

II

(Acte fără caracter legislativ)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2019/317 AL COMISIEI

din 11 februarie 2019

**de instituire a unui sistem de performanță și de tarifyare în cadrul cerului unic european și de
abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru) ⁽¹⁾, în special articolul 11 alineatul (6),

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european ⁽²⁾, în special articolul 15 alineatul (4),

întrucât:

- (1) Sistemul de performanță menționat la articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 ar trebui să îmbunătățească performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor de rețea în cadrul cerului unic european.
- (2) Sistemul de tarifyare pentru serviciile de navigație aeriană menționat la articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 este esențial pentru implementarea cu succes a sistemului de performanță și, prin urmare, ar trebui să îl completeze. Sistemul de tarifyare ar trebui să contribuie la creșterea transparenței în ceea ce privește stabilirea, aplicarea și colectarea tarifelor pentru utilizatorii spațiului aerian, la rentabilitatea furnizării de servicii de navigație aeriană și la eficiența zborurilor, menținând în același timp un nivel optim de siguranță. Sistemul de tarifyare ar trebui să fie în concordanță cu sistemul de tarifyare al Eurocontrol pentru tarifyare de rută și cu articolul 15 din Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”).
- (3) Din motive de claritate și pentru a asigura un cadru de reglementare adaptat pentru cea de a treia perioadă de referință a sistemului de performanță, este necesar să se revizuiască normele de punere în aplicare care reglementează sistemele de performanță și de tarifyare prevăzute în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei ⁽³⁾ și în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei ⁽⁴⁾ și să se consolideze aceste dispoziții într-un singur regulament de punere în aplicare.

⁽¹⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 10.

⁽³⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de instituire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea (JO L 128, 9.5.2013, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de stabilire a unei scheme comune de tarifyare pentru serviciile de navigație aeriană (JO L 128, 9.5.2013, p. 31).

- (4) În conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, sistemul de performanță ar trebui să acopere serviciile de navigație aeriană și funcțiile de rețea menționate la articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁵⁾. Prin urmare, prezentul regulament ar trebui să se aplice administratorului de rețea numit în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei ⁽⁶⁾.
- (5) Sistemele de performanță și de tarificare ar trebui să îmbunătățească performanța serviciilor de navigație aeriană printr-o abordare „gate-to-gate”, care să acopere atât serviciile de navigație aeriană de rută, cât și serviciile de navigație aeriană terminală. Acestea ar trebui să promoveze îmbunătățirea pe termen lung a performanței serviciilor de navigație aeriană, astfel cum se reflectă în Planul general european de ATM ⁽⁷⁾, ținând seama totodată în mod corespunzător de obiectivele prioritare în materie de siguranță. Sistemul de performanță ar trebui să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de sectorul aviației și să permită utilizarea optimă a spațiului aerian, ținând seama de fluxurile de trafic aerian din spațiul aerian european.
- (6) La cererea Comisiei, un organism de evaluare a performanței îi poate oferi acesteia consultanță independentă în toate domeniile care au un impact asupra performanței serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea în Uniune.
- (7) Autoritățile naționale de supervizare ar trebui să poată obține de la toate părțile relevante, inclusiv de la furnizorii de servicii de navigație aeriană aflați sub supravegherea lor, datele pertinente necesare pentru a asigura punerea în aplicare și supravegherea corespunzătoare a aplicării prezentului regulament la nivel local. Furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să faciliteze inspecțiile și controalele efectuate de autoritățile naționale de supervizare în scopul monitorizării punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarificare.
- (8) Administratorul de rețea ar trebui să furnizeze contribuții relevante pentru stabilirea obiectivelor la nivelul Uniunii, la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian și ar trebui să sprijine atingerea obiectivelor de performanță prin măsuri și procese prevăzute în planul de administrare a rețelei.
- (9) Pentru implementarea sistemului de performanță, Comisia și statele membre ar trebui să se coordoneze cu Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, pentru a se asigura că aspectele legate de siguranță sunt abordate în mod corespunzător, în conformitate cu obiectivele și cerințele în materie de siguranță care decurg din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁸⁾.
- (10) Durata unei perioade de referință pentru sistemul de performanță ar trebui să fie de așa natură încât să ofere certitudinea necesară pentru punerea în aplicare a programelor multianuale de investiții, pentru a obține rezultatele preconizate ale investițiilor sub forma unor îmbunătățiri ale performanței, permițând, în același timp, acuratețea previziunilor.
- (11) Ar trebui definiți indicatori-cheie de performanță în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, mediului, capacității și rentabilității. Acești indicatori-cheie de performanță ar trebui să fie utilizați în scopul stabilirii unor obiective de performanță realizabile, sustenabile, realiste și cu termene precise la nivelul Uniunii, la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian. Indicatorii-cheie de performanță ar trebui să acopere atât serviciile de navigație aeriană de rută, cât și pe cele de navigație aeriană terminală, precum și funcțiile de rețea, pentru a îmbunătăți performanța globală a rețelei.
- (12) Comisia ar trebui să stabilească obiective de performanță la nivelul Uniunii, ținând seama de nivelul de performanță atins în perioada sau perioadele de referință anterioare și de contribuțiile relevante furnizate de organismul de evaluare a performanței, de administratorul de rețea și de autoritățile naționale de supervizare. Contribuțiile autorităților naționale de supervizare ar trebui să includă în special costurile inițiale și informații referitoare la previziunile în materie de trafic pentru perioada de referință în cauză. Comisia ar trebui să justifice obiectivele de performanță la nivelul Uniunii printr-o descriere a ipotezelor și a motivelor aflate la baza acestora. Elaborarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii ar trebui să facă obiectul unei consultări a părților interesate.

