

UITVOERINGSBESLUIT VAN DE COMMISSIE

van 11 maart 2014

tot vaststelling van de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het Europees netwerk voor luchtverkeersbeheer en de alarmdrempels voor de tweede referentieperiode 2015-2019

(Voor de EER relevante tekst)

(2014/132/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim (de kaderverordening) ⁽¹⁾, en met name artikel 11, lid 3, onder a),

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In Verordening (EG) nr. 549/2004 is bepaald dat een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkdiens ten moet worden opgezet. De verordening schrijft met name voor dat de Commissie EU-wijde prestatiedoelstellingen moet vaststellen voor de prestatiekerngebieden veiligheid, milieu, capaciteit en kostenefficiëntie. Aanvullende voorschriften met betrekking tot deze doelstellingen zijn vastgesteld in Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 van de Commissie ⁽²⁾.
- (2) De EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de tweede referentieperiode, die loopt van 2015 tot en met 2019, moeten thans worden vastgesteld.
- (3) Op 29 juli 2010 heeft de Commissie een prestatiebeoordelingsorgaan aangewezen, overeenkomstig artikel 11, lid 2, van Verordening (EG) nr. 549/2004 en artikel 3 van Verordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie ⁽³⁾, om haar bij te staan bij de tenuitvoerlegging van de prestatieregeling, en met name bij de vaststelling van EU-wijde prestatiedoelstellingen.
- (4) Om de vaststelling van EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de tweede referentieperiode te vergemakkelijken, heeft het prestatiebeoordelingsorgaan, ondersteund door

de Commissie, alle in artikel 10, lid 3, van Verordening (EG) nr. 549/2004 vermelde belanghebbenden geraadpleegd over de benadering die moet worden gevolgd voor het vaststellen van EU-wijde prestatiedoelstellingen, de wijze waarop deze moeten worden vastgesteld en het indicatieve bereik waarbinnen zij moeten vallen. Deze raadpleging heeft plaatsgevonden van 25 januari 2013 tot 3 juli 2013. Het Comité voor de sectoriële dialoog, opgericht bij Besluit 98/500/EG van de Commissie ⁽⁴⁾ werd hierbij betrokken en alle Europese belangenorganisaties van beroepspersoneel in de burgerluchtvaartsector kregen de gelegenheid om opmerkingen te maken.

- (5) Rekening houdende met het resultaat van het overleg met de belanghebbenden heeft het prestatiebeoordelingsorgaan de EU-wijde prestatiedoelstellingen voorgesteld in een verslag dat op 27 september 2013 bij de Commissie is ingediend. Het verslag bevatte de hypothesen en de grondgedachte achter de voorgestelde doelstellingen en de samenstelling van de groepen dienstverleners op het gebied van luchtvaartnavigatie of functionele luchtruimblokken met vergelijkbare operationele en economische omstandigheden.
- (6) De in dit besluit uiteengezette EU-wijde prestatiedoelstellingen voldoen aan Verordening (EG) nr. 549/2004 en Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013. Zij zijn opgesteld met de medewerking van het prestatiebeoordelingsorgaan. Er is ook rekening gehouden met het overleg met de belanghebbenden en de input van de netwerkbeheerder die is opgericht bij artikel 6 van Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾ en artikel 3 van Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie ⁽⁶⁾, het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het EASA) en de nationale toezichthoudende autoriteiten. De doelstellingen zijn gebaseerd op de informatie waarover de Commissie en het prestatiebeoordelingsorgaan op 17 december 2013 beschikten.
- (7) De EU-wijde prestatiedoelstellingen zijn gebaseerd op gegevens van de lidstaten, Noorwegen en Zwitserland.

⁽¹⁾ PB L 96 van 31.3.2004, blz. 1.

⁽²⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 van de Commissie van 3 mei 2013 houdende vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties (PB L 128 van 9.5.2013, blz. 1).

⁽³⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 691/2010 van de Commissie van 29 juli 2010 houdende vaststelling van een prestatieregeling voor luchtvaartnavigatiediensten en netwerkfuncties (PB L 201 van 3.8.2010, blz. 1).

⁽⁴⁾ Besluit 98/500/EG van de Commissie van 20 mei 1998 betreffende de oprichting van Comités voor de sectoriële dialoog tussen de sociale partners op Europees niveau (PB L 225 van 12.8.1998, blz. 27).

