

COMMISSION IMPLEMENTING DECISION of 11 March 2014 setting the Union-wide performance targets for the air traffic management network and alert thresholds for the second reference period 2015-19

(UOFFISIELL OVERSETTELSE)

UOFFISIELL OVERSETTELSE

## KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSBESLUTNING

av 11. mars 2014

### om fastsettelse av felles ytelsesmål for Unionen når det gjelder nettet for luftrafikkstyring og av varslingssterskler for annen referanseperiode 2015–2019

(2014/132/EU)

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 549/2004 av 10. mars 2004 om fastsettelse av rammeregler for opprettelse av et felles europeisk luftrom (rammeforordningen)<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 11 nr. 3 bokstav a), og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til forordning (EF) nr. 549/2004 skal det opprettes en ytelsesordning for flysikringstjenester og netttjenester. I henhold til nevnte forordning skal Kommisjonen særlig vedta felles ytelsesmål for Unionen for de sentrale ytelsesområdene sikkerhet, miljø, kapasitet og kostnadseffektivitet. I Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013<sup>(2)</sup> er det fastsatt ytterligere regler med hensyn til disse målene.
- 2) Det bør nå fastsettes felles ytelsesmål for Unionen for annen referanseperiode, som omfatter kalenderårene 2015 til og med 2019.
- 3) Kommisjonen utpekte 29. juli 2010 et organ for ytelsesvurdering i samsvar med artikkel 11 nr. 2 i forordning (EF) nr. 549/2004 og artikkel 3 i kommisjonsforordning (EU) nr. 691/2010<sup>(3)</sup> som skal bistå Kommisjonen med gjennomføringen av ytelsesordningen, og særlig med å fastsette felles ytelsesmål for Unionen.
- 4) For å gjøre det lettere å vedta felles ytelsesmål for Unionen for annen referanseperiode har organet for ytelsesvurdering, støttet av Kommisjonen, holdt samråd med alle berørte parter angitt i artikkel 10 nr. 3 i forordning (EF) nr. 549/2004 om metoden som skal brukes til å fastsette slike felles ytelsesmål, framgangsmåtene for å fastsette slike mål og de veiledende marginer som målene skal ligge innenfor. Samrådet med berørte parter pågikk fra 25. januar

<sup>(1)</sup> EUT L 96 av 31.3.2004, s. 1.

<sup>(2)</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 av 3. mai 2013 om fastsettelse av en ytelsesordning for flysikringstjenester og nettfunksjoner (EUT L 128 av 9.5.2013, s. 1).

<sup>(3)</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 691/2010 av 29. juli 2010 om fastsettelse av en ytelsesordning for flysikringstjenester og nettfunksjoner (EUT L 201 av 3.8.2010, s. 1).

2013 til 3. juli 2013. Komiteen for sektordialog nedsatt ved kommisjonsvedtak 98/500/EF<sup>(4)</sup> deltok, og alle europeiske yrkesorganisasjoner som representerer ansatte innen sivil luftfart, hadde anledning til å framlegge sine synspunkter.

- 5) Etter å ha tatt hensyn til samrådene med de berørte parter, foreslo organet for ytelsesvurdering felles ytelsesmål for Unionen i en rapport som ble framlagt for Kommisjonen 27. september 2013. I rapporten redegjøres det for den antatte trafikkutviklingen og bakgrunnen for de foreslåtte målene samt sammensetningen av grupper av ytere av flysikringstjenester eller funksjonelle luftromsblokker med lignende driftsvilkår og økonomiske vilkår.
- 6) De felles ytelsesmålene for Unionen som fastsettes ved denne beslutning, er i samsvar med forordning (EF) nr. 549/2004 og gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013. De er utarbeidet med bistand fra organet for ytelsesvurdering. Det er tatt hensyn til samrådene med de berørte parter og synspunktene til nettforvalteren opprettet ved artikkel 6 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004<sup>(5)</sup> og artikkel 3 i kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011<sup>(6)</sup>, Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA) og nasjonale tilsynsmyndigheter. Målene er utarbeidet på grunnlag av opplysninger som var tilgjengelig for Kommisjonen og organet for ytelsesvurdering før 17. desember 2013.
- 7) De felles ytelsesmålene for Unionen er utarbeidet på grunnlag av opplysninger fra medlemsstatene, Norge og Sveits.
- 8) De felles ytelsesmålene for Unionen for det sentrale ytelsesområdet sikkerhet fastsatt i denne beslutning er utarbeidet i samarbeid med EASA. Ved vedtaking av akseptable samsvarskriterier og veiledende materiale i samsvar med gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 skal EASA utdype definisjonen av kategoriene i risikoanalyseverktøyet (RAT) ytterligere for å sikre en harmonisert anvendelse av de felles ytelsesmålene for Unionen på det sentrale ytelsesområdet sikkerhet, særlig med hensyn til definisjonen av kategori C (evnen til å yte sikre, men reduserte ATM-tjenester). EASA ble også rådspurt om de felles ytelsesmålene for Unionen for de andre sentrale ytelsesområdene, for å sikre samsvar med de overordnede sikkerhetsmålene.
- 9) De felles ytelsesmålene for Unionen for det sentrale ytelsesområdet miljø skal fastsettes med utgangspunkt i ytelsesnivåene som ble oppnådd i 2012, som beregnet av organet for ytelsesvurdering, nærmere bestemt 3,17 % for gjennomsnittlig horisontal flygeeffektivitet i underveisfasen av den faktiske ruten, og 5,15 % for den gjennomsnittlige horisontale flygeeffektiviteten i underveisfasen av ruten i henhold til den sist innleverte reiseplanen.