⁽⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulamentul privind spațiul aerian) (JO L 96, 31.3.2004, p. 20).

⁽⁶⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei (JO L 28, 31.1.2019, p. 1).

⁽⁷⁾ Astfel cum este definit la articolul 3 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 409/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 privind definirea proiectelor comune, instituirea guvernantei și identificarea stimulentei pentru sprijinirea implementării Planului general european de management al traficului aerian (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 123, 4.5.2013, p. 1).

⁽⁸⁾ Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului (JO L 212, 22.8.2018, p. 1).

- (13) Statele membre ar trebui să poată decide dacă planurile lor de performanță sunt întocmite la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, ținând seama de circumstanțele locale.
- (14) Autoritățile naționale de supervizare ar trebui să fie responsabile de elaborarea planurilor de performanță la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, inclusiv a unor obiective de performanță obligatorii, bazate pe indicatorii-cheie de performanță aplicați la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian. Planurile de performanță naționale sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian ar trebui să includă inițiative de sprijinire a cooperării transfrontaliere dintre furnizorii de servicii de navigație aeriană, indiferent de aria lor geografică.
- (15) Planurile de performanță ar trebui să asigure o transparență deplină cu privire la costurile determinate ale investițiilor noi și existente în ceea ce privește achiziționarea, dezvoltarea sau închirierea de active fixe. Investițiile majore ar trebui să fie detaliate și justificate și ar trebui să fie compatibile cu implementarea SESAR și cu câștigurile preconizate în materie de performanță.
- (16) Ar trebui să aibă loc consultări la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, pentru a se asigura că punctele de vedere ale părților interesate sunt luate în considerare în momentul elaborării planurilor și a obiectivelor de performanță pe care acestea le conțin.
- (17) Având în vedere legăturile strânse dintre diferitele domenii-cheie de performanță, interdependențele dintre obiectivele de performanță ar trebui să fie luate în considerare în mod corespunzător pentru stabilirea obiectivelor, ținând cont de obiectivele prioritare de siguranță.
- (18) Obiectivele de performanță ar trebui să facă obiectul unor stimulente pentru a încuraja creșterea performanței, inclusiv al aplicării unui mecanism de împărțire a riscurilor în materie de trafic în ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al rentabilității. Sistemele de stimulente ar trebui să fie eficace și să stabilească într-un mod nediscriminatoriu și transparent parametri în scopul recompensării sau al sancționării performanțelor reale în raport cu obiectivele de performanță adoptate. Domeniul-cheie de performanță al siguranței nu ar trebui să facă obiectul niciunui stimulent, dat fiind caracterul său imperativ. Statele membre ar trebui să se asigure că punerea în aplicare a sistemelor de stimulente nu are un impact negativ asupra investițiilor planificate și în curs de desfășurare care vizează asigurarea capacității adecvate și a eficienței zborurilor pentru utilizatori.
