktionella luftrumsblock och på unionsnivå.

(15) Under omständigheter som inte kunde förutses vid tidpunkten för antagandet av prestationsplanerna, och som dels är oöverstigliga och dels inte kan kontrolleras av medlemsstaterna och de enheter som omfattas av prestationsmålen, bör inrättandet av lämpliga varningsmekanismer göra det möjligt att genomföra lämpliga åtgärder som syftar till att upprätthålla säkerhetskraven samt kontinuiteten i tillhandahållandet av tjänster, vilket kan innefatta en översyn av unionsomfattande eller lokala prestationsmål.

(16) Civil-militärt samarbete och civil-militär samordning är av yttersta vikt för att man ska kunna uppnå målen för prestationssystemet, med vederbörligt beaktande av effektiviteten i militära uppdrag.

(17) Prestationssystemet bör inte påverka tillämpningen av de bestämmelser i förordning (EG) nr 549/2004 som syftar till att skydda väsentliga säkerhets- eller försvarspolitiska intressen.

(18) Man bör välja specifika och mätbara nyckelutförandeindikatorer som kan användas som grund för tilldelning av ansvar för att uppnå prestationsmålen. De tillhörande målen bör vara uppnåeliga, realistiska och tidsbundna, och de bör syfta till att styra det hållbara utförandet av flygtrafiktjänster på ett effektivt sätt.

(19) Vid införandet av bindande prestationsmål som stöds av incitament av ekonomisk karaktär krävs en lämplig koppling till kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om avgifter ([1]).

([1]) Se sidan 31 i detta nummer av EUT.

(20) Nyckelutförandeindikatorerna och prestationsmålen måste upprättas och genomföras i linje med de säkerhetsmål och säkerhetsnormer som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 ([2]) och dess genomförandebestämmelser tillsammans med de åtgärder som unionen vidtar för att uppnå och bibehålla dessa mål.

(21) Kommissionen bör bedöma prestationsplanerna och prestationsmålen och fastställa deras överensstämmelse med och adekvata bidrag till de unionsomfattande målen och den övergripande prestationen hos det europeiska nätet för flygledningstjänst. Om denna överensstämmelse och detta adekvata bidrag inte kan fastställas bör kommissionen begära att prestationsplanen (prestationsplanerna) och prestationsmålet (prestationsmålen) revideras och/eller att korrigeringsåtgärder vidtas.

(22) Under referensperioderna bör en effektiv prestationsgranskningsprocess, inbegripet insamling och spridning av data, ha införts för att säkerställa att kvaliteten utvecklas så att målen kan uppnås och så att man vid behov kan vidta korrigeringsåtgärder.

(23) När kommissionen på grundval av övervakningsresultat har påtagliga bevis för att ursprungliga data, antaganden och motiveringar som ligger till grund för fastställandet av de ursprungliga målen inte längre gäller, får kommissionen besluta att revidera de unionsomfattande prestationsmålen eller tillåta, på begäran av en medlemsstat, att lokala mål revideras.

(24) Utförandet av nätverksfunktioner bör omfattas av prestationsmål. Därför bör denna förordning gälla för den nätverksförvaltare som inrättats enligt artikel 3 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 av den 7 juli 2011 om genomförandebestämmelser för flygledningstjänst (ATM) och om ändring av förordning (EU) nr 691/2010 ([3]). Kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 bör ändras i enlighet med detta.

(25) Kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 av den 29 juli 2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner och om ändring av förordning (EG) nr 2096/2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster ([4]), artikel 26 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 och kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1216/2011 av den 24 november 2011 om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 om ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner ([5]) bör upphävas med verkan från och med den 1 januari 2015.

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

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

**ALLMÄNNA BESTÄMMELSER**

*Artikel 1*

**Syfte och tillämpningsområde**

1. I denna förordning fastställs åtgärder för att övergripande förbättra utförandet av flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner för allmänflyget inom Internationella civila luftfartsorganisationens (*International Civil Aviation Organization* – Icao) Europaregion (EUR) och Afrikaregion (AFI) där medlemsstaterna har ansvar för att tillhandahålla flygtrafiktjänster, i syfte att tillgodose alla luftrumsanvändares behov.

2. När mål fastställs och vid prestationsgranskning ska denna förordning gälla de flygtrafiktjänster som tillhandahålls av

a) de leverantörer av flygtrafikledningstjänster som utnämnts i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 550/2004,

b) leverantörer av flygvädertjänster, om dessa utsetts i enlighet med artikel 9.1 i förordning (EG) nr 550/2004,

c) den nätverksförvaltare som inrättats i enlighet med artikel 3 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011.

Den ska också gälla när mål fastställs och vid prestationsgranskning avseende kostnadseffektivitet för de myndigheter eller organ som ådrar sig stödberättigande kostnader som ska ersättas genom användaravgifter, enligt artikel 15.2 b i förordning (EG) nr 550/2004 och artikel 6.2 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4 får medlemsstaterna besluta att inte tillämpa denna förordning på terminaltjänster som tillhandahålls på vissa eller alla deras flygplatser med färre än 70 000 IFR-rörelser per år. De ska underrätta kommissionen om detta.

4. Om ingen av flygplatserna i en medlemsstat når upp till tröskeln 70 000 IFR-rörelser per år ska denna förordning åtminstone tillämpas på den flygplats som har det största antalet IFR-rörelser.

5. Målen för kostnadseffektivitet ska gälla för de fastställda kostnader som avses i artikel 15.2 a och b i förordning (EG) nr 550/2004.

6. Medlemsstaterna får också tillämpa denna förordning

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

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

7. Trots bestämmelserna om skydd av information enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG [1] och dess tillämpningsförordningar, kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 [2] och kommissionens förordning (EG) nr 1330/2007 [3], ska kraven på tillhandahållande av data enligt kapitel V gälla för nationella myndigheter, leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer, flygplatssamordnare och lufttrafikföretag.

*Artikel 2*

**Definitioner**

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *flygplatsoperatör:* ledningsorganet vid en flygplats vilket, även i samband med annan verksamhet, enligt nationella lagar eller andra författningar har i uppdrag att administrera och sköta flygplatsen och samordna och kontrollera den verksamhet som bedrivs av operatörerna vid flygplatsen eller inom det berörda flygplatssystemet.

2. *data:* kvalitativ, kvantitativ och annan relevant information som avser flygtrafiktjänstens utförande och som insamlats och behandlats systematiskt av kommissionen eller för kommissionens räkning inom ramen för genomförandet av prestationssystemet.

3. *utförandeindikatorer:* indikatorer som används för kontroll, benchmarking och granskning av resultat.

4. *nyckelutförandeindikatorer:* utförandeindikatorer som används för att sätta upp prestationsmål.

5. *IFR-rörelser:* det totala antal starter och landningar som genomförs enligt instrumentflygregler, beräknat som det årliga genomsnittet för de tre kalenderår som föregår den tidpunkt då prestationsplanerna lämnades in.

6. *bindande mål:* ett prestationsmål som medlemsstater har antagit som en del av en prestationsplan och som omfattas av ett incitamentsystem och/eller planer för korrigeringsåtgärder.

7. *lufttrafikföretag:* en flygoperatör med giltig operativ licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med EU-lagstiftningen.

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

[1] EUT L 167, 4.7.2003, s. 23.
[2] EUT L 294, 13.11.2007, s. 3.
[3] EUT L 295, 14.11.2007, s. 7.

9. *nationell myndighet:* den reglerings- och/eller tillsynsmyndighet på nationell nivå eller nivån för funktionella luftrumsblock vars kostnader får debiteras luftrumsanvändare när kostnaderna uppstår i samband med tillhandahållandet av flygtrafiktjänster enligt artikel 6.2 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013.

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

11. *flygplatssamordnare:* den fysiska eller juridiska person som utses av en medlemsstat för att utföra de samordnande uppgifterna vid samordnade flygplatser enligt artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser ([1]).

12. *prestationsgranskning:* den kontinuerliga processen med insamling och analys av data för att mäta ett systems faktiska resultat jämfört med de relevanta (nyckel) prestationsmålen och prestationsplanerna och med hjälp av de (nyckel) utförandeindikatorer som anges i artikel 9 och bilaga I.

13. *referensperiod:* giltighets- och tillämpningsperioden för de unionsomfattande prestationsmålen och för prestationsplanerna enligt artikel 11.3 d i förordning (EG) nr 549/2004.

14. *intrång på bana:* varje händelse på en flygplats när ett luftfartyg, ett fordon eller en person obehörigen befinner sig på det skyddade området på en yta som är avsedd för luftfartygs landning och start.

15. *flygtrafikledningsenhet (ATS-enhet):* en civil eller militär enhet som ansvarar för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänst.

16. *CNS-, MET- och AIS-tjänster:* kommunikations-, navigations- och övervakningstjänst, flygvädertjänst och flygbriefingtjänst.

17. *exceptionell händelse:* omständigheter under vilka flygledningstjänstens kapacitet är onormalt reducerad, så att nivån av ATFM-förseningar är onormalt hög till följd av en planerad begränsning som orsakas av operativa eller tekniska förändringar, betydande ogynnsamma väderförhållanden, att stora delar av luftrummet inte är tillgängligt antingen av naturliga eller politiska skäl, eller strejker och nätverksförvaltarens aktivering av EACCC till följd av en eller flera av dessa orsaker.

18. *omstruktureringskostnader:* betydande engångskostnad som uppstår för leverantörer av flygtrafiktjänster i samband med omstrukturering, genom införande av ny teknik och nya förfaranden och därmed förknippade affärsmodeller för stimulering av integrerat tillhandahållande av tjänster då medlemsstaterna vill återvinna kostnaderna under en eller flera referensperioder. De kan inbegripa kostnader för ersättning till anställda, stängning av flygkontrollcentraler, flytt av verksamhet till nya platser och avskrivning av tillgångar och/eller förvärv av strategiska aktieposter i andra leverantörer av flygtrafiktjänster.

([1]) EGT L 14, 22.1.1993, s. 1.

*Artikel 3*

**Organ för prestationsgranskning**

1. När kommissionen beslutar att utnämna ett organ för prestationsgranskning som ska bistå kommissionen vid prestationssystemets genomförande ska utnämningen vara tidsbestämd och motsvara referensperioderna. Kommissionen ska utse ordföranden och medlemmarna i organet för prestationsgranskning.

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

3. Organet för prestationsgranskning ska bistå kommissionen vid prestationssystemets genomförande, i synnerhet när det gäller följande:

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

b) Definition eller anpassning av nyckelområden, i linje med de områden som identifieras i prestandaramverket i generalplanen för flygledningstjänsten (ATM) enligt artikel 9.1, och tillhörande nyckelutförandeindikatorer.

c) Definition av lämpliga nyckelutförandeindikatorer som inom alla nyckelområden täcker nätverksfunktionernas och flygtrafiktjänsternas prestation både vid undervägstjänster och terminaltjänster.

d) Upprättande och översyn av unionsomfattande prestationsmål.

e) Fastställande av de gränsvärden för varning enligt artikel 10.4 som ska aktivera de varningsmekanismer som fastställs i artikel 19.

f) Bedömning av hur de antagna prestationsplanerna inklusive prestationsmål överensstämmer med de unionsomfattande målen.

g) Där det är lämpligt, bedömning av hur de gränsvärden för varning som antagits enligt artikel 19.3 stämmer överens med de unionsomfattande gränsvärden för varning som avses i artikel 10.4.