<sup>(4)</sup> Kommisjonsavgjørd av 20. mai 1998 om oppnemning av sektordialogutval for å fremje dialogen mellom partane i arbeidslivet på europeisk plan (EFT L 225 av 12.8.1998, s. 27).

<sup>(5)</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 551/2004 av 10. mars 2004 om organisering og bruk av Det felles europeiske luftrom (luftromsforordningen) (EUT L 96 av 31.3.2004, s. 20).

<sup>(6)</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 677/2011 av 7. juli 2011 om fastsettelse av nærmere regler for gjennomføring av nettfunksjoner for lufttrafikkstyring (ATM) (EUT L 185 av 15.7.2011, s. 1).

- 10) For hvert år i referanseperioden bør det felles ytelsesmål for Unionen for det sentrale ytelsesområdet kapasitet, målt som gjennomsnittlig ATFM-forsinkelse i underveisfasen, være i samsvar med det felles ytelsesmål for Unionen for 2014, idet det tas hensyn til trafikkprognosen for annen referanseperiode.
- 11) De felles ytelsesmålene for Unionen for det sentrale ytelsesområdet kostnadseffektivitet for hvert år i referanseperioden bør uttrykkes i faste priser ved bruk av verdier for året 2009 (EUR<sub>2009</sub>), blant annet for å kunne sammenligne med ytelsesnivået oppnådd i forrige referanseperiode.
- 12) Den forventede bedringen i kostnadseffektiviteten for annen referanseperiode bør måles mot faste kostnader for 2014, det vil si 6 242 millioner euro<sup>(7)</sup> i EUR<sub>2009</sub>. På grunnlag av de siste opplysningene om den antatte trafikkutviklingen for 2014<sup>(8)</sup> bør referanseverdien for den faste enhetskostnaden være 58,09 euro i EUR<sub>2009</sub>. Målet for kostnadseffektivitet bør derfor innebære en reduksjon i faste enhetskostnader på 3,3 % per år i annen referanseperiode. Referanseverdien 58,09 euro i EUR<sub>2009</sub> er høyere enn det felles ytelsesmål for Unionen på 53,92 euro i EUR<sub>2009</sub> som er fastsatt for 2014, ettersom forventet trafikkvolum for 2014 er lavere enn det som opprinnelig ble antatt i kommisjonsbeslutning 2011/121/EU<sup>(9)</sup>.
- 13) Den antatte trafikkutviklingen for annen referanseperiode er hentet fra scenarioet med lav prognose i STATFORs siste prognose som ble offentliggjort 30. september 2013, der det angis en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 1,2 %. Den lange prognoseperioden, det vil si fram til utgangen av 2019, innebærer imidlertid en viss grad av usikkerhet. Kommisjonen bør derfor, i forbindelse med sin rapport til Komiteen for det felles luftrom omhandlet i artikkel 18 nr. 4 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013, innen 2016 vurdere den antatte trafikkutviklingen på nytt i lys av de siste tilgjengelige prognosene fra STATFOR. På grunnlag av nevnte nye vurdering kan Kommisjonen eventuelt beslutte å revidere de felles ytelsesmålene for Unionen for kalenderårene 2017–2019 i samsvar med artikkel 17 nr. 1 bokstav a) i nevnte forordning.
- 14) De faste referansekostnadene for annen referanseperiode forventes å synke med i gjennomsnitt 2,1 % per år.
- 15) I tillegg til de felles ytelsesmålene for Unionen bør det fastsettes varslingsterskler, som dersom de overskrides, kan aktivere varslingsordningene omhandlet i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013.
- 16) I samsvar med gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 må lokale mål ikke nødvendigvis

<sup>(7)</sup> Herunder kostnaden for Kroatia som ikke deltok i ytelsesordningen i første referanseperiode, og justeringer for alle medlemsstater for å ta hensyn til det forventede fradraget for VFR-flyginger som er fritatt.