- (19) Statele membre ar trebui să adopte proiectele de planuri de performanță și să le prezinte Comisiei spre evaluare și revizuire. În acest sens, Comisia ar trebui să verifice mai întâi dacă planurile de performanță sunt complete. În caz afirmativ, Comisia ar trebui să evalueze dacă obiectivele de performanță propuse cuprinse în planurile de performanță sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii. În cazul în care nu se poate stabili coerența necesară, Comisia ar trebui să solicite statelor membre să își revizuiască planurile și obiectivele de performanță sau să ia măsuri corective.
- (20) Statele membre ar trebui să adopte și să publice versiunile finale ale planurilor lor de performanță numai după ce Comisia constată că obiectivele naționale de performanță sau obiectivele de performanță stabilite la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian (denumite în continuare „obiectivele de performanță ale FAB”) cuprinse în acestea sunt coerente cu obiectivele stabilite la nivelul Uniunii.
- (21) Obiectivele stabilite în proiectele de planuri de performanță ar trebui să se aplice în cursul procedurilor de evaluare de la începutul perioadei de referință și, dacă este cazul, în cursul revizuirii obiectivelor de performanță stabilite la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian. Odată cu adoptarea planurilor de performanță finale, obiectivele de performanță din domeniul-cheie de performanță al rentabilității ar trebui să se aplice retroactiv, printr-o ajustare a ratelor unitare, pentru a se asigura faptul că utilizatorii spațiului aerian beneficiază de îmbunătățirile performanței de la începutul perioadei de referință.
- (22) Statele membre ar trebui să solicite permisiunea Comisiei în cazul în care doresc să revizuiască unul sau mai multe obiective de performanță pe parcursul unei perioade de referință. O astfel de solicitare poate fi făcută în cazul în care se ating pragurile de alertă sau în cazul în care statul membru demonstrează că datele, ipotezele și motivele inițiale, inclusiv cele legate de investiții, care stau la baza obiectivelor de performanță nu mai sunt corecte într-o măsură semnificativă și durabilă, din cauza unor circumstanțe care nu puteau fi prevăzute la momentul adoptării planului de performanță. Comisia ar trebui să autorizeze statul membru în cauză să efectueze revizuirea preconizată numai dacă este necesară și proporțională, având în vedere circumstanțele sus-menționate, și dacă obiectivele de performanță revizuite asigură menținerea coerenței cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii.
- (23) Introducerea de noi tehnologii și modele de afaceri pentru a stimula furnizarea de servicii integrate ar trebui să conducă la reduceri semnificative ale costurilor în beneficiul utilizatorilor de-a lungul timpului, dar poate genera costuri inițiale de restructurare. Dacă un stat membru demonstrează că măsurile de restructurare aduc un beneficiu net utilizatorilor, acesta ar trebui să poată solicita o revizuire a obiectivelor locale de rentabilitate pentru a recupera costurile de restructurare aferente printr-o revizuire a costurilor determinate incluse în planul său de performanță, sub rezerva autorizării de către Comisie.