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

i) Granskning, benchmarking och övervakning av flygtrafiktjänsternas prestation, inklusive investerings- och kapitalutgifter, på lokal nivå och på unionsnivå.

j) Granskning, benchmarking och övervakning av nätverksfunktionernas prestation.

k) Granskning av den övergripande prestationen hos det europeiska nätet för flygledningstjänst, inbegripet utarbetande av årsrapporter till kommittén för det gemensamma luftrummet.

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

m) Bedömning av nätverksförvaltarens prestationsplan, inklusive dess förenlighet med de unionsomfattande prestationsmålen.

n) Upprätthållande och stöd vid samordningen av en tidsplan för samråd med intressenter beträffande prestationsplaner och de samrådsskyldigheter som avses i artikel 9.1 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013.

4. Organet för prestationsgranskning ska på kommissionens begäran tillhandahålla ad hoc-information eller rapporter om prestationsrelaterade frågor.

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

6. I fråga om förhållandet mellan organet för prestationsgranskning och de nationella tillsynsmyndigheterna ska följande gälla:

a) För granskningen av den övergripande prestationen hos det europeiska nätet för flygledningstjänst ska de nationella tillsynsmyndigheterna förse organet för prestationsgranskning med nödvändig information rörande prestationsplanerna.

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

c) Nationella tillsynsmyndigheter kan begära bistånd från organet för prestationsgranskning vid bestämningen av de olika intervallen för riktgivande värden när mål fastställs, med beaktande av de unionsomfattande målen. Dessa värden ska vara tillgängliga för nationella tillsynsmyndigheter, leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och luftrumsanvändare.

7. För att säkerställa överensstämmelse med de mål och normer som fastställs och genomförs i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 ska organet för prestationsgranskning i lämplig utsträckning samarbeta med Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) vid utförandet av de uppdrag som avses i punkt 3, när dessa är säkerhetsrelaterade.

8. För övervakningen av den övergripande prestationen hos det europeiska nätet för flygledningstjänst ska organet för prestationsgranskning ta fram arbetsmetoder tillsammans med leverantörerna av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer, flygplatssamordnare och lufttrafikföretag.

*Artikel 4*

**Nationella tillsynsmyndigheter**

1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska ha ansvaret för utarbetandet av prestationsplaner, tillsyn av utförande och granskning av prestationsplaner och prestationsmål. Tillsynsmyndigheterna ska utföra dessa uppdrag på ett opartiskt, oberoende och transparent sätt.

2. Medlemsstaterna ska se till att de nationella tillsynsmyndigheterna innehar eller har tillgång till nödvändiga resurser och den kapacitet som krävs inom alla nyckelområden för att kunna utföra de uppdrag som fastställs i denna förordning, inbegripet inspektionsbefogenheter för att utföra de uppgifter som avses i artikel 20.

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

*Artikel 5*

**Funktionella luftrumsblock**

1. Medlemsstaterna ska inrätta prestationsplaner på nivån för funktionella luftrumsblock.

2. För att fullgöra skyldigheten i punkt 1 ska medlemsstaterna

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

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

c) vidta lämpliga åtgärder för att se till att

i) ett enda mål fastställs per nyckelutförandeindikator, om inte annat följer av bestämmelserna i led e och bilaga I,

ii) bidraget från varje leverantör av flygtrafiktjänster inom det funktionella luftrumsblocket för att uppnå de prestationsmål som fastställts för det funktionella luftrumsblocket, övervakat på den lämpligaste nivån, av öppenhetsskäl anges i prestationsplanen,

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

d) ansvara för att fastställa och uppnå de prestationsmål som fastställs på lokala nivåer, dvs. nivån för funktionella luftrumsblock, nationell nivå, avgiftszonsnivå och flygplatsnivå,

e) om ingen gemensam avgiftszon för undervägsavgifter har inrättats enligt artikel 4 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013, och om kostnadseffektivitetsmål underväg följaktligen fastställs för mer än en avgiftszon inom det

funktionella luftrumsblocket, konsolidera dessa mål till ett enda värde på aggregerad nivå för flygtrafiktjänster underväg och tillhandahålla, i informationssyfte, ett totalbelopp som visar den insats som har gjorts för att öka kostnadseffektiviteten på nivån för funktionella luftrumsblock,

f) om en avgiftszon ändras under pågående referensperiod, visa att det efter ändringen fortfarande är möjligt att uppnå de prestationsmål som antagits för perioden,

g) säkerställa att prestationsplanen är förenlig med denna förordnings tillämpningsområde i enlighet med artikel 1.6 i denna förordning och artikel 7 i förordning (EG) nr 549/2004.

*Artikel 6*

**Nätverksförvaltare**

Den nätverksförvaltare som inrättats enligt artikel 6 i förordning (EG) nr 551/2004 [1] och artikel 3 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 ska utföra följande uppgifter med avseende på prestationssystemet:

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

b) I enlighet med artikel 21.5 ge kommissionen tillgång till alla uppgifter som anges i bilaga V.

c) Stödja funktionella luftrumsblock och deras leverantörer av flygtrafiktjänster i deras arbete för att uppnå sina prestationsmål under referensperioderna genom att säkerställa överensstämmelse mellan prestationsplaner, den strategiska planen för nätverket och den operativa planen för nätverket.

d) Utarbeta en prestationsplan, prestationsplanen för nätverket, i enlighet med artikel 5.1 och artikel 16.1 a i förordning (EU) nr 677/2011, som ska föreläggas kommissionen senast sex månader före varje referensperiods början och antas av kommissionen före varje referensperiods början. Denna prestationsplan ska vara offentlig och innehålla följande:

   i) Prestationsmål för alla nyckelområden och för alla indikatorer, som ska vara förenliga med de unionsomfattande prestationsmålen för hela referensperioden, varvid årliga värden ska användas i övervakningssyfte.

   ii) En beskrivning av de åtgärder som ska vidtas för att målen ska uppnås.

   iii) Vid behov, eller om kommissionen så beslutar, ytterligare nyckelutförandeindikatorer och mål.

[1] EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.

*Artikel 7*

**Samordning med Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa)**

Enligt artikel 13a i förordning (EG) nr 549/2004 och i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 ska medlemsstaterna och kommissionen på lämpligt sätt och i samarbete med Easa säkerställa att följande aspekter är korrekt hanterade:

a) Prestationssystemets säkerhetsaspekter, inbegripet fastställande, översyn och genomförande av nyckelutförandeindikatorer för säkerhet och unionsomfattande prestationsmål såväl som tillhandahållande av förslag till lämpliga åtgärder efter det att en varningsmekanism har aktiverats.

b) Överensstämmelsen mellan nyckelutförandeindikatorerna och målen på säkerhetsområdet och genomförandet av det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet.

*Artikel 8*

**Referensperiodernas längd**

1. Prestationssystemets första referensperiod ska omfatta kalenderåren 2012–2014. Den andra referensperioden ska omfatta kalenderåren 2015–2019. Efterföljande referensperioder ska omfatta fem kalenderår, om inte annat fastställs genom ändring av denna förordning.

2. Samma referensperiod ska gälla för unionsomfattande prestationsmål och för prestationsplaner och prestationsmål.

*Artikel 9*

**Nyckelområden och utförandeindikatorer**

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

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

3. I avsnitt 1 i bilaga I anges nyckelutförandeindikatorerna för fastställande av mål och utförandeindikatorerna på unionsnivå, valda för varje nyckelområde.

4. I avsnitt 2 i bilaga I anges de lokala nyckelutförandeindikatorerna för fastställande av lokala mål och de utförandeindikatorer på lokal nivå som används för att fastställa prestationsmålen. Den lokala nivån, dvs. nivån för funktionella luftrumsblock, nationell nivå, avgiftszonsnivå och flygplatsnivå, specificeras i avsnitt 2 i bilaga I.

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

6. För sin egen prestationsgranskning och/eller som en del av prestationsplanen får medlemsstaterna besluta att inrätta utförandeindikatorer och tillhörande mål utöver de nyckelområden och nyckelutförandeindikatorer som avses i denna artikel och som anges i avsnitt 2 i bilaga I. Dessa ytterligare indikatorer och mål ska bidra till uppnåendet av de unionsomfattande målen och de därav resulterande målen på lokal nivå. De kan t.ex. integrera och beskriva prestationsplanens civilmilitära eller meteorologiska dimension, och får åtföljas av lämpliga incitamentsystem.

7. För att underlätta genomförande och mätning av (nyckel) utförandeindikatorer för säkerhet ska Easa, i samråd med organet för prestationsgranskning, anta godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material i enlighet med det förfarande som anges i artikel 52 i förordning (EG) nr 216/2008, före den andra referensperiodens början.

KAPITEL II

**UTARBETANDE AV PRESTATIONSPLANER**

*Artikel 10*

**Unionsomfattande prestationsmål**

1. Kommissionen ska anta unionsomfattande prestationsmål i enlighet med det förfarande som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 549/2004, med beaktande av relevanta synpunkter från nätverksförvaltaren och de nationella tillsynsmyndigheterna och efter samråd med intressenterna enligt artikel 10 i den förordningen, övriga relevanta organisationer och Easa när det gäller prestationsrelaterade säkerhetsaspekter.

2. Med förbehåll för artikel 9.3 ska kommissionen lägga fram förslag på unionsomfattande mål senast 15 månader före referensperiodens början och de ska antas senast tolv månader före samma referensperiods början.

3. Unionsomfattande fastställande av mål för den nyckelutförandeindikator som anges i punkt 4.1 b i avsnitt 1 i bilaga I ska påbörjas från det tredje året av den andra referensperioden, med förbehåll för ett beslut från kommissionen, i enlighet med det förfarande som avses i punkt 1.

4. I samband med att unionsomfattande prestationsmål antas ska kommissionen bestämma vilka gränsvärden för varning som gäller; när gränsvärdena överskrids kan de varningsmekanismer som avses i artikel 19 aktiveras.

5. Kommissionen ska dokumentera varje unionsomfattande prestationsmål med en beskrivning av de antaganden och motiveringar som ligger till grund för fastställandet av målen, t.ex. synpunkter från nätverksförvaltaren, nationella tillsynsmyndigheter och andra faktadata, trafikprognoser och sammansättningen av de grupper av leverantörer av flygtrafiktjänster eller funktionella luftrumsblock som har en liknande operativ och ekonomisk miljö.

*Artikel 11*

**Utarbetande av prestationsplaner**

1. De nationella tillsynsmyndigheterna ska på nivån för funktionella luftrumsblock utarbeta prestationsplaner vars mål överensstämmer med de unionsomfattande prestationsmålen och bedömningskriterierna enligt bilaga IV.

Utan att det påverkar tillämpningen av den mall som anges i bilaga II får prestationsplanen omfatta olika avsnitt som avser den lokala nivån, dvs. funktionella luftrumsblock, nationell nivå, avgiftszonsnivå och flygplatsnivå.

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

a) leverantörer av flygtrafiktjänster lämnar in sina verksamhetsplaner till de nationella tillsynsmyndigheterna,

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

3. En prestationsplan ska särskilt innehålla följande:

a) Trafikprognosen uttryckt i tjänstenheter som ska tillhandahållas för varje år av referensperioden, på nivån för funktionella luftrumsblock och för varje avgiftszon i det funktionella luftrumsblocket, tillsammans med en förklaring av de siffror som använts.

b) De fastställda kostnaderna för flygtrafiktjänster för varje år av referensperioden och för varje avgiftszon i enlighet med artikel 15.2 a och b i förordning (EG) nr 550/2004.

c) En beskrivning av investeringarna, inbegripet de investeringar som är nödvändiga för att uppnå prestationsmålen, med en precisering av deras relevans i förhållande till generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten, den strategiska planen för nätverket och de gemensamma projekt som avses i artikel 15a.3 i förordning (EG) nr 550/2004. Denna beskrivning ska lyfta fram de fördelar och synergieffekter som uppnås på nivån för funktionella luftrumsblock.