<sup>(8)</sup> 107439000 tjenesteenheter i underveisfasen (kilde: STATFOR, lav prognose, september 2013).

<sup>(9)</sup> Kommisjonsbeslutning 2011/121 av 21. februar 2011 om fastsettelse av felles ytelsesmål og varslingsterskler for Den europeiske union når det gjelder yting av flysikringstjenester for årene 2012-2014 (EUT L 48 av 23.2.2011, s. 16).

være de samme som de felles ytelsesmålene for Unionen. De bør være forenlige med og i tilstrekkelig grad bidra til at de felles ytelsesmålene for Unionen nås. Ytelsesplanen, som i samsvar med gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 skal utarbeides for funksjonelle luftromsblokker, bør gjenspeile dette samsvaret og det tilstrekkelige bidraget.

- 17) Denne beslutning bør tre i kraft den dag den kunngjøres, for å lette utarbeidingen av ytelsesplanene i samsvar med kapittel II i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013.
- 18) Tiltakene fastsatt i denne beslutning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for det felles luftrom —

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

#### *Artikkel 1*

#### **Felles ytelsesmål for Unionen for det sentrale ytelsesområdet sikkerhet**

1. For annen referanseperiode skal de felles ytelsesmålene for Unionen for det sentrale ytelsesområdet sikkerhet være som fastsatt i nr. 2 og 3.
2. De felles ytelsesmålene for Unionen for sikkerhetsstyringens effektivitet omhandlet i avsnitt 1 nr. 1.1 bokstav a) i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 skal være som følger:
  - a) nasjonale tilsynsmyndigheter skal innen 31. desember 2019 skal minst oppnå nivå C<sup>(10)</sup> for alle driftsmålssettinger («retningslinjer og mål for sikkerhet», «håndtering av sikkerhetsrisiko», «sikkerhetsbekreftelse», «sikkerhetsfremmende tiltak» og «sikkerhetskultur»,
  - b) ytere av flysikringstjenester skal innen 31. desember 2019 minst oppnå nivå D for driftsmålssettingene «retningslinjer og mål for sikkerhet», «håndtering av sikkerhetsrisiko», «sikkerhetsbekreftelse» og «sikkerhetsfremmende tiltak» og minst nivå C for driftsmålssettingen «sikkerhetskultur».
3. De felles ytelsesmålene for Unionen for anvendelse av alvorlighetsklassifiseringen omhandlet i avsnitt 1 nr. 1.1 bokstav b) i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 skal være som følger:
  - a) medlemsstatene skal innen 31. desember 2017 og deretter hvert år fram til utgangen av annen referanseperiode gjennom sine nasjonale tilsynsmyndigheter sikre innsamling og rapportering til EASA av alvorlighetsgraden «ATM generelt» fastslått ved hjelp av risikoanalyseverktøyets metode for klassifisering av minst 80 % av årlig rapporterte manglende overholdelser av minsteavstand og inntrenginger på rullebanen i kategori A (alvorlige hendelser), B (større hendelser) og C (betydelige hendelser)<sup>(11)</sup>,
  - b) medlemsstatene skal innen 31. desember 2017 og senest i 2019 gjennom sine nasjonale tilsynsmyndigheter sikre innsamling og rapportering til EASA av alvorlighetsgraden «ATM

<sup>(10)</sup> Nivå C og D er definert i EASAs akseptable samsvarskriterier og veiledende materiale med henblikk på gjennomføring og måling av sentrale ytelsesindikatorer for sikkerhet som nevnt i artikkel 7 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013.

<sup>(11)</sup> Kategori AA, A, B, C, D og E er definert i EASAs akseptable samsvarskriterier og veiledende materiale med henblikk på gjennomføring og måling av sentrale ytelsesindikatorer for sikkerhet som nevnt i artikkel 7 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013.

generelt» fastslått ved hjelp av risikoanalyseverktøyets metode for klassifisering av henholdsvis minst 80 % og 100 % av årlig rapporterte ATM-spesifikke tilfeller i kategori AA (fullstendig manglende evne til å yte sikre ATM-tjenester), A (betydelig manglende evne til å yte sikre ATM-tjenester), B (delvis manglende evne til å yte sikre ATM-tjenester) og C (evne til å yte sikre, men reduserte ATM-tjenester),