- (24) Comisia ar trebui să revizuiască obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii în cursul perioadei de referință pentru a stabili dacă acestea rămân în continuare adecvate. Comisia ar trebui să aibă în vedere o revizuire a obiectivelor de performanță stabilite la nivelul Uniunii în cazul în care se demonstrează, în cursul unei perioade de referință, că aceste obiective nu mai sunt adecvate în lumina modificării circumstanțelor și că revizuirea lor este necesară și proporțională. O revizuire a obiectivelor stabilite la nivelul Uniunii în cursul unei perioade de referință ar trebui să declanșeze începerea unei noi perioade de referință, inclusiv elaborarea planurilor de performanță și a obiectivelor de performanță aferente stabilite la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian.
- (25) Funcțiile de rețea ar trebui, de asemenea, să facă obiectul unor obiective de performanță și ar trebui să contribuie la realizarea obiectivelor de performanță stabilite la nivelul Uniunii. În acest scop, administratorul de rețea ar trebui să întocmească un plan de performanță al rețelei, care ar trebui să fie verificat și adoptat de către Comisie.
- (26) Un parteneriat operațional eficace și un proces decizional în cooperare între principalele părți interesate, cum sunt furnizorii de servicii de navigație aeriană, blocurile funcționale de spațiu aerian, aeroporturile, utilizatorii civili și militari ai spațiului aerian și administratorul rețelei, sunt de o importanță majoră pentru îndeplinirea obiectivelor de performanță ale funcțiilor de rețea.
- (27) Costurile determinate ale serviciilor de navigație aeriană ar trebui să fie finanțate prin tarife impuse utilizatorilor spațiului aerian. Aceste tarife ar trebui percepute în zonele tarifare stabilite pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală. Statele membre ar trebui să se asigure că întinderea geografică a acestor zone tarifare este definită în mod clar și că zonele tarifare sunt în concordanță cu furnizarea serviciilor de navigație aeriană. Modificarea unei zone tarifare terminale poate deveni necesară în cursul unei perioade de referință, ca urmare a modificărilor survenite în ceea ce privește funcționarea aeroporturilor.
- (28) Pentru fiecare zonă tarifară, ar trebui stabilită o bază de cost a tarifelor care să cuprindă costurile determinate ale serviciilor și instalațiilor de navigație aeriană eligibile. Statelor membre ar trebui să li se permită, de asemenea, să includă în aceste baze de cost costurile determinate suportate de autoritățile lor naționale de supervizare, precum și alte costuri suportate de autoritățile publice în legătură cu furnizarea serviciilor de navigație aeriană.
- (29) Costurile determinate pentru tarifele de navigație aeriană de rută și terminală ar trebui stabilite înainte de începutul fiecărei perioade de referință, în cadrul planurilor de performanță. Aceste costuri determinate trebuie specificate pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință în cauză. Autoritățile naționale de supervizare ar trebui să verifice dacă costurile determinate stabilite cuprind doar elemente de cost care sunt eligibile în cadrul sistemului de performanță și de tarifare.
- (30) Costurile determinate incluse într-o bază de cost pentru serviciile de navigație aeriană de rută sau terminală ar trebui să includă costurile cu personalul, costurile de funcționare, altele decât costurile cu personalul, costurile de amortizare, costul capitalului și costurile excepționale. Costurile reale suportate ar trebui raportate anual în conformitate cu aceeași clasificare pentru a asigura coerența și transparența.
- (31) Înainte de începerea fiecărei perioade de referință, autoritățile naționale de supervizare ar trebui să definească criteriile utilizate pentru alocarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și cele de navigație aeriană terminală și să informeze Comisia în consecință. Aceste criterii ar trebui să asigure stabilirea transparentă a costurilor determinate și să garanteze că nu există subvenții încrucișate între serviciile de navigație aeriană de rută și cele de navigație aeriană terminală.
- (32) Statele membre ar trebui să calculeze anual ratele unitare pentru zonele lor tarifare de rută și terminale. La calcularea ratei unitare, statele membre ar trebui să se asigure că serviciile sau instalațiile finanțate prin intermediul fondurilor publice, inclusiv prin programe de asistență ale Uniunii, cum ar fi rețeaua transeuropeană de transport, Mecanismul pentru interconectarea Europei și Fondul de coeziune, nu sunt facturate utilizatorilor spațiului aerian. La calcularea ratelor unitare, statelor membre ar trebui să li se permită să își ajusteze costurile determinate în funcție de inflație.
- (33) Sistemul de performanță și de tarifare ar trebui să prevadă un mecanism de împărțire a riscurilor în materie de trafic pentru a stimula furnizarea serviciilor. Autorităților naționale de supervizare ar trebui să li se permită să ajusteze valorile parametrilor de împărțire a riscurilor în materie de trafic, astfel cum sunt definiți în prezentul regulament, pentru a lua în considerare circumstanțele locale și pentru a stimula mai bine furnizarea serviciilor de navigație aeriană. Această ajustare ar trebui să aibă loc după consultarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană și a utilizatorilor spațiului aerian. Cu toate acestea, astfel de ajustări nu ar trebui să reducă expunerea la risc a furnizorului sau a furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză în raport cu mecanismul implicit prevăzut în prezentul regulament.
- (34) Furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să suporte riscul legat de costuri în ceea ce privește diferențele dintre costurile determinate și cele reale, cu excepția unui număr limitat de elemente de cost care fac obiectul unor cerințe specifice.