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

e) Beaktande av det ömsesidiga beroendet mellan nyckelområden, inklusive en utvärdering av prestationsplanens konsekvenser för säkerheten tillsammans med eventuella kompensationsåtgärder som krävs för att upprätthålla säkerhetssäkringen.

f) En beskrivning av planens civilmilitära dimension med angivelse av prestationen när det gäller flexibel luftrumsanvändning (FUA) i syfte att öka kapaciteten, samtidigt som

de militära uppdragens effektivitet beaktas och, om det bedöms vara lämpligt, relevanta utförandeindikatorer och mål som stämmer överens med andra indikatorer och mål i prestationsplanen.

g) Beskrivning och förklaring av hur de prestationsmål som avses i punkt d är förenliga med och bidrar till de unionsomfattande prestationsmålen och prestationen hos det europeiska nätet för flygledningstjänst.

h) Identifiering av varje berörd leverantör av flygtrafiktjänster och dess specifika bidrag till uppnåendet av målen, av öppenhetsskäl övervakat på den lämpligaste nivån enligt artikel 5.2 c ii.

i) En beskrivning av de incitament som ska tillämpas på de berörda leverantörerna av flygtrafiktjänster för att uppmuntra till uppfyllande av målen under referensperioden.

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

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

4. Prestationsplanerna ska basera sig på mallen enligt bilaga II och kan, om medlemsstaterna så beslutar enligt artikel 9.6, omfatta ytterligare indikatorer med tillhörande mål.

5. Nätverksförvaltaren ska upprätta en prestationsplan för nätverket vars mål överensstämmer med de unionsomfattande prestationsmålen och, i tillämpliga delar, bedömningskriterierna i bilaga IV.

6. För att upprätta prestationsplanen för nätverket ska nätverksförvaltaren

a) genomföra samråd i enlighet med artikel 14 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011,

b) använda mallen i bilaga III.

*Artikel 12*

**Incitamentsystem**

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

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

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

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

d) De ska få enheter som berörs av fastställande av mål att uppnå en hög prestationsnivå och uppfylla de tillhörande målen.

2. Incitament rörande kostnadseffektivitetsmål ska vara av ekonomisk karaktär och ska styras av lämpliga bestämmelser i artiklarna 13 och 14 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013. De ska bestå av riskdelningsmekanismer på nationell nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock.

3. Incitament rörande kapacitetsmål ska vara av ekonomisk karaktär och ska styras av bestämmelserna i artikel 15 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013. De kan kompletteras med incitament av en annan karaktär, såsom korrigerande åtgärdsplaner med tidsfrister och tillhörande åtgärder, som beslutats av de nationella tillsynsmyndigheterna med beaktande av lokala omständigheter.

4. Incitament rörande miljömål kan vara av ekonomisk karaktär och ska styras av bestämmelserna i artikel 15 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013. De kan kompletteras med incitament av en annan karaktär, såsom korrigerande åtgärdsplaner med tidsfrister och tillhörande åtgärder, som beslutats av de nationella tillsynsmyndigheterna med beaktande av lokala omständigheter.

5. Dessutom får medlemsstaterna, på lokal nivå, anpassa flygtrafikavgifter enligt artikel 16 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013.

KAPITEL III

**ANTAGANDE AV PRESTATIONSPLANER**

*Artikel 13*

**Initialt antagande av prestationsplaner**

På förslag från de nationella tillsynsmyndigheterna ska medlemsstaterna anta prestationsplaner innehållande bindande prestationsmål och överlämna dem till kommissionen senast sex månader före referensperiodens början.

*Artikel 14*

**Bedömning och översyn av prestationsplaner och mål**

1. Kommissionen ska göra en bedömning av prestationsplanerna, deras mål och i synnerhet deras förenlighet med och adekvata bidrag till de unionsomfattande prestationsmålen, samt förenligheten med kriterierna i bilaga IV, med beaktande av hur situationen kan ha utvecklats mellan tidpunkten då de unionsomfattande målen antogs och tidpunkten för utvärdering av prestationsplanen. Om mål har fastställts på lokal nivå utan hänvisning till ett unionsomfattande prestationsmål ska bedömningen baseras på kriterierna i bilaga IV.

2. Om kommissionen konstaterar att en prestationsplan, eller en del därav, och dess mål är förenliga med och på ett adekvat sätt bidrar till de unionsomfattande målen och är förenliga med samtliga kriterier som anges i bilaga IV, ska den meddela den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna detta inom fem månader efter mottagandet av prestationsplanen.

3. Om kommissionen konstaterar att en prestationsplan, eller en del därav, och vissa eller samtliga mål i planen inte är förenliga med de unionsomfattande målen och inte på

ett adekvat sätt bidrar till dem och/eller inte överensstämmer med ett eller flera av de kriterier som anges i bilaga IV, ska den inom fem månader efter mottagandet av prestationsplanen och i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 549/2004 lämna en rekommendation till de berörda medlemsstaterna om att anta en reviderad prestationsplan, eller en del därav, och/eller reviderade mål. Denna rekommendation ska göras efter samråd med de berörda medlemsstaterna och ska tydligt identifiera vilka delar av prestationsplanen och/eller vilka mål som ska revideras samt förklara grunden för kommissionens bedömning.

4. I sådana fall ska medlemsstaten eller medlemsstaterna i fråga anta en reviderad prestationsplan, eller en del därav, och/eller reviderade mål, med beaktande av kommissionens synpunkter, tillsammans med lämpliga åtgärder för att uppnå dessa mål, och underrätta kommissionen om detta inom fyra månader efter anmälan av rekommendationen.

*Artikel 15*

**Bedömning av reviderade prestationsplaner och prestationsmål och antagande av korrigeringsåtgärder**

1. Kommissionen ska bedöma varje reviderad prestationsplan, eller del därav, och dess prestationsmål på grundval av de kriterier som anges i bilaga IV.

2. Om kommissionen konstaterar att en reviderad prestationsplan, eller en del därav, och dess prestationsmål är förenliga med och på ett adekvat sätt bidrar till de unionsomfattande målen och är förenliga med samtliga kriterier som anges i bilaga IV, ska den meddela den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna detta inom fem månader efter mottagandet av den reviderade prestationsplanen.

3. Om kommissionen konstaterar att en reviderad prestationsplan, eller en del därav, och vissa eller samtliga prestationsmål i planen fortfarande inte är förenliga med de unionsomfattande målen och inte på ett adekvat sätt bidrar till dem, och/eller fortfarande inte överensstämmer med ett eller flera av de kriterier som anges i bilaga IV, ska kommissionen inom fem månader efter mottagandet av den reviderade prestationsplanen, eller en del därav, och i enlighet med det förfarande som fastställs i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 549/2004, besluta att de berörda medlemsstaterna ska vidta korrigeringsåtgärder.

4. Ett sådant beslut ska tydligt ange, i förhållande till de kriterier som anges i bilaga IV, vilken del av planen och vilka mål som ska revideras och motiveringen för kommissionens bedömning. Beslutet kan fastställa den prestationsnivå som förväntas för dessa mål, så att de berörda medlemsstaterna kan vidta lämpliga korrigeringsåtgärder, och/eller innehålla förslag till sådana korrigeringsåtgärder.

5. Inom två månader efter kommissionens beslut ska de korrigeringsåtgärder som de berörda medlemsstaterna har vidtagit meddelas kommissionen tillsammans med de delar som bevisar åtgärdernas förenlighet med kommissionens beslut.

*Artikel 16*

**Prestationsplaner eller korrigeringsåtgärder som antas efter referensperiodens början**

Prestationsplaner eller korrigeringsåtgärder som antas efter referensperiodens början genom tillämpning av förfarandena enligt artiklarna 14 och 15 ska gälla retroaktivt från och med referensperiodens första dag.

*Artikel 17*

**Översyn av målen**

1. I enlighet med det förfarande som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 549/2004 får kommissionen besluta att se över de unionsomfattande målen och/eller tillåta, på begäran av en medlemsstat, att ett eller flera lokala mål ses över

a) när den på grundval av sin rapport som avses i artikel 18.4 har påtagliga bevis för att de ursprungliga data, antaganden och motiveringar som ligger till grund för fastställandet av de ursprungliga målen inte längre gäller, eller

b) om en varningsmekanism enligt artikel 19 har utlösts, eller

c) efter ett kommissionsbeslut i enlighet med artikel 10.3 beträffande den nyckelutförandeindikator som anges i punkt 4.1 b i avsnitt 1 i bilaga I.

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

KAPITEL IV

**GRANSKNING AV HUR UTFÖRANDET FÖRBÄTTRAS**

*Artikel 18*

**Kontinuerlig granskning och rapportering**

1. De nationella tillsynsmyndigheterna och kommissionen ska övervaka genomförandet av prestationsplanerna. För detta ändamål ska prestationsplanens årliga värden användas. Om mål inte uppnås under referensperioden ska den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna fastställa och vidta korrigeringsåtgärder för att rätta till situationen och underrätta kommissionen om dessa. Om kommissionen konstaterar att sådana korrigeringsåtgärder inte är tillräckliga för att rätta till situationen ska den, inom fem månader efter mottagandet av åtgärderna och i enlighet med det förfarande som anges i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 549/2004, underrätta de berörda medlemsstaterna om detta och föreslå korrigeringsåtgärder.

2. Om kommissionen noterar en betydande och ihållande försämring av resultaten på lokal nivå eller på nivån för funktionella luftrumsblock och försämringen påverkar andra stater som är parter i det gemensamma europeiska luftrummet och/eller hela det europeiska luftrummet, får kommissionen begära

att de berörda medlemsstaterna definierar och tillämpar korrigeringsåtgärder som är utformade för att de mål som fastställts i deras prestationsplan ska uppnås, och att de underrättar kommissionen om åtgärderna. Om kommissionen konstaterar att sådana åtgärder inte är tillräckliga för att rätta till situationen ska den, inom fem månader efter mottagandet av åtgärderna och i enlighet med det förfarande som anges i artikel 5.2 i förordning (EG) nr 549/2004, underrätta de berörda medlemsstaterna om detta och föreslå korrigeringsåtgärder.

3. Kommissionen ska övervaka genomförandet av nätverksförvaltarens prestationsplan för nätverket. För detta ändamål ska prestationsplanens årliga värden användas. Om mål inte uppnås under referensperioden ska kommissionen begära att nätverksförvaltaren fastställer och tillämpar korrigeringsåtgärder som är utformade för att de mål som fastställts i prestationsplanen för nätverket ska uppnås, och att de underrättar kommissionen om åtgärderna. Kommissionen ska underrätta de nationella tillsynsmyndigheterna eller tillsynsorganen enligt artikel 5.2 b om sådana korrigeringsåtgärder.

4. Senast den 1 juni varje år och när det finns risk för att prestationsmålen inte kommer att uppnås ska de nationella tillsynsmyndigheterna eller tillsynsorganen enligt artikel 5.2 b rapportera till kommissionen om övervakningen av prestationsplanerna och prestationsmålen. Rapporterna ska baseras på rekommendationer som kommer att utarbetas av kommissionen före referensperiodens början. Kommissionen ska minst en gång om året rapportera till kommittén för det gemensamma luftrummet om uppnåendet av prestationsmålen.