- c) ytere av flysikringstjenester rapportere skal innen 31. desember 2017 og senest i 2019 rapportere til nasjonale tilsynsmyndigheter alvorlighetsgraden «ATM bakke» ved hjelp av risikoanalyseverktøyets metode for klassifisering av henholdsvis minst 80 % og 100 % av årlig rapporterte manglende overholdelser av minsteavstand og inntrenginger på rullebanen i kategori A (alvorlige hendelser), B (større hendelser) og C (betydelige hendelser),
- d) ytere av flysikringstjenester skal innen 31. desember 2017 og senest i 2019 rapportere til nasjonale tilsynsmyndigheter alvorlighetsgraden «ATM bakke» ved hjelp av risikoanalyseverktøyets metode for klassifisering av henholdsvis minst 80 % og 100 % av årlig rapporterte ATM-spesifikke tilfeller i kategori AA (fullstendig manglende evne til å yte sikre ATM-tjenester), A (betydelig manglende evne til å yte sikre ATM-tjenester), B (delvis manglende evne til å yte sikre ATM-tjenester) og C (evne til å yte sikre, men reduserte ATM-tjenester).

#### *Artikkel 2*

##### **Felles ytelsesmål for Unionen for det sentrale ytelsesområdet miljø**

For annen referanseperiode skal de felles ytelsesmålene for Unionen for det sentrale ytelsesområdet miljø være som følger:

1. en gjennomsnittlig horisontal flygeeffektivitet i underveisfasen på minst 2,6 % i 2019 for den faktiske ruten, som definert i avsnitt 1 nr. 2.1 bokstav a) i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013,
2. en gjennomsnittlig horisontal flygeeffektivitet i underveisfasen på minst 4,1 % i 2019 for ruten i henhold til den sist innleverte reiseplanen, som definert i avsnitt 1 nr. 2.1 bokstav b) i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013.

#### *Artikkel 3*

##### **Felles ytelsesmål for Unionen for det sentrale ytelsesområdet kapasitet**

For annen referanseperiode skal de felles ytelsesmålene for Unionen for det sentrale ytelsesområdet kapasitet være en gjennomsnittlig ATFM-forsinkelse i underveisfasen per flyging, som definert i avsnitt 1 nr. 3.1 i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013, på høyst 0,5 minutter per flyging, som skal oppnås for hvert kalenderår.

#### *Artikkel 4*

##### **Felles ytelsesmål for Unionen for det sentrale ytelsesområdet kostnadseffektivitet**

For annen referanseperiode skal de felles ytelsesmålene for Unionen for det sentrale ytelsesområdet kostnadseffektivitet være en gjennomsnittlig fast enhetskostnad for Unionen for flysikringstjenester i underveisfasen som definert i avsnitt 1 nr. 4.1 bokstav a) i vedlegg I til gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013, uttrykt i faste 2009-priser (EUR<sub>2009</sub>), på 56,64 euro for 2015, 54,95 euro for 2016, 52,98 euro for 2017, 51,00 euro for 2018 og 49,10 euro for 2019.

*Artikkel 5***Antakelser**

Denne beslutning er basert på antakelsene omhandlet i vedlegget.

*Artikkel 6***Varslingsterskler**

1. Dersom den faktiske trafikken som registreres av organet for ytelsesvurdering avviker fra den antatte trafikkutviklingen omhandlet i vedlegget med minst 10 % i et gitt kalenderår, kan varslingsordningen på unionsplan nevnt i artikkel 19 nr. 1 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 aktiveres.
2. Dersom den faktiske trafikken som registreres av organet for ytelsesvurdering avviker fra trafikkprognosene fastsatt i ytelsesplanen omhandlet i kapittel III i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 med minst 10 % i et gitt kalenderår, kan den lokale varslingsordningen nevnt i artikkel 19 nr. 2 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 390/2013 aktiveres.

*Artikkel 7***Ikrafttredelse**

Denne beslutning trer i kraft den dag den kunngjøres i *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, 11. mars 2014.

*For Kommisjonen*  
José Manuel BARROSO  
*President*

---

**VEDLEGG**

1. Antatt trafikkutvikling i Unionen, uttrykt i enheter for tjenester i underveisfasen:

Enheter for tjenester i underveisfasen

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

2. Fast referansekostnad for flysikringstjenester i underveisfasen ifølge prognoser på unionsplanFast kostnad (EUR<sub>2009</sub>)

2015	2016	2017	2018	2019
6 147 905 000	6 055 686 000	5 904 294 000	5 756 687 000	5 612 769 000

UOFFISIELL OVERSETTELSE