- (35) Furnizorilor de servicii de navigație aeriană nu ar trebui să li se permită să genereze excedente financiare în urma anulării sau a amânării investițiilor noi sau existente într-o perioadă de referință. Furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să poată ajusta anual investițiile majore planificate într-o perioadă de referință, sub rezerva unei justificări detaliate și cu condiția ca modificările solicitate să fie aprobate de autoritatea națională de supervizare competentă. În cazul în care costurile reale ale investițiilor noi și existente depășesc costurile determinate corespunzătoare pe parcursul unei perioade de referință, autoritățile naționale de supervizare ar trebui să fie responsabile de verificarea justificărilor detaliate prezentate de furnizorii de servicii de navigație aeriană și de autorizarea oricărei recuperări ulterioare a costurilor suplimentare de la utilizatorii spațiului aerian. Eventualele diferențe semnificative dintre costurile respective nu ar trebui să fie facturate utilizatorilor, cu excepția cazului în care autoritatea națională de supervizare a stabilit că aceste costuri suplimentare se datorează exclusiv investițiilor noi și existente necesare pentru modificări operaționale care sunt compatibile cu punerea în aplicare a Planului general european de ATM și, în special, a proiectelor comune SESAR.
- (36) Modificările imprevizibile ale dispozițiilor legale sau ale condițiilor financiare aplicabile pot conduce, într-o perioadă de referință, la abateri semnificative ale costurilor reale ale pensiilor față de costurile pensiilor determinate stabilite în planurile de performanță. Sub rezerva unui control din partea autorității naționale de supervizare, aceste diferențe de costuri ar trebui transferate utilizatorilor spațiului aerian prin intermediul ajustărilor ratelor unitare.
- (37) Statele membre ar trebui să stabilească anual o rată unitară pentru fiecare zonă tarifară. Statele membre ar trebui să își poată stabili colectiv ratele unitare, în special atunci când zonele tarifare cuprind spațiul aerian al mai multor state membre sau când statele membre fac parte dintr-un sistem comun de tarife de rută. Comisia ar trebui să verifice dacă ratele unitare prezentate de statele membre respectă dispozițiile privind calcularea ratei unitare din prezentul regulament.
- (38) Sistemul de tarificare ar trebui să asigure informații complete și transparente cu privire la bazele de cost ale tarifelor, la costurile reale și la ratele unitare. Înainte de începerea unei perioade de referință, statele membre ar trebui să consulte furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la costurile determinate planificate, investițiile planificate, previziunile în materie de unități de servicii și politica tarifară pentru perioada de referință în cauză. În cursul perioadei de referință, statele membre ar trebui să se asigure că aceste părți interesate sunt consultate anual cu privire la ratele unitare avute în vedere și la costurile reale suportate în legătură cu furnizarea serviciilor de navigație aeriană. Statele membre ar trebui să pună la dispoziția tuturor entităților consultate informații complete și adecvate în scopul consultărilor.
- (39) Statele membre ar trebui să poată decide modularea tarifelor de navigație aeriană pentru a oferi stimulente în vederea dotării aeronavelor cu sistemele incluse în proiectele comune SESAR. Statele membre ar trebui să fie în măsură să moduleze în continuare tarifele, luând în considerare nivelul de aglomerație a rețelei într-o anumită zonă sau pe o anumită rută în anumite momente, pentru a spori eficiența serviciilor de navigație aeriană și a promova utilizarea optimă a acestora.
- (40) Statele membre ar trebui să poată percepe colectiv tarifele de rută, prin intermediul unui tarif unic per zbor, în cadrul unui sistem comun de tarife de rută, pentru a îmbunătăți eficiența sistemului de tarificare și a reduce sarcina administrativă și contabilă.
- (41) Ar trebui prevăzute măsuri de executare pentru a asigura plata promptă și integrală a tarifelor de navigație aeriană de către utilizatorii spațiului aerian.
- (42) Tarifele de navigație aeriană pentru orice zbor specific ar trebui calculate, pentru fiecare zonă tarifară, ca produs al ratei unitare aplicabile și al numărului de unități de servicii. Nivelul tarifelor impuse, în special aeronavelor ușoare, nu ar trebui să descurajeze utilizarea instalațiilor și a serviciilor necesare pentru garantarea siguranței și nici introducerea de noi tehnici și proceduri. Statele membre ar trebui să acopere costurile serviciilor pe care furnizorii de servicii de navigație aeriană le-au furnizat zborurilor scutite de tarife de navigație aeriană.
- (43) În cazul în care nu există date privind existența în trecut a unor probleme operaționale, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a aplica un sistem de tarificare simplificat pentru a-i stimula pe furnizorii de servicii de navigație aeriană și a reduce sarcina administrativă suportată de aceștia și de autoritățile naționale de supervizare implicate.
- (44) În cazul în care serviciile de navigație aeriană terminală sau serviciile de comunicații, navigație și supraveghere, serviciile meteorologice pentru serviciile de navigație aeriană și serviciile de informare aeronautică (denumite în continuare „CNS, MET și AIS”) sau serviciile de date ATM sunt furnizate în condiții de piață, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a excepta aceste servicii de la anumite dispoziții referitoare la sistemul de tarificare și de la stabilirea unui obiectiv de rentabilitate. Statele membre ar trebui să poată stabili astfel de condiții de piață într-o perioadă de referință.