*Artikel 19*

**Varningsmekanismer**

1. Om de gränsvärden för varning som avses i artikel 10.4 överskrids på unionsnivå under ett kalenderår på grund av omständigheter som inte kunde förutses vid tidpunkten för antagandet av prestationsplanerna och som både är oöverstigliga och ligger utanför medlemsstaternas, flygtrafiktjänstleverantörernas och nätverksförvaltarens kontroll, ska kommissionen se över situationen i samråd med medlemsstaterna via kommittén för det gemensamma luftrummet samt lämna förslag till lämpliga åtgärder inom fyra månader. Detta kan inbegripa en översyn av de unionsomfattande prestationsmålen och en därav följande översyn av de lokala prestationsmålen.

2. Om de gränsvärden för varning som avses i artikel 10.4 överskrids på den lokala nivån under ett kalenderår på grund av omständigheter som inte kunde förutses vid tidpunkten för antagandet av prestationsplanerna och som både är oöverstigliga och ligger utanför medlemsstaternas, flygtrafiktjänstleverantörernas och nätverksförvaltarens kontroll, ska de berörda nationella tillsynsmyndigheterna se över situationen tillsammans med kommissionen samt lämna förslag till lämpliga åtgärder inom fyra månader. Detta kan inbegripa en översyn av de lokala prestationsmålen.

3. Medlemsstaterna får besluta att anta gränsvärden för varning som avviker från gränsvärdena i artikel 10.4 för att beakta lokala omständigheter och särdrag. I sådant fall ska dessa gränsvärden anges i prestationsplanerna och vara förenliga med de gränsvärden som antas enligt artikel 10.4. Avvikelserna ska motiveras i detalj. Om gränsvärdena aktiveras ska det förfarande som anges i punkt 1 tillämpas.

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

*Artikel 20*

**Underlättande av övervakning av efterlevnad**

1. Leverantörer av flygtrafiktjänster och nätverksförvaltaren ska underlätta inspektioner och undersökningar, inbegripet besök på plats, som genomförs av kommissionen och den berörda nationella tillsynsmyndigheten, eller av ett behörigt organ som agerar på den nationella tillsynsmyndighetens vägnar, eller i tillämpliga fall av Easa. Utan att det påverkar de tillsynsbefogenheter som innehas av de nationella tillsynsmyndigheterna och Easa ska de behöriga personerna ha befogenheter att

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

b) göra kopior av eller utdrag ur sådana dokument,

c) begära muntliga förklaringar på platsen.

2. Inspektionerna och undersökningarna enligt punkt 1 ska genomföras i enlighet med gällande förfaranden i den medlemsstat där de ska genomföras.

3. De nationella tillsynsmyndigheterna ska övervaka genomförandet av denna förordning på prestationsområdet avseende säkerhet i enlighet med de förfaranden för säkerhetstillsyn som fastställs i kommissionens förordning (EU) nr 1034/2011 ([1]).

4. I samband med standardiseringsinspektionerna ska Easa övervaka medlemsstaternas genomförande av denna förordning på nyckelområdet säkerhet i enlighet med de arbetsmetoder som fastställs i artikel 24.5 i förordning (EG) nr 216/2008 ([2]).

KAPITEL V

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

*Artikel 21*

**Insamling och validering av data för prestationsgranskning**

1. Utöver de data som kommissionen tidigare samlat in via andra unionsinstrument och som också får användas för prestationsgranskning ska nationella myndigheter, leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer, flygplatssamordnare och lufttrafikföretag säkerställa att kommissionen förses med de data som avses i bilaga V enligt de krav som anges i den bilagan.

([1]) EUT L 271, 18.10.2011, s. 15.
([2]) EUT L 79, 19.3.2008, s. 1.

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

3. De som lämnar in data ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa datakvalitet och datavalidering och se till att inlämning av data görs enligt tidsplanen, och de ska därvid tillhandahålla bevis för att dessa data har genomgått kvalitetskontroller och valideringsförfaranden, förklaringar som svar på specifika förfrågningar från kommissionen rörande datakvaliteten och, där det är nödvändigt, åtgärdsplaner för att förbättra datakvaliteten. Dessa data ska tillhandahållas kostnadsfritt och där det är tillämpligt i elektronisk form med användning av det format som kommissionen anger.

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

5. Vid tillämpning av den här förordningen ska data som avses i punkt 1 och som redan har lämnats till Eurocontrol anses ha överlämnats till kommissionen. När data inte redan har lämnats till Eurocontrol ska kommissionen och Eurocontrol vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att sådana data tillställs kommissionen i linje med de krav som anges i punkt 3.

6. När väsentliga nya datakrav identifieras eller när man kan vänta sig data av otillräcklig kvalitet får kommissionen genomföra pilotundersökningar som ska slutföras på frivillig basis av medlemsstaterna eller intressenterna innan nya datakrav införs genom ändring av denna förordning. Sådana pilotundersökningar ska genomföras för att bedöma om det är möjligt att samla in relevanta data, med beaktande av fördelarna med att ha tillgång till data i förhållande till insamlingskostnader och bördan för uppgiftslämnare.

*Artikel 22*

**Spridning av information**

1. Kommissionen ska sprida information i syfte att uppfylla målen i artikel 11 i förordning (EG) nr 549/204 i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar ([1]), särskilt artikel 4, och artikel 18 i förordning (EG) nr 550/2004.

2. Den information som avses i artikel 3.3 a ska göras allmänt tillgänglig, särskilt i elektronisk form. I detta syfte ska kommissionen fatta ett beslut om strategin för hantering, skydd, konfidentialitet och spridning avseende de data som samlats in för prestationsändamål med tillämpning av artikel 21, och om de därmed sammanhängande immateriella rättigheterna.

3. Kommissionens rapporter som avses i artikel 18.4 ska göras allmänt tillgängliga och en hänvisning till dem ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Kommissionen får besluta att regelbundet tillhandahålla annan allmän information för de berörda parterna, särskilt i elektronisk form.

4. De unionsomfattande mål som avses i artikel 10 och en hänvisning till de antagna prestationsplaner som avses i kapitel III ska göras allmänt tillgängliga och ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

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

KAPITEL VI

**SLUTBESTÄMMELSER**

*Artikel 23*

**Undantag**

Om det i enlighet med de förfaranden som anges i artikel 3 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 har fastställts att vissa eller alla terminaltjänster och/eller CNS-, MET- och AIS-tjänster i en medlemsstat omfattas av marknadsvillkor, och medlemsstaten har beslutat enligt den förordningen att inte beräkna fastställda kostnader för dessa tjänster, att inte beräkna och fastställa terminalavgifter och att inte tillämpa ekonomiska incitament på dessa tjänster, ska kostnadseffektivitetsmål inte tillämpas på dessa tjänster.

*Artikel 24*

**Överklagande**

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

*Artikel 25*

**Granskning av prestationssystemet**

I slutet av varje referensperiod ska kommissionen granska prestationssystemet och särskilt analysera dess verkningar, effektivitet och räckvidd med hänsyn till det arbete som Icao utför inom området.

*Artikel 26*

**Ändringar av förordning (EU) nr 677/2011**

Förordning (EU) nr 677/2011 ska ändras på följande sätt:

1. Skäl 28 ska utgå.

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

2. I artikel 5 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Nätverksförvaltaren ska utarbeta, upprätthålla och genomföra en strategisk plan för nätverket, vilken ska vara vägledande för verksamheten på lång sikt och anpassad till den referensperiod som anges i artikel 8 i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2013 (*).

(*) EUT L 128, 9.5.2013, s. 1.”

3. I artikel 5 ska punkt 4 ersättas med följande:

”4. Den strategiska planen för nätverket ska uppdateras regelbundet, minst 12 månader före början av varje referensperiod.”

4. I artikel 20 ska punkt 3 ersättas med följande:

”3. Nätverksförvaltaren ska årligen lämna en rapport till kommissionen och byrån om de åtgärder som vidtagits för att uppfylla de arbetsuppgifter som organet tilldelats. I rapporten ska såväl enskilda nätverksfunktioner som nätverkssituationen i dess helhet behandlas, och rapporten ska vara nära kopplad till innehållet i den strategiska planen för nätverket, den operativa planen för nätverket och prestationsplanen för nätverket enligt artikel 6 d i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 390/2013. Kommissionen ska underrätta kommittén för det gemensamma luftrummet.”

5. Bilaga IV ska ersättas med följande:

*”BILAGA IV*

**MALL FÖR STRATEGISK PLAN FÖR NÄTVERKET**

Den strategiska planen för nätverket ska vara baserad på följande struktur:

1. INLEDNING

1.1 Tillämpningsområde för den strategiska planen för nätverket (geografiskt och tidsperiod).

1.2 Utarbetande av planen och valideringsförfarande

2. ÖVERGRIPANDE BAKGRUND OCH KRAV

2.1 Beskrivning av den nuvarande och planerade situationen, inklusive ERND, ATFM, flygplatser och knappa resurser

2.2 Utmaningar och möjligheter relaterade till planens tidsperiod (inklusive förväntad trafikefterfrågan och global utveckling)

2.3 Prestationsmål och verksamhetskrav enligt de olika berörda parterna samt unionsomfattande prestationsmål

3. STRATEGISK VISION

3.1 Beskrivning av hur nätverket ska utvecklas och fortskrida strategiskt för att med framgång kunna bemöta prestationsmålen och verksamhetskraven

3.2 Överensstämmelse med prestationssystemet

3.3 Överensstämmelse med generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten

4. STRATEGISKA MÅL

4.1 Beskrivning av nätverkets strategiska mål, med följande innehåll:

a) Samarbetsaspekterna beträffande deltagande operativa berörda parter i fråga om roller och ansvarsområden.

b) Angivande av hur de strategiska målen kommer att motsvara kraven.

c) Identifiering av hur framstegen för att uppnå dessa mål ska mätas.

d) Angivande av hur de strategiska målen kommer att påverka industrin och andra berörda områden.

5. STRATEGISK PLANERING

5.1 Beskrivning av planeringen på kort och medellång sikt, enligt följande:

a) Prioriteringarna för vart och ett av de strategiska målen.

b) Uppfyllandet av vart och ett av de strategiska målen i fråga om erforderlig teknik, inverkan på arkitekturen, mänskliga aspekter, kostnader, fördelar samt nödvändig styrning, nödvändiga resurser och reglering.

c) Operativa berörda parters erforderliga deltagande i varje del av planen, inklusive deras roller och ansvarsområden.

d) Nätverksförvaltarens överenskomna nivå av deltagande för att stödja genomförandet av varje del i planen för varje enskild funktion.

5.2 Beskrivning av planeringen på lång sikt, enligt följande:

a) Avsikten att nå alla strategiska mål i fråga om erforderlig teknik och motsvarande FoU-aspekter, inverkan på arkitekturen, mänskliga aspekter, affärsnytta, erforderlig reglering och styrning samt tillhörande säkerhetsrelaterade och ekonomiska motivering för dessa investeringar.

b) Operativa berörda parters erforderliga deltagande i varje del av planen, inklusive deras roller och ansvarsområden.

6. RISKBEDÖMNING

6.1 Beskrivning av de risker som är knutna till planens genomförande

6.2 Beskrivning av övervakningsförfarandet (inklusive potentiella avvikelser från ursprungliga mål)

7. REKOMMENDATIONER

7.1 Identifiering av de åtgärder som unionen och medlemsstaterna ska vidta för att stödja planens genomförande.”

*Artikel 27*

**Ikraftträdande**

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

2. Denna förordning ska tillämpas från och med den andra referensperioden enligt artikel 8 och under den perioden. När det gäller tillämpningen av prestationssystemet, för att möjliggöra antagandet av unionsomfattande mål med tillämpning av artikel 10.2 före början av den andra referensperioden och utarbetandet och antagandet av prestationsplaner i enlighet med bestämmelserna i denna förordning, ska artiklarna 1.3, 1.4, 3.3 i, 3.3 n, 5, 6, 9.3, 9.4, 26, kapitel II, kapitel III samt bilagorna I, II, III, IV och V tillämpas från och med denna förordnings ikraftträdande.