⁽⁵⁾ Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim (PB L 96 van 31.3.2004, blz. 20).

⁽⁶⁾ Verordening (EU) nr. 677/2011 van de Commissie van 7 juli 2011 tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van de netwerkfuncties voor luchtverkeersbeheer (PB L 185 van 15.7.2011, blz. 1).

- (8) De in dit besluit uiteengezette EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied veiligheid zijn opgesteld in samenwerking met het EASA. Bij de vaststelling van aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 moet het EASA de definities van de categorieën van het risicoanalyse-instrument (Risk Analysis Tool, RAT) verder verduidelijken om te zorgen voor een geharmoniseerde toepassing van de EU-wijde prestatiedoelstellingen op het prestatiekerngebied veiligheid, met name met betrekking tot de definitie van categorie C (vermogen om veilige, maar minderwaardige ATM-diensten te verlenen). Het EASA is ook geraadpleegd over de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de andere prestatiekerngebieden, met het oog op de samenhang met de prioritaire veiligheidsdoelstellingen.
- (9) De EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied milieu moeten worden vastgesteld ten opzichte van de baseline van de bereikte prestatieniveaus in 2012, zoals berekend door het prestatiebeoordelingsorgaan, namelijk 3,17 % voor de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het reële traject en 5,15 % voor de gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van het traject van het laatste ingediende vliegplan.
- (10) Voor elk jaar van de referentieperiode moeten de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied capaciteit, gemeten als de gemiddelde en-routevertraging bij het beheer van de luchtverkeersstromen, overeenstemmen met de EU-wijde prestatiedoelstelling voor 2014, rekening houdend met de verkeersraming voor de tweede referentieperiode.
- (11) De EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied kosteneffectiviteit voor elk jaar van de referentieperiode worden uitgedrukt in reële termen en in waarden van 2009 (EUR₂₀₀₉), onder meer om vergelijkingen mogelijk te maken met het prestatieniveau dat in de vorige referentieperiode is bereikt.
- (12) De verwachte verbetering van de kosteneffectiviteit voor de tweede referentieperiode moet worden gemeten ten opzichte van 6,242 miljoen EUR ⁽¹⁾ aan bepaalde kosten voor 2014 (in EUR₂₀₀₉). Op basis van de meest recente verkeershypothese voor 2014 ⁽²⁾ bedraagt de uitgangswaarde voor de vastgestelde eenheidskosten 58,09 EUR (in EUR₂₀₀₉). De kostenefficiëntiedoelstelling dient te zorgen voor een vermindering van de vastgestelde eenheidskosten met 3,3 % per jaar in de tweede referentieperiode.
- De uitgangswaarde van 58,09 EUR (in EUR₂₀₀₉) is hoger dan de voor 2014 vastgestelde EU-wijde prestatiedoelstelling van 53,92 EUR (in EUR₂₀₀₉) omdat het geraamde verkeersvolume voor 2014 lager is dan oorspronkelijk werd aangenomen in Besluit 2011/121/EU van de Commissie ⁽³⁾.
- (13) De verkeershypothese voor de tweede referentieperiode zijn overgenomen uit het ongunstigste scenario van de meest recente STATFOR-raming, die op 30 september 2013 is gepubliceerd en waarin is aangegeven dat de gemiddelde jaarlijkse groei van het verkeer 1,2 % zal bedragen. De lange prognoseperiode tot het einde van 2019 is echter gedeeltelijk onzeker. Derhalve moet de Commissie, in het kader van haar verslag aan het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim als bedoeld in artikel 18, lid 4, van Verordening (EU) nr. 390/2013, tegen 2016 deze verkeershypothese opnieuw beoordelen in het licht van de meest recente beschikbare prognoses van STATFOR. Op grond van die beoordeling kan de Commissie, in voorkomend geval, beslissen de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de kalenderjaren 2017 tot en met 2019 te herzien overeenkomstig artikel 17, lid 1, onder a), van die verordening.
- (14) Volgens de prognoses zullen de vermelde bepaalde kosten voor de tweede referentieperiode afnemen met gemiddeld 2,1 % per jaar.
- (15) Naast de EU-wijde prestatiedoelstellingen moeten alarmdrempels worden vastgesteld waarboven de in Verordening (EU) nr. 390/2013 vermelde waarschuwingsmechanismen kunnen worden geactiveerd.
- (16) Overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 hoeven de lokale doelstellingen niet noodzakelijk gelijk te zijn aan de EU-wijde prestatiedoelstellingen. Ze moeten wel samenhangend zijn met en op passende wijze bijdragen tot de EU-wijde prestatiedoelstellingen. Deze samenhang met en bijdrage tot de EU-wijde prestatiedoelstellingen moeten tot uiting komen in het prestatieplan, dat overeenkomstig Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 moet worden opgesteld op het niveau van de functionele luchtruimblokken.
- (17) Om de voorbereiding van de prestatieplannen overeenkomstig hoofdstuk II van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 te vergemakkelijken, dient dit besluit in werking te treden op de dag van de bekendmaking ervan.
- ⁽¹⁾ Met inbegrip van de kosten voor Kroatië, dat in de eerste referentieperiode niet heeft deelgenomen aan de prestatieregeling, en aanpassingen voor alle lidstaten teneinde rekening te houden met de verwachte aftrek voor vrijgestelde VFR-vluchten.
- ⁽²⁾ 107 439 000 en-routediensteenheden (bron: STATFOR, low case forecast, September 2013).
- ⁽³⁾ Besluit 2011/121/EU van de Commissie van 21 februari 2011 inzake de vaststelling van EU-wijde prestatiedoelen voor de periode 2012-2014 (PB L 48 van 23.2.2011, blz. 16).