- (45) Furnizarea de date și informații adecvate de către autoritățile naționale de supervizare, furnizorii de servicii de navigație aeriană, administratorii aeroporturilor, coordonatorii de aeroporturi, utilizatorii spațiului aerian și administratorul rețelei este esențială pentru stabilirea și monitorizarea obiectivelor de performanță la nivelul întregii Uniuni și la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.
- (46) Autoritățile naționale de supervizare ar trebui să monitorizeze cu regularitate progresele înregistrate în ceea ce privește îndeplinirea obiectivelor de performanță incluse în planurile de performanță. În cazul în care obiectivele nu sunt îndeplinite, statul membru sau autoritatea națională de supervizare competentă ar trebui să aplice măsurile adecvate pe care le-au definit pentru a remedia situația.
- (47) Comisia ar trebui să monitorizeze performanțele serviciilor de navigație aeriană și ale funcțiilor de rețea și să evalueze în mod regulat atingerea obiectivelor de performanță. Comisia ar trebui să prezinte anual rezultatele acestei monitorizări Comitetului pentru cerul unic.
- (48) Fără a aduce atingere cerințelor de confidențialitate referitoare la condițiile de piață, informațiile esențiale și rapoartele finale prevăzute în prezentul regulament ar trebui să fie făcute publice, pentru a garanta o transparență adecvată și a permite consultarea corespunzătoare a părților interesate.
- (49) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 391/2013 ar trebui să fie abrogate de la 1 ianuarie 2020, dar ar trebui să continue să se aplice după această dată în ceea ce privește obligațiile aferente celei de a doua perioade de referință.
- (50) Prezentul regulament ar trebui să se aplice pentru a treia perioadă de referință și pentru perioadele de referință ulterioare. Pentru a permite adoptarea obiectivelor la nivelul Uniunii și pregătirea și adoptarea planurilor de performanță înainte de începerea celei de a treia perioade de referință, prezentul regulament ar trebui să se aplice cu efect imediat de la data intrării sale în vigoare.
- (51) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

(1) Prezentul regulament stabilește măsurile aplicabile funcționării sistemelor de performanță și de tarificare pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea.

(2) Prezentul regulament se aplică furnizării de servicii de navigație aeriană și funcțiilor de rețea pentru traficul aerian general în cadrul regiunii europene („EUR”) a Organizației Aviației Civile Internaționale („OACI”), în care statele membre sunt responsabile de furnizarea de servicii de navigație aeriană.

Prezentul regulament se aplică:

- (a) furnizorilor de servicii de navigație aeriană menționați la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;
- (b) organismului desemnat de Comisie să îndeplinească sarcinile necesare pentru executarea funcțiilor de rețea (denumit în continuare „administratorul de rețea”) în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 551/2004 și numit în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123.

Prezentul regulament se aplică totodată, în scopul stabilirii obiectivelor și al monitorizării performanțelor în materie de rentabilitate, autorităților sau entităților care suportă costuri eligibile care urmează a fi recuperate prin tarifele de utilizare, așa cum se menționează la articolul 15 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și la articolul 22 alineatul (1) al treilea paragraf din prezentul regulament.