*Artikel 28*

**Upphävande**

Kommissionens förordning (EU) nr 691/2010, artikel 26 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 och kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1216/2011 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 1 januari 2015, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldighet att genomföra prestationssystemet under den första referensperioden enligt artikel 8.

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

Utfärdad i Bryssel den 3 maj 2013.

*På kommissionens vägnar*

José Manuel BARROSO

*Ordförande*

*BILAGA I*

## NYCKELUTFÖRANDEINDIKATORER OCH UTFÖRANDEINDIKATORER

AVSNITT 1

**För fastställande av unionsomfattande mål och prestationsgranskning på unionsnivå**

1. SÄKERHET

1.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

a) Miniminivån av säkerhetsledningens effektivitet enligt definitionen i avsnitt 2 punkt 1.1 a.

b) Procentandelen för tillämpning av riskanalysverktygets allvarlighetsklassificering på rapportering av minst följande tre kategorier av händelser: separationsunderskridande, intrång på bana och ATM-specifika händelser vid alla flygtrafikledningsenheter enligt avsnitt 2 punkt 1.1 b.

2. MILJÖ

2.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

a) Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg, enligt följande definition:

i) Indikatorn är jämförelsen mellan längden på undervägdelen av den aktuella rutten härledd från övervakningsdata och motsvarande del av storcirkelavståndet, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller över europeiskt luftrum.

ii) Med *underväg* avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatserna.

iii) När en flygning avgår från eller ankommer till en plats utanför europeiskt luftrum räknas endast delen inom europeiskt luftrum.

b) Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten underväg för den senaste färdplansplanerade flygbanan, enligt följande definition:

i) Skillnaden mellan längden på undervägdelen av den senaste färdplansplanerade flygbanan och motsvarande del av storcirkelavståndet, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller över europeiskt luftrum.

ii) Med *underväg* avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatserna.

iii) När en flygning avgår från eller ankommer till en plats utanför europeiskt luftrum räknas endast delen inom europeiskt luftrum.

2.2 **Utförandeindikatorer**

a) Effektiviteten för bokningsförfaranden för flexibel användning av luftrum (FUA), enligt följande definition:

i) Indikatorn är förhållandet mellan den tid som luftrummet tilldelades för reservation eller segregation från allmän flygtrafik och den tid som luftrummet användes för den verksamhet som krävde sådan segregation eller reservation.

ii) Indikatorn beräknas separat för fördelning av luftrum på förtaktisk eller taktisk grund och inbegriper all fördelning som anmäls till nätverksförvaltaren.

b) Graden av planering av villkorade färdvägar (*Conditional route*, CDR) definierat som förhållandet mellan inlämnade färdplaner i luften via villkorade färdvägar och antalet luftfartyg som skulle ha kunnat planera dem.

c) En effektiv användning villkorade färdvägar definierat som förhållandet mellan de luftfartyg som använder villkorade färdvägar och antalet luftfartyg som skulle kunna ha planerat dem.

3. KAPACITET

3.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Det genomsnittliga antalet minuter av ATFM-försening underväg per flygning som kan tillskrivas flygtrafiktjänster, enligt följande definition:

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

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

ii) Indikatorn omfattar alla IFR-flygningar inom europeiskt luftrum och alla förseningar på grund av ATFM, med undantag för exceptionella händelser.

iii) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

3.2 **Utförandeindikator**

Det genomsnittliga antalet minuter av ATFM-försening vid ankomst per flygning som kan tillskrivas flygtrafiktjänster och som orsakas av landningsbegränsningar på ankomstflygplatsen, enligt följande definition:

i) Indikatorn är den genomsnittliga genererade ATFM-förseningen vid ankomst per inkommande IFR-flygning.

ii) Indikatorn innefattar alla IFR-flygningar som landar på ankomstflygplatsen och omfattar alla förseningar på grund av ATFM, med undantag för exceptionella händelser.

iii) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

4. KOSTNADSEFFEKTIVITET

4.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

a) Den genomsnittliga unionsomfattande fastställda enhetskostnaden (*Determined Unit Cost*, DUC) för undervägsflygtrafiktjänster, enligt följande definition:

i) Indikatorn fås genom att beräkna förhållandet mellan de fastställda kostnaderna och den trafik, uttryckt som antalet undervägstjänstenheter, som förväntas för perioden på unionsnivå, enligt kommissionens antaganden för fastställande av unionsomfattande mål med tillämpning av artikel 10.5.

ii) Indikatorn uttrycks i euro och i reella termer.

iii) Indikatorn anges för varje år av referensperioden.

b) Den genomsnittliga unionsomfattande fastställda enhetskostnaden för flygtrafikens terminaltjänster, enligt följande definition:

i) Indikatorn fås genom att beräkna förhållandet mellan de fastställda kostnaderna och den trafik, uttryckt som antalet terminaltjänstenheter, som förväntas för perioden enligt kommissionens antaganden för fastställande av unionsomfattande mål med tillämpning av artikel 10.5.

ii) Indikatorn uttrycks i euro och i reella termer.

iii) Indikatorn anges för varje år av referensperioden.

iv) Indikatorn gäller från och med början av det tredje året i den andra referensperioden, om inte annat följer av det beslut som avses i artikel 10.3.

4.2 **Utförandeindikator**

Eurocontrols kostnader och i synnerhet dessa kostnaders utveckling i förhållande till utvecklingen av de nyckelutförandeindikatorer som anges i punkt 4.1 a. I detta syfte ska medlemsstaterna se till att Eurocontrol meddelar kommissionen sin antagna budget och faktiska budget och sin kostnadsbas under referensperioden, liksom utvecklingen av kostnaden per enhet som fås genom att beräkna förhållandet mellan den antagna kostnadsbasen och den förväntade trafikutvecklingen, med en indelning som visar utvecklingen för dess olika komponenter och separat anger de olika aktiviteterna för tillhandahållande av tjänster.

AVSNITT 2

**För fastställande av lokala mål och prestationsgranskning på lokal nivå**

1. SÄKERHET

1.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

a) Säkerhetsledningens effektivitet, med avseende på medlemsstaterna och deras nationella tillsynsmyndigheter och leverantörer av flygtrafiktjänster, godkända att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster eller kommunikations-, flygtrafik- och granskningstjänster. Denna nyckelutförandeindikator ska mätas utifrån hur följande ledningsmål har genomförts:

i) Säkerhetspolicy och säkerhetsmål.

ii) Hantering av säkerhetsrisker.

iii) Säkerhetssäkring.

iv) Främjande av säkerhet.

v) Säkerhetskultur.

b) Tillämpningen av allvarlighetsklassificeringen baserad på metoden med riskanalysverktyg för rapportering av minst separationsunderskridande, intrång på bana och ATM-specifika händelser vid alla flygtrafikledningsenheter. Vid rapportering av ovanstående händelser ska medlemsstaterna och leverantörerna av flygtrafiktjänst använda följande allvarlighetsgrader:

i) Allvarligt tillbud

ii) Svårt tillbud

iii) Betydande tillbud

iv) Ingen omedelbar konsekvens för säkerheten

v) Inte fastställt; t.ex. otillräcklig information tillgänglig, eller ofullständiga eller motstridiga bevis som förhindrar en sådan bedömning.

Rapportering om tillämpningen av metoden ska göras för enskilda händelser.

c) Rapporteringen från medlemsstaterna och deras leverantörer av flygtrafiktjänster om graden av närvaro och motsvarande grad av frånvaro av rättvisekultur.

I samband med dessa indikatorer avser *lokal* nivån för funktionella luftrumsblock med en angivelse för granskningssyften av bidraget på nationell nivå.

1.2 **Utförandeindikatorer**

a) Användning hos leverantörerna av flygtrafiktjänster av automatiska system för registrering av säkerhetsdata, när sådana finns tillgängliga, som minst ska omfatta granskning av separationsunderskridande och intrång på bana.

b) Rapportering från medlemsstaterna och deras leverantörer av flygtrafiktjänster om nivån på rapporteringen av händelser, på årsbasis, som syftar till att mäta nivån på rapporteringen och ta itu med frågan om förbättring av rapporteringskulturen.

c) Antalet när det gäller minst separationsunderskridande, intrång på bana, kränkningar av luftrummet och ATM-specifika händelser, hos samtliga flygtrafikledningsenheter.

I samband med dessa indikatorer avser *lokal* nivån för funktionella luftrumsblock med en angivelse för granskningssyften av bidraget på nationell nivå.

2. MILJÖ

2.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

Den genomsnittliga horisontella flygningseffektiviteten för den aktuella rutten, enligt följande definition:

i) Indikatorn är jämförelsen mellan längden på undervägdelen av den aktuella rutten härledd från övervakningsdata och den tillryggalagda distansen, sammanlagt för alla IFR-flygningar inom eller över europeiskt luftrum.

ii) Med underväg avses flygning utanför en cirkel på 40 NM kring flygplatserna.

iii) När en flygning avgår från eller ankommer till en plats utanför det lokala luftrummet räknas endast delen inom det lokala luftrummet.

iv) *Tillryggalagd distans* är en funktion av positionen för inflygnings- och utflygningspunkterna till och från det lokala luftrummet. Den tillryggalagda distansen motsvarar dessa punkters bidrag till den distans som används i den unionsomfattande indikatorn. Summan av dessa distanser över alla lokala luftrum som korsas motsvarar den distans som används i den unionsomfattande indikatorn.

I samband med denna indikator avser *lokal* nivån för funktionella luftrumsblock.

2.2 **Utförandeindikatorer**

a) Tilläggstiden i uttaxningsfasen, enligt följande definition:

i) Indikatorn är skillnaden mellan den faktiska uttaxningstiden och tiden utan hinder baserat på uttaxningstiderna under perioder av lågtrafik.

ii) Indikatorn uttrycks i minuter per avgång för hela kalenderåret.

b) Tilläggstiden i terminala luftrum, enligt följande definition:

i) Indikatorn är skillnaden mellan ASMA-transiteringstiden (*Arrival Sequencing and Metering Area*) och tiden utan hinder baserat på ASMA-transiteringstiderna under perioder av lågtrafik.

ii) Indikatorn uttrycks i minuter per ankomst för hela kalenderåret.

iii) ASMA definieras som en virtuell cylinder med en radie på 40 NM kring ankomstflygplatsen.

c) Indikatorer enligt definitionen i avsnitt 1 punkt 2.2.

I samband med indikatorerna a och b avser *lokal* nationell nivå med uppdelning på flygplatsnivå. I samband med indikator c avser *lokal* nationell nivå.

3. KAPACITET

3.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

a) Det genomsnittliga antalet minuter ATFM-försening per flygning, enligt följande:

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

ii) Indikatorn omfattar alla IFR-flygningar inom lokalt luftrum och alla förseningar på grund av ATFM, med undantag för exceptionella händelser.

iii) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

I samband med denna indikator avser *lokal* nivån för funktionella luftrumsblock med en uppdelning som med tanke på öppenhet och insyn granskas på den nivå som är lämpligast.

b) Det genomsnittliga antalet minuter ATFM-försening vid ankomst per flygning som kan tillskrivas terminaltjänster och flygplatsernas flygtrafiktjänst, och som orsakas av landningsbegränsningar vid ankomstflygplatsen, enligt följande definition:

i) Indikatorn är den genomsnittliga genererade ATFM-förseningen vid ankomst per inkommande IFR-flygning.

ii) Indikatorn omfattar alla IFR-flygningar som landar på ankomstflygplatsen och alla förseningar på grund av ATFM, med undantag för exceptionella händelser.

iii) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

I samband med denna indikator avser *lokal* nationell nivå med en uppdelning på flygplatsnivå för granskningssyften.