- (18) De maatregelen in dit besluit zijn in overeenstemming met het advies van het Single Sky Comité,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

EU-wijde prestatiedoelstelling voor het prestatiekerngebied veiligheid

1. De EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied veiligheid voor de tweede referentieperiode worden uiteengezet in de leden 2 en 3.

2. De EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de effectiviteit van het veiligheidsbeheer, als bedoeld in punt 1.1, onder a), van deel 1 van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013, zijn als volgt:

- a) Uiterlijk op 31 december 2019 bereiken de nationale toezichthoudende autoriteiten ten minste niveau C ⁽¹⁾ voor alle beheersdoelstellingen („veiligheidsbeleid en — doelstellingen”, „beheer van veiligheidsrisico's”, „veiligheidsborging”, „bevordering van de veiligheid” en „veiligheidscultuur”);
- b) Uiterlijk op 31 december 2019 bereiken de verleners van luchtvaartnavigatiediensten ten minste niveau D voor de beheersdoelstellingen „veiligheidsbeleid en — doelstellingen”, „beheer van veiligheidsrisico's”, „veiligheidsborging” en „bevordering van de veiligheid” en ten minste niveau C voor de beheersdoelstelling „veiligheidscultuur”.

3. De EU-wijde prestatiedoelstellingen voor de toepassing van de ernstclassificatie, als bedoeld in punt 1.1, onder b), van deel 1 van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013, zijn als volgt:

- a) Uiterlijk op 31 december 2017 en vervolgens elk jaar tot het einde van de tweede referentieperiode zorgen de lidstaten, via hun nationale toezichthoudende autoriteiten, voor de verzameling en melding aan het EASA van de ernstgegevens voor „ATM overall”, aan de hand van het risicoanalyse-instrument (Risk Analysis Tool), met het oog op de classificering van minstens 80 % van de jaarlijks gerapporteerde overschrijdingen van de minimale separatieafstand en runway incursions met categorieën A (ernstige incidenten), B (belangrijke incidenten) en C (significante incidenten) ⁽²⁾;
- b) Tegen 31 december 2017 en uiterlijk in 2019 zorgen de lidstaten, via hun nationale toezichthoudende autoriteiten, voor de verzameling en melding aan het EASA van de ernstgegevens voor „ATM overall”, aan de hand van het risicoanalyse-instrument (Risk Analysis Tool), met het oog op de classificering van respectievelijk minstens 80 % en 100 % van de jaarlijks gemelde ATM-specifieke voorvallen van categorieën AA (volledig onvermogen om veilige ATM-diensten te

verlenen), A (ernstig onvermogen om veilige ATM-diensten te verlenen), B (gedeeltelijk onvermogen om veilige ATM-diensten te verlenen) en C (vermogen om veilige, maar minderwaardige ATM-diensten te verlenen);