(3) Prezentul regulament se aplică serviciilor de navigație aeriană terminală furnizate în aeroporturile situate pe teritoriile statelor membre cu un număr anual de 80 000 sau mai multe mișcări de transport aerian efectuate conform regulilor de zbor instrumental („IFR”).

(4) Statele membre pot decide să aplice dispozițiile prezentului regulament și serviciilor de navigație aeriană terminală furnizate în alte aeroporturi situate pe teritoriile lor decât cele menționate la alineatul (3).

- (5) Statele membre pot decide să aplice dispozițiile prezentului regulament și în ceea ce privește:
- (a) serviciile de navigație aeriană și funcțiile de rețea asigurate în spațiul aerian de care sunt responsabile din alte regiuni OACI decât regiunea EUR a OACI, fără a aduce atingere drepturilor și obligațiilor care le revin statelor membre în temeiul Convenției de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională (denumită în continuare „Convenția de la Chicago”);
 - (b) furnizorii de servicii de navigație aeriană autorizați să presteze servicii de navigație aeriană fără certificare, în conformitate cu articolul 7 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.
- (6) Statele membre informează fără întârziere Comisia cu privire la orice decizie luată în temeiul alineatului (4) sau (5).

Statele membre se asigură că durata deciziilor respective corespunde duratei unei perioade de referință. Ele nu modifică și nu retrag deciziile respective în cursul unei perioade de referință.

- (7) Prezentul regulament se aplică celei de a treia perioade de referință, astfel cum se prevede la articolul 7, și perioadelor de referință ulterioare.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „cost real” înseamnă un cost suportat efectiv într-un an calendaristic pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană care fac obiectul unor conturi certificate sau, în absența unor astfel de conturi certificate, al unui audit final;
2. „unitate de servicii de trafic aerian” sau „unitate ATS” înseamnă o unitate civilă sau militară responsabilă de furnizarea de servicii de trafic aerian într-un spațiu aerian dat;
3. „coordonator de aeroport” înseamnă persoana fizică sau juridică numită de un stat membru pentru a îndeplini sarcinile de coordonare pe aeroporturi coordonate prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului (⁽⁹⁾);
4. „administrator de aeroport” înseamnă orice persoană fizică sau juridică care exploatează unul sau mai multe aerodromuri;
5. „utilizator al spațiului aerian” înseamnă operatorul aeronavei în momentul efectuării zborului sau, atunci când identitatea acestuia nu este cunoscută, proprietarul aeronavei, în afara cazului în care se dovedește că, în momentul respectiv, operatorul aeronavei a fost o altă persoană;
6. „reprezentant al utilizatorilor spațiului aerian” înseamnă orice persoană juridică sau entitate care reprezintă interesele uneia sau mai multor categorii de utilizatori ai spațiului aerian;
7. „centru de control regional” înseamnă o unitate care furnizează servicii de trafic aerian pentru zborurile controlate din zona sa de responsabilitate;
8. „zonă tarifară de rută” înseamnă un volum de spațiu aerian care se întinde de la sol până la spațiul aerian superior, inclusiv, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană de rută și pentru care sunt stabilite o bază de cost unică și o rată unitară unică;
9. „eveniment excepțional” înseamnă circumstanțe în care capacitatea ATM este anormal de redusă, astfel încât nivelul întârzierilor în managementul fluxurilor de trafic aerian („ATFM”) este anormal de ridicat ca urmare a unei limitări planificate cauzate de o schimbare operațională sau tehnică, a unor circumstanțe meteorologice extrem de nefavorabile, a indisponibilității unor părți mari ale spațiului aerian din motive naturale sau politice, a unei acțiuni sindicale sau a activării Celulei europene de coordonare a crizelor în sectorul aviației („EACCC”) de către administratorul de rețea;
10. „mișcări de transport aerian IFR pe an” înseamnă suma decolărilor și aterizărilor efectuate în condiții IFR, calculată ca medie anuală pe cei trei ani calendaristici anteriori anului în care proiectul de plan de performanță trebuia prezentat în conformitate cu articolul 12;
11. „indicele inflației prognozate” înseamnă indicele inflației anuale bazat pe cel de-al treilea an înainte de începerea unei perioade de referință și calculat pe baza celei mai recente previziuni disponibile referitoare la inflație a variației procentuale medii a indicelui prețurilor de consum publicată de Fondul Monetar Internațional pentru statul membru în cauză la momentul elaborării planului de performanță. În cazul în care variația procentuală publicată de Fondul Monetar Internațional pentru un anumit an este negativă, se utilizează o valoare zero;