3.2 **Utförandeindikatorer**

a) Respekterande av ATFM-ankomst- och -avgångstider i enlighet med artikel 11 i kommissionens förordning (EU) nr 255/2010.

b) Det genomsnittliga antalet minuter försening före avgång per flygning som orsakas av starttidsbegränsningar vid avgångsflygplatsen, enligt följande definition:

i) Indikatorn är den genomsnittliga förseningen före avgång som beror på flygkontrolltjänsten per avgående IFR-flygning.

ii) Indikatorn omfattar alla IFR-flygningar som startar vid avgångsflygplatsen och omfattar starter som försenats på grund av flygkontrolltjänstbegränsningar när luftfartyget är färdigt för att lämna uppställningsplatsen för avgång.

iii) Indikatorn beräknas för hela kalenderåret och för varje år av referensperioden.

I samband med dessa indikatorer avser *lokal* nationell nivå med en uppdelning på flygplatsnivå för granskningssyften.

4. KOSTNADSEFFEKTIVITET

4.1 **Nyckelutförandeindikatorer**

a) Den fastställda enhetskostnaden (DUC) för undervägsflygtrafiktjänster, enligt följande definition:

i) Indikatorn är förhållandet mellan fastställda undervägskostnader och den trafik, i avgiftszonen, uttryck i tjänstenheter underväg, som förväntas under perioden på lokal nivå, som finns i prestationsplanerna i enlighet med artikel 11.3 a och b.

ii) Indikatorn uttrycks reella termer och i nationell valuta.

iii) Indikatorn anges för varje år av referensperioden.

b) Fastställda enhetskostnader (DUC) för undervägsflygtrafiktjänster, enligt följande definition:

i) Indikatorn fås genom att beräkna förhållandet mellan de fastställda kostnaderna och den förväntade trafiken, uttryckt i terminaltjänstenheter, som finns i prestationsplanerna enligt artikel 11.3 a och 11.3 b.

ii) Indikatorn uttrycks reella termer och i nationell valuta.

iii) Indikatorn anges för varje år av referensperioden.

I samband med dessa två indikatorer, avser *lokal* avgiftszonsnivå.

*BILAGA II*

**MALL FÖR PRESTATIONSPLANER**

Prestationsplanerna ska baseras på följande struktur:

1. INLEDNING

1.1 Beskrivning av situationen (planens räckvidd, förteckning över de leverantörer av flygtrafiktjänster som omfattas osv.).

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

1.3 Beskrivning av resultatet av samråd med intressenter inför utarbetandet av prestationsplanen samt avtalade kompromisser, frågor där oenighet rådde och skälen till detta.

1.4 Beskrivning av de åtgärder som ska vidtas av leverantörer av flygtrafiktjänster för att genomföra den strategiska planen för nätverket på nivån för funktionella luftrumsblock och övriga vägledande principer för driften av det funktionella luftrumsblocket på lång sikt.

1.5 Förteckning över de flygplatser som omfattas av prestationssystemet i enlighet med artikel 1 i förordningen, samt deras genomsnittliga antal IFR-rörelser.

1.6 Förteckning över undantagna flygplatser enligt artikel 1.5 i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 samt deras genomsnittliga antal IFR-rörelser.

2. INVESTERINGAR

2.1 Beskrivning och förklaring av kostnaderna för investeringar i nya ATM-system och omfattande översyner av befintliga ATM-system, inbegripet hur investeringarna och översynerna bidrar till att uppnå prestationsmålen, samt investeringarnas och översynernas relevans för och överensstämmelse med generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten, de gemensamma projekt som avses i artikel 15a i förordning (EG) nr 550/2004 och, i tillämpliga fall, den strategiska planen för nätverket.

2.2 Den beskrivning och förklaring som avses i punkt 2.1 ska särskilt

i) ställa beloppet av de investeringar som beskrivs och förklaras i punkt 2.1 i förhållande till det totala beloppet av investeringar,

ii) göra åtskillnad mellan investeringar i nya system, översyner av befintliga system och ersättningsinvesteringar,

iii) ange hur varje investering i nya ATM-system och varje omfattande översyn av befintliga ATM-system förhåller sig till generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten, de gemensamma projekt som avses i artikel 15a i förordning (EG) nr 550/2004 och, i tillämpliga fall, den strategiska planen för nätverket,

iv) skildra de synergieffekter som uppnås på nivån för funktionella luftrumsblock eller, i tillämpliga fall, med andra medlemsstater eller funktionella luftrumsblock, i synnerhet när det gäller gemensam infrastruktur och gemensam upphandling,

v) redogöra för de väntade effekterna av dessa investeringar när det gäller prestationer inom de fyra nyckelområdena och hur effekterna fördelas på flygfaser underväg och vid terminaler/flygplatser, och ange det datum då effekterna väntas uppstå,

vi) lämna information om den beslutsprocess som ligger till grund för investeringen, t.ex. en dokumenterad kostnads–nyttoanalys, samråd med användare, samrådets resultat och eventuellt skiljaktiga åsikter.

3. PRESTATIONSMÅL PÅ LOKAL NIVÅ

3.1 Prestationsmål för varje nyckelområde, fastställda med hänvisning till varje nyckelutförandeindikator enligt avsnitt 2 i bilaga I, för hela referensperioden, med uppgift om årliga värden som ska användas för övervakning och som incitament.

a) Säkerhet

i) Säkerhetsledningens effektivitet: lokala mål för varje år av referensperioden.

ii) Tillämpning av allvarlighetsklassificeringen baserad på metoden med riskanalysverktyg: lokala mål för varje år av referensperioden (procentandel).

iii) Rättvisekultur: lokala mål för referensperiodens sista år.

b) Miljö

i) Beskrivning av processen för att förbättra utformningen av flygvägsnätet.

ii) Genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet underväg för den aktuella flygbanan.

c) Kapacitet

i) Genomsnittliga ATFM-förseningar underväg i minuter per flygning.

ii) Genomsnittliga ATFM-förseningar vid ankomst till terminalen i minuter per flygning.

iii) Den kapacitetsplan som utarbetats av leverantörerna av flygtrafiktjänster.

d) Kostnadseffektivitet

i) Fastställda kostnader för flygtrafiktjänster underväg och terminaltjänster som bestämts enligt artikel 15.2 a och b i förordning (EG) nr 550/2004 och med tillämpning av genomförandeförordning (EU) nr 391/2013, för varje år av referensperioden.

ii) Prognos för tjänstenheter underväg och vid terminal för varje år av referensperioden.

iii) De därav följande fastställda kostnaderna per enhet för referensperioden.

iv) Beskrivning och förklaring av avkastningen på eget kapital för berörda leverantörer av flygtrafiktjänster, samt av skuldsättningen och nivån på och sammansättningen av den tillgångsbas som används för att beräkna de kapitalkostnader som ingår i de fastställda kostnaderna.

v) Beskrivning och förklaring av de överföringar som gjorts från åren före referensperioden.

vi) Beskrivning av ekonomiska antaganden, däribland följande:

— De inflationsantaganden som används i planen jämförda med en internationell källa som Internationella valutafondens (IMF) konsumentprisindex för prognoserna och Eurostats harmoniserade index för konsumentpriser för utfallen. Förklaringar ska ges om avvikelser görs från dessa källor.

— De antaganden som ligger till grund för beräkning av de pensionskostnader som ingår i de fastställda kostnaderna, inbegripet en beskrivning av de befintliga relevanta nationella pensionsregler och regler för pensionsredovisning som antagandena bygger på, samt information om huruvida ändringar väntas ske av dessa regler.

— Antaganden om räntesatser för de lån som finansierar tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, inklusive relevant information om upplåning (belopp, löptid osv.) och förklaring av den (viktade) genomsnittliga skuldränta som används för att beräkna kapitalkostnaden före skatt och de kapitalkostnader som ingår i de fastställda kostnaderna.

— Eventuella justeringar som går utöver internationella redovisningsstandarder.

vii) I tillämpliga fall, en beskrivning i förhållande till den föregående referensperioden av relevanta händelser och omständigheter enligt artikel 14.2 a i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 utifrån de kriterier som anges i artikel 14.2 b i samma förordning, inklusive en bedömning av nivån på, sammansättningen av och en förklaring av de kostnader som undantas från tillämpningen av artikel 14.1 a och b i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013.

viii) I tillämpliga fall, en beskrivning av betydande omstruktureringar som planeras under referensperioden, inklusive nivån på omstruktureringskostnaderna och en motivering av dessa kostnader sett till nettovinsten för luftrumsanvändarna över tiden.

ix) I tillämpliga fall, de omstruktureringskostnader som godkänts för tidigare referensperioder och som ska återvinnas.

3.2 Beskrivning och förklaring av hur prestationsmålen överensstämmer med de relevanta unionsomfattande prestationsmålen. Om det inte finns några unionsomfattande prestationsmål, beskrivning och förklaring av målen inom ramen för planen och hur de bidrar till att förbättra prestationen hos det europeiska nätet för flygledningstjänst.

3.3 Beskrivning och förklaring av det ömsesidiga beroendet och avvägningarna mellan nyckelområdena, inklusive de antaganden som gjorts för att bedöma avvägningarna.

3.4 Beskrivning enligt artikel 5.2 c ii av hur varje berörd leverantör av flygtrafiktjänster bidrar till uppnåendet av de prestationsmål som fastställts för det funktionella luftrumsblocket.

4. INCITAMENTSYSTEM

4.1 Beskrivning och förklaring av de incitamentsystem som ska tillämpas på leverantörer av flygtrafiktjänster.

5. PLANENS MILITÄRA DIMENSION

Beskrivning av planens civilmilitära dimension inbegripet de resultat som nås genom tillämpning av flexibel användning av luftrummet, i syfte att öka kapaciteten med hänsyn till de militära uppdragens effektivitet och, vid behov, relevanta utförandeindikatorer och mål som stämmer överens med prestationsplanens indikatorer och mål.

6. KÄNSLIGHETSANALYS OCH JÄMFÖRELSE MED DEN FÖREGÅENDE PRESTATIONSPLANEN

6.1 Känslighet för antaganden om yttre omständigheter.

6.2 Jämförelse med den föregående prestationsplanen.

7. GENOMFÖRANDE AV PRESTATIONSPLANEN

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

i) Granskningsmekanismer för att se till att flygtrafiktjänstens säkerhetsprogram och verksamhetsplaner genomförs.

ii) Åtgärder för att övervaka och rapportera om genomförandet av prestationsplaner, inklusive hur situationen ska hanteras om målen inte nås under referensperioden.

*BILAGA III*

**MALL FÖR PRESTATIONSPLANEN FÖR NÄTVERKET**

Prestationsplanen för nätverksförvaltaren ska baseras på följande struktur:

1. INLEDNING

1.1 Beskrivning av situationen (planens räckvidd, funktioner som omfattas osv.).

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

1.3 Beskrivning av hur prestationsplanen överensstämmer med den strategiska planen för nätverket.

1.4 Beskrivning av resultatet av samråd med intressenter inför utarbetandet av prestationsplanen (huvudfrågor som väckts av deltagarna och, om möjligt, avtalade kompromisser).

2. PRESTATIONSMÅL

2.1 Beskrivning av nyckelutförandeindikatorer inom varje relevant nyckelområde.

2.2 Prestationsmål för varje relevant nyckelområde, fastställda med hänvisning till varje relevant nyckelutförandeindikator för hela referensperioden, med uppgift om årliga värden som ska användas för övervakning och som incitament.