- c) Tegen 31 december 2017 en uiterlijk in 2019 brengen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten bij de nationale toezichthoudende autoriteiten verslag uit over de ernstgegevens van „ATM Ground”, aan de hand van het risicoanalyse-instrument (Risk Analysis Tool), met het oog op de classificering van respectievelijk minstens 80 % en 100 % van de jaarlijks gemelde overschrijdingen van de minimale separatieafstand en runway incursions met categorieën A (ernstige incidenten), B (belangrijke incidenten) en C (significante incidenten);
- d) Tegen 31 december 2017 en uiterlijk in 2019 brengen de verleners van luchtvaartnavigatiediensten aan de nationale toezichthoudende autoriteiten verslag uit over de ernstgegevens voor „ATM Ground”, aan de hand van het risicoanalyse-instrument (Risk Analysis Tool), met het oog op de classificering van respectievelijk minstens 80 % en 100 % van de jaarlijks gemelde ATM-specifieke voorvallen van categorieën AA (volledig onvermogen om veilige ATM-diensten te verlenen), A (ernstig onvermogen om veilige ATM-diensten te verlenen), B (gedeeltelijk onvermogen om veilige ATM-diensten te verlenen) en C (vermogen om veilige, maar minderwaardige ATM-diensten te verlenen).

Artikel 2

EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied milieu

Voor de tweede referentieperiode zijn de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied milieu als volgt:

- 1. een gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van ten minste 2,6 % in 2019 voor het werkelijke traject, zoals gedefinieerd in punt 2.1, onder a), van deel 1 van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013;
- 2. een gemiddelde horizontale en-routevluchtefficiëntie van ten minste 4,1 % in 2019 voor het traject van het laatste ingediende vliegplan, zoals gedefinieerd in punt 2.1, onder b), van deel 1 van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013.

Artikel 3

EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied capaciteit

Voor de tweede referentieperiode zijn de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied capaciteit een gemiddelde en-route-ATFM-vertraging per vlucht, zoals gedefinieerd in punt 3.1 van deel 1 van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013, van niet meer dan 0,5 minuten per vlucht, welke moet worden bereikt in elk kalenderjaar.

⁽¹⁾ Niveaus C en D worden gedefinieerd in de aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren van het EASA voor de tenuitvoerlegging en meting van prestatiekernindicatoren op het gebied van veiligheid als bedoeld in artikel 7 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013.

⁽²⁾ De categorieën AA, A, B, C, D en E worden gedefinieerd in de aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren van het EASA voor de tenuitvoerlegging en meting van prestatiekernindicatoren op het gebied van veiligheid als bedoeld in artikel 7 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013.

Artikel 4

EU-wijde prestatiedoelstelling voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie

Voor de tweede referentieperiode zijn de EU-wijde prestatiedoelstellingen voor het prestatiekerngebied kostenefficiëntie een gemiddelde EU-wijde vastgestelde eenheidskost voor en-route-luchtvaartnavigatiediensten, als gedefinieerd in punt 4.1, onder a), van deel 1 van bijlage I bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013, van 56,64 EUR voor 2015, 54,95 EUR voor 2016, 52,98 EUR voor 2017, 51,00 EUR voor 2018 en 49,10 EUR voor 2019, uitgedrukt in reële termen EUR₂₀₀₉.

Artikel 5

Uitgangspunten

Dit besluit is gebaseerd op de hypothesen die zijn uiteengezet in de bijlage.

Artikel 6

Alarmdrempels

1. Wanneer het verkeer dat in werkelijkheid door het prestatiebeoordelingsorgaan wordt geregistreerd, gedurende een

bepaald kalenderjaar met minstens 10 % afwijkt van de hypothesen in de bijlage, kan het in artikel 19, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 vermelde EU- waarschuwingsmechanisme worden geactiveerd.

2. Wanneer het verkeer dat in werkelijkheid door het prestatiebeoordelingsorgaan wordt geregistreerd, gedurende een bepaald kalenderjaar met minstens 10 % afwijkt van het in bijlage III bij Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 vermelde prestatieplan, kan het in artikel 19, lid 2, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 390/2013 vermelde lokale waarschuwingsmechanisme worden geactiveerd.

Artikel 7

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op de dag van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Brussel, 11 maart 2014.

Voor de Commissie

De voorzitter

José Manuel BARROSO

BIJLAGE

1. Verkeershypothese op het niveau van de hele Unie, uitgedrukt in en-routedienstenheden

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

2. Vermelde bepaalde kosten voor en-routeluchtvaartnavigatiediensten, geraamd op EU-niveau

Bepaalde kosten (EUR ₂₀₀₉)				
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