(⁹⁾ Regulamentul (CEE) nr. 95/93 al Consiliului din 18 ianuarie 1993 privind normele comune de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile comunitare (JO L 14, 22.1.1993, p. 1).

12. „indicele inflației reale” înseamnă indicele inflației reale anuale bazat pe cel de-al treilea an înainte de începerea unei perioade de referință și calculat pe baza ratei reale a inflației publicate de Comisie în indicele armonizat al prețurilor de consum al Eurostat pentru statul în cauză în luna aprilie a anului $n + 1$. În cazul în care variația procentuală publicată de Comisie pentru un anumit an este negativă, se utilizează o valoare zero.
13. „investiție majoră” înseamnă achiziționarea, dezvoltarea, înlocuirea, modernizarea sau închirierea de active fixe reprezentând o valoare totală pe întreaga durată de viață a activelor, în termeni reali, mai mare de 5 milioane EUR;
14. „autoritate națională” înseamnă o autoritate de reglementare sau de supervizare instituită de unul sau mai multe state membre la nivel național sau la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian;
15. „investiții noi și existente” înseamnă achiziționarea, dezvoltarea, înlocuirea, modernizarea sau închirierea de active fixe în cazul cărora costurile de amortizare, costul capitalului sau, în cazul închirierii, costurile de funcționare pentru investiția respectivă sunt suportate în perioada de referință acoperită de planul de performanță;
16. „perioadă de referință” înseamnă perioada de valabilitate și aplicare a obiectivelor de performanță stabilite la nivelul Uniunii, prevăzută la articolul 11 alineatul (3) litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și la articolul 7 din prezentul regulament;
17. „valoare de referință” înseamnă valoarea calculată de administratorul de rețea pentru întârzierea ATFM pe rută pentru fiecare stat membru și pentru fiecare bloc funcțional de spațiu aerian, pentru a asigura îndeplinirea obiectivului referitor la întârzierile ATFM pe rută stabilit la nivelul Uniunii;
18. „costuri de restructurare” înseamnă costuri punctuale semnificative suportate de furnizorii de servicii de navigație aeriană în procesul de restructurare în vederea introducerii de noi tehnologii, proceduri sau modele de afaceri pentru stimularea furnizării de servicii integrate, compensarea angajaților, închiderea centrelor de control al traficului aerian, transferul activităților în sedii noi, scoaterea unor active în afara bilanțului sau dobândirea de participații strategice în cadrul altor furnizori de servicii de navigație aeriană;
19. „pătrundere neautorizată pe pistă” înseamnă orice eveniment pe un aerodrom care implică prezența incorectă a unei aeronave, a unui vehicul sau a unei persoane în zona protejată a unei suprafețe desemnate pentru aterizarea și decolarea aeronavelor;
20. „nerespectarea distanțelor minime de separare” înseamnă o situație în care distanțele minime de separare prevăzute nu au fost menținute între aeronave;
21. „zonă tarifară terminală” înseamnă un aeroport sau un grup de aeroporturi situate pe teritoriul unui stat membru, în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană terminală și pentru care sunt stabilite o bază de cost unică și o rată unitară unică.

CAPITOLUL II

SARCINI ȘI RESPONSABILITĂȚI

Articolul 3

Asistența acordată de organismul de evaluare a performanței

În cazul în care acest lucru este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor Comisiei legate de funcționarea detaliată a sistemului de performanță, Comisia poate solicita asistență din partea organismului de evaluare a performanței în legătură cu următoarele aspecte:

- (a) colectarea, examinarea, validarea și difuzarea datelor relevante pentru performanța serviciilor de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea;
- (b) selectarea sau adaptarea domeniilor-cheie de performanță;
- (c) definirea indicatorilor-cheie de performanță și a indicatorilor