2.3 Beskrivning och förklaring av hur prestationsmålen bidrar till och inverkar på de unionsomfattande prestationsmålen.

2.4 Beskrivning av hur prestationsmålen bidrar till och inverkar på de funktionella luftrumsblocken.

3. BIDRAG FRÅN RESPEKTIVE FUNKTION

3.1 Enskilda prestationsmål för varje funktion (flygledningstjänst (ATFM), utformning av det europeiska flygvägsnätet (ERND), SSR-transponderkoder och frekvenser).

4. MILITÄR DIMENSION

4.1 Beskrivning av planens civilmilitära dimension inbegripet de resultat som nås genom tillämpning av flexibel användning av luftrummet, i syfte att öka kapaciteten med hänsyn till de militära uppdragens effektivitet och, vid behov, relevanta utförandeindikatorer och mål som stämmer överens med prestationsplanens indikatorer och mål.

5. KÄNSLIGHETSANALYS OCH JÄMFÖRELSE MED DEN FÖREGÅENDE PRESTATIONSPLANEN

5.1 Känslighet för antaganden om yttre omständigheter.

5.2 Jämförelse med den föregående prestationsplanen.

6. GENOMFÖRANDE AV PRESTATIONSPLANEN

6.1 Beskrivning av de åtgärder som införts för att nå prestationsmålen, t.ex. följande:

— Granskningsmekanismer för att se till att säkerhetsåtgärder och verksamhetsplaner genomförs.

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

*BILAGA IV*

**PRINCIPER FÖR BEDÖMNING AV PRESTATIONSPLANER OCH PRESTATIONSMÅL**

Kommissionen ska använda följande bedömningskriterier:

1. ALLMÄNNA KRITERIER

a) Efterlevnad av kraven på utarbetande och antagande av prestationsplaner och, i synnerhet, bedömning av de förklaringar som ges i dem.

b) Faktaanalys med beaktande av den övergripande situationen i varje enskild stat, inbegripet den senaste ekonomiska utvecklingen och trafikprognosen.

c) Prestationsnivån vid referensperiodens början och det därav följande utrymmet för ytterligare förbättringar.

d) Den prestationsnivå som uppnåddes under den föregående referensperioden.

e) Investeringars och kapitalutgifters relevans för generalplanen för den europeiska flygledningstjänsten, de gemensamma projekt som avses i artikel 15a i förordning (EG) nr 550/2004 och, i tillämpliga fall, den strategiska planen för nätverket, samt de synergieffekter som uppnås på nivån för funktionella luftrumsblock eller regional nivå.

f) Resultatet av samråd med intressenter om de föreslagna målen.

2. SÄKERHET

a) Jämförelse mellan säkerhetsledningens effektivitet på lokal nivå och det unionsomfattande målet.

b) Jämförelse mellan resultaten av allvarlighetsklassificering baserad på metoden med riskanalysverktyg på lokal nivå och det unionsomfattande målet.

c) Förekomsten av en rättvisekultur på lokal nivå.

3. MILJÖ

Genomsnittlig horisontell flygningseffektivitet underväg för den aktuella flygbanan:

a) Jämförelse med resultat som uppnåtts under tidigare år.

b) Jämförelse med ett referensvärde på grundval av information från nätverksförvaltaren.

c) Överensstämmelse med den förbättringsplan för det europeiska flygvägsnätet som utarbetats av nätverksförvaltaren.

4. KAPACITET

Förseningsnivå underväg. Jämförelse mellan den förväntade nivå av ATFM-försening underväg som används i prestationsplanerna och

a) ett referensvärde baserat på uppgifter från nätverksförvaltarens operativa plan för nätverket, och

b) den kapacitetsplan som utarbetats av leverantören eller leverantörerna av flygtrafiktjänster underväg, som den återspeglas i nätverksförvaltarens operativa plan för nätverket.

Genomsnittlig ATFM-försening vid ankomst, på nationell nivå. Bedömning av de förklaringar som ges i prestationsplanerna, särskilt

a) en jämförelse med de resultat som uppnåtts under de senaste fem åren,

b) hur enskilda flygplatser bidrar till att det lokala målet nås och en jämförelse med resultatet på andra liknande flygplatser,

c) de operativa fördelar som planerade initiativ väntas medföra.

5. KOSTNADSEFFEKTIVITET

a) Trend för fastställda kostnader per enhet: bedömning av huruvida de inlämnade fastställda kostnaderna per enhet väntas utvecklas i linje med det unionsomfattande kostnadseffektivitetsmålet och huruvida de bidrar i tillräcklig mån till att uppnå det målet under hela referensperioden samt under varje enskilt år, vid behov med beaktande av omstruktureringskostnader.

b) Trend för terminalkostnader per enhet: bedömning av huruvida de inlämnade fastställda kostnaderna per enhet väntas utvecklas i linje med det unionsomfattande kostnadseffektivitetsmålet och huruvida de bidrar i tillräcklig mån till att uppnå det målet under hela referensperioden samt under varje enskilt år. Vid denna bedömning används dessutom följande kriterier:

i) Överensstämmelse med utvecklingen av de fastställda kostnaderna per enhet underväg, med tanke på alla likheter mellan dessa kostnader.

ii) Överensstämmelse med de antaganden som använts för fastställandet av kostnadseffektivitetsmål underväg (t.ex. om inflation, ekonomiska antaganden, trafikprognoser).

iii) Planerade insatser i jämförelse med historiska kostnadstrender för terminaltjänster.

iv) Trender för de övergripande fastställda kostnaderna för flygtrafiktjänster från gate till gate.

v) Beskrivning och förklaring av eventuella ändringar av fördelningen av kostnader mellan flygtrafiktjänster underväg och terminaltjänster, jämfört med den föregående referensperioden och under den nuvarande referensperioden.

vi) Eventuella särskilda lokala omständigheter.

c) Nivå på fastställda kostnader per enhet: jämförelse mellan de inlämnade lokala kostnaderna per enhet och de genomsnittliga kostnaderna per enhet för medlemsstater eller funktionella luftrumsblock med liknande operativ och ekonomisk miljö, som den anges av kommissionen enligt artikel 10.5.

d) Kapitalkostnad:

i) Nivån på och sammansättningen av den tillgångsbas som används för att beräkna kapitalkostnaden.

ii) Kostnaden för kapital före skatt innefattande både skuldräntan och avkastningen på eget kapital.

iii) Avkastningen på eget kapital för leverantörerna av flygtrafiktjänster.

e) Nivån på och sammansättningen av de kostnader som uppstår enligt artikel 6.2 a och b i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 och som ingår i de fastställda kostnaderna.

f) Antaganden om trafikprognoser: jämförelse mellan de prognoser för lokala tjänstenheter som används i prestationsplanen och de trafikprognoser från Eurocontrols tjänst Statfor (*Statistics and Forecast Service*) som är tillgängliga tre månader innan prestationsplanen lämnas in.

g) Ekonomiska antaganden:

i) Kontroll av att de inflationsantaganden som används i prestationsplanen är i linje med Internationella valutafondens KPI-referensprognos och kontroll av de förklaringar som ges för eventuella avvikelser.

ii) Kontroll av beskrivningen och förklaringen av de antaganden som ligger till grund för beräkningen av de pensionskostnader som ingår i de fastställda kostnaderna.

iii) Kontroll av beskrivningen av de befintliga relevanta nationella pensionsregler och regler för pensionsredovisning som pensionsantagandena bygger på.

iv) Kontroll av beskrivningen och förklaringen av antagandena om räntesatser för de lån som finansierar tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, inklusive relevant information om upplåning (belopp, löptid osv.) och avstämning med den (viktade) genomsnittliga skuldränta som används för att beräkna kapitalkostnaden före skatt och de kapitalkostnader som ingår i de fastställda kostnaderna.

v) Kontroll av beskrivningen och förklaringen av eventuella justeringar som går utöver internationella redovisningsstandarder.

h) Nivå på och sammansättning och förklaring av de kostnader som undantas från tillämpningen av artikel 14.1 a och b i genomförandeförordning (EU) nr 391/2013.

i) I tillämpliga fall, vid fullgörandet av omstrukturering, nettovinster för luftrumsanvändarna över tiden i jämförelse med de omstruktureringskostnader som återvinns.

*BILAGA V*

**FÖRTECKNING ÖVER DATA SOM SKA LÄMNAS IN ENLIGT DENNA FÖRORDNING**

För prestationsgranskningen ska följande data lämnas in eller göras tillgängliga:

1. AV NATIONELLA TILLSYNSMYNDIGHETER

1.1 **Specifikation av datauppsättningen**

Nationella tillsynsmyndigheter ska lämna in följande data:

a) Den information som krävs för att iaktta de nyckelutförandeindikatorer för säkerhet som avses i bilaga I.

Dessutom ska de nationella tillsynsmyndigheterna se till att följande data finns tillgängliga:

b) Data som använts och beräknats av den centrala ATFM-enheten enligt definitionen i förordning (EU) nr 255/2010 om ATFM, såsom färdplaner för allmän flygtrafik enligt IFR-reglerna, faktiska flygvägar, övervakningsdata baserade på 30 sekunders rapporteringsintervall, ATFM-förseningar underväg och genom flygplatsens flygledningstjänst, undantag från ATFM-åtgärder, respekt för ankomst- och avgångstider från flygledningstjänsten och frekvens för användning av villkorliga flygvägar.

c) ATM-relaterade säkerhetshändelser.

d) Information om säkerhetsrekommendationer och korrigeringsåtgärder som vidtagits på grund av ATM-relaterad analys/undersökning av händelser enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud ([1]) och direktiv 2003/42/EG om rapportering av händelser inom civil luftfart ([2]).

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

f) Data till stöd för de uppgifter som avses i artikel 4.1 m och n i kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet ([3]).

g) Data till stöd för de uppgifter som avses i punkt 8 i bilaga V till kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM).

De nationella tillsynsmyndigheterna ska säkerställa att det är obligatoriskt att använda en gemensam förteckning över orsakande faktorer och bidragande faktorer för händelseanalysen.

De nationella tillsynsmyndigheterna ska samla in och göra följande uppgifter tillgängliga:

h) Information som insamlats av leverantörer av flygtrafiktjänster genom automatiska system för registrering av säkerhetsdata, om sådana finns.

i) Trender för åtminstone separationsunderskridande, intrång på bana, kränkningar av luftrummet och ATM-specifika händelser hos samtliga flygtrafikledningsenheter.

j) Information om hur de nationella myndigheterna och myndigheterna för funktionella luftrumsblock tillämpar begreppet flexibel användning av luftrummet för att skapa största möjliga nytta för både civila och militära luftrumsanvändare.

1.2 **Inlämningsfrekvens och tidsfrister**

De data som avses i punkt 1.1 a, c, d, e, f, h och i ska lämnas in varje år. De nationella tillsynsmyndigheterna ska före den 1 februari varje år till Easa rapportera den årliga mätningen i frågeformulären om säkerhetsledningens effektivitet (punkt 1.1 a) och rättvisekultur (punkt 1.1 e) för det föregående året. Om det sker några ändringar i den årliga mätningen av nyckelutförandeindikatorer, ska de nationella tillsynsmyndigheterna informera om dessa ändringar innan nästa årsrapport ska lämnas in.

De data som avses i punkt 1.1 b och g ska göras tillgängliga varje månad.

De nationella tillsynsmyndigheterna ska före den 1 februari varje år lämna in en årlig översikt över tillämpningen av begreppet flexibel användning av luftrummet enligt punkt 1.1 j för det föregående året.

([1]) EUT L 295, 12.11.2010, s. 35.
([2]) EUT L 167, 4.7.2003, s. 23.
([3]) EUT L 342, 24.12.2005, s. 20.

2. AV LEVERANTÖRER AV FLYGTRAFIKTJÄNSTER

Detta avsnitt ska tillämpas på de leverantörer av flygtrafiktjänster som avses i artikel 1.2. I enskilda fall får de nationella myndigheterna inbegripa leverantörer av flygtrafiktjänster som underskrider den gräns som anges i artikel 1.3. De ska underrätta kommissionen om detta.

2.1 **Specifikation av datauppsättningen**

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska göra följande tillgängligt:

a) De data som avses i Eurocontrols specifikation *Eurocontrol Specification for Economic Information Disclosure*, utgåva 2.6 av den 31 december 2008 med referens EUROCONTROL-SPEC-0117 för inlämning av data fram till och med 2013, och utgåva 3.0 av den 4 december 2012 för inlämning av data från och med 2014.

b) Årsredovisningar och den prestationsrelaterade delen av de verksamhetsplaner och årsplaner som leverantörerna av flygtrafiktjänster upprättar i enlighet med avsnitten 2.2 och 9 i bilaga I till förordning (EU) nr 1035/2011.

c) Deras investeringsplaner för referensperioden.

d) Den information som krävs för att visa efterlevnaden av de nyckelutförandeindikatorer för säkerhet som avses i avsnitt 2 punkt 1.1 a i bilaga I.

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

Leverantörer av flygtrafiktjänster ska samla och lämna in och följande data:

f) Information som insamlats genom automatiska system för registrering av säkerhetsdata, om sådana finns.

g) Trender för åtminstone separationsunderskridande, intrång på bana, kränkningar av luftrummet och ATM-specifika händelser hos samtliga flygtrafikledningsenheter.

2.2 **Inlämningsfrekvens och tidsfrister**

De data för år n som avses i punkt 2.1 a ska lämnas in varje år före den 15 juli år n + 1, utom för prognosdata som ska lämnas in senast den 1 november år n + 1.

De data som avses i punkt 2.1 b, c, d, e och f ska lämnas in varje år.

Leverantörerna av flygtrafiktjänster ska före den 1 februari varje år till Easa rapportera den årliga mätningen i frågeformulären om säkerhetsledningens effektivitet (punkt 1.1 d) och rättvisekultur (punkt 1.1 e) för det föregående året. Om det sker några ändringar i den årliga mätningen av nyckelutförandeindikatorer, ska de nationella tillsynsmyndigheterna informera om dessa ändringar innan nästa årsrapport ska lämnas in.

De data som avses i punkt 2.1 g ska lämnas in varje år.

3. AV FLYGPLATSOPERATÖRER

Detta avsnitt ska tillämpas på de flygplatsoperatörer som omfattas av artikel 1 i den här förordningen.

3.1 **Definitioner**

I denna specifika bilaga gäller följande definitioner:

a) *flygplatsindikator:* beskrivning av flygplatsen med användning av den fyrställiga Icaostandardkod som definieras i Icaodokument 7910.

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

c) *flygplatsens anmälda kapacitet:* de samordningsparametrar som uttrycks i det maximala antal ankomst- och avgångstider per tidsenhet (blockperiod) som samordnaren kan fördela.

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

e) *luftfartygstyp:* en beteckning på luftfartygets typ (upp till fyra tecken) enligt Icaodokument 8643.

f) *anropssignal:* en grupp alfanumeriska tecken som används för att identifiera en flygning. Punkt 7 i Icao-färdplanen.

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

h) tidstämplar för Out, Off, On, In*:* följande data:

i) Faktisk avgångstid (off-block).

ii) Faktisk starttid.

iii) Faktisk landningstid.

iv) Faktisk ankomsttid (on-block).

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

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

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

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

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

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

o) *flygregler*: de regler enligt vilka flygningen genomförs. IFR-regler för flygningar enligt de instrumentflygregler som anges i bilaga 2 till Chicagokonventionen eller VFR-regler för flygningar enligt de visuellflygregler som anges i samma bilaga. Operationell flygtrafik (OAT) för statsluftfartyg som inte följer de regler som anges i bilaga 2 till Chicagokonventionen (punkt 8 i Icao-färdplanen).

p) *typ av flygning:* den typ av flygning som definieras i tillägg 2 till Icaodokument 4444 (femtonde upplagan, juni 2007).

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

r) *beteckning för landningsbana* och *beteckning för startbana:* Icaobeteckningen för den bana som används för landning och start (t.ex. 10L).

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

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

u) *förseningsorsaker:* Iatas standardkoder för förseningar enligt definitionerna i avsnitt F i *CODA Digest Annual 2011: Delays to Air Transport in Europe* [1] tillsammans med förseningens längd. Om det kan finnas flera orsaker till att en flygning är försenad ska en förteckning över dessa orsaker lämnas in.

v) *information om avisning eller förhindrande av isbildning:* uppgift om huruvida insatser för avisning eller förhindrande av isbildning gjorts och i så fall var (innan uppställningsplatsen för avgång lämnas eller vid en annan plats efter att uppställningsplatsen lämnats, dvs. efter off-block).

w) *operationell inställd flygning:* en ankomst eller avgång för en reguljärflygning som uppfyller följande villkor:

i) Flygningen tilldelades en ankomst- eller avgångstid vid flygplatsen.

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

ii) Flygningen bekräftades av lufttrafikföretaget dagen före operationerna och/eller fanns med på den dagliga förteckning över tidsplanerade flygningar som flygplatsoperatören sammanställt dagen före operationerna.

iii) Landning eller start ägde inte rum.

x) *faktisk tidpunkt för inställning av en flygning:* datum och klockslag då en ankomst eller avgång för en reguljärflygning ställs in.

3.2 **Specifikation av datauppsättningen**

3.2.1 Flygplatsoperatörer ska lämna in följande data:

a) Flygplatsindikator.

b) Flygplatsens anmälda kapacitet.

c) Alla samordningsparametrar som är relevanta för flygtrafiktjänster.

d) Planerad kvalitetsnivå för tjänsten (förseningar, punktlighet osv.) associerad med anmälningen av flygplatsens kapacitet, när sådan fastställts.

e) Detaljerad beskrivning av de indikatorer som används för att fastställa den planerade kvalitetsnivån för tjänsten, när sådana har fastställts.

3.2.2 Flygplatsoperatörer ska lämna in följande driftsrelaterade data för varje flygning som landar eller startar:

a) Luftfartygsregistrering.

b) Luftfartygstyp.

c) Anropssignal.

d) Avgångsflygplatsens respektive ankomstflygplatsens kod.

e) Beräknad avgångstid (off-block).

f) Beräknad ankomsttid (on-block).

g) Tidstämplar för Out, Off, On, In.

h) Flygregler och typ av flygning.

i) Tilldelad ankomsttid och avgångstid (slot-tider), om tillgängliga.

j) Beteckning för landningsbana och för startbana.

k) Uppställningsplats för ankomst och avgång.

l) Förseningsorsaker, om tillgängliga (endast avgående flyg).

m) Information om avisning eller förhindrande av isbildning, om tillgänglig.

3.2.3 Flygplatsoperatörer ska lämna in följande driftsrelaterade data för varje operationell inställd flygning:

a) Anropssignal.

b) Luftfartygstyp.

c) Beräknad avgångstid (off-block).

d) Beräknad ankomsttid (on-block).

e) Planerad avgångs- och ankomstflygplats.

f) Tilldelad ankomsttid och avgångstid (slot-tider), om tillgängliga.

g) Orsaken till inställd flygning.

h) Faktisk tidpunkt för inställning av en flygning.

3.2.4 Flygplatsoperatörer kan lämna in följande:

a) Frivilliga rapporter om försämring av eller avbrott i flygtrafiktjänsten vid flygplatser.

b) Frivilliga rapporter om säkerhetshändelser i flygtrafiktjänsten.

c) Frivilliga rapporter om kapacitetsbrister i fråga om terminaltjänst.

d) Frivilliga rapporter om samrådsmöten med leverantörer av flygtrafiktjänster och stater.

3.2.5 Flygplatsoperatörer ska samla och lämna in information som insamlats genom automatiska system för registrering av säkerhetsdata, när sådana finns och åtminstone om intrång på bana.

3.3 **Inlämningsfrekvens och tidsfrister**

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

När de data som avses i punkterna 3.2.2 och 3.2.3 lämnas in ska detta ske månatligen inom en månad efter flygmånadens utgång.

Om de data som avses i punkt 3.2.4 lämnas in ska detta ske varje år.

De rapporter som avses i punkt 3.2.4 får lämnas in när som helst.

4. AV FLYGPLATSSAMORDNARE

4.1 **Specifikation av datauppsättningen**

Flygplatssamordnare ska lämna in de data som avses i artikel 4.8 i förordning (EEG) nr 95/93.

4.2 **Inlämningsfrekvens och tidsfrister**

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

5. AV LUFTTRAFIKFÖRETAG

Detta avsnitt ska tillämpas på lufttrafikföretag som utför mer än 35 000 flygningar per år inom det europeiska luftrummet, beräknat som ett genomsnitt för de föregående tre åren.

5.1 **Definitioner**

5.1.1 I denna specifika bilaga gäller samma definitioner som i punkt 3.1 och dessutom följande definitioner:

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

b) *faktisk rampvikt:* ett luftfartygs faktiska vikt i ton innan motorn startas.

5.2 **Specifikation av datauppsättningen**

5.2.1 Lufttrafikföretag ska lämna in följande data för varje flygning som de utför inom det geografiska tillämpningsområdet för denna förordning:

a) Luftfartygsregistrering.

b) Luftfartygstyp.

c) Anropssignal.

d) Flygregler och typ av flygning.

e) Avgångsflygplatsens respektive ankomstflygplatsens kod.

f) Beteckning för landningsbana och för startbana, om tillgängliga.

g) Uppställningsplats för ankomst och avgång, om tillgängliga.

h) Beräknad avgångstid (off-block).

i) Beräknad ankomsttid (on-block).

j) Tidstämplar för Out, Off, On, In – både beräknade och faktiska.

k) Förseningsorsaker.

l) Information om avisning eller förhindrande av isbildning, om tillgänglig.

5.2.2 Lufttrafikföretag ska lämna in de data som avses i punkt 3.2.3 för varje operationell inställd flygning inom det geografiska tillämpningsområdet för denna förordning.

5.2.3 Utöver de data som krävs enligt del B i bilaga IV till Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG [1] får lufttrafikföretag till kommissionen lämna följande data för varje flygning som de utför inom det geografiska tillämpningsområdet för denna förordning:

a) Bränsleförbrukning.

b) Faktisk rampvikt.

5.2.4 Lufttrafikföretag kan lämna in följande:

a) Frivilliga rapporter om tillgången till luftrum.

b) Frivilliga rapporter om försämring av eller avbrott i flygtrafiktjänsten vid flygplatser.

c) Frivilliga rapporter om säkerhetshändelser i flygtrafiktjänsten.

d) Frivilliga rapporter om kapacitetsbrister underväg, flyghöjdsbegränsningar eller flygvägsförändringar.

e) Frivilliga rapporter om samrådsmöten med leverantörer av flygtrafiktjänster och stater.

5.2.5 Lufttrafikföretag ska lämna in information som insamlats genom automatiska system för registrering av säkerhetsdata, när sådana finns och åtminstone om separationsunderskridande och intrång på bana.

5.3 **Inlämningsfrekvens**

De data som avses i punkterna 5.2.1, 5.2.2 och 5.2.3 ska lämnas in varje månad.

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

De data som avses i punkt 5.2.5 ska lämnas in varje år.

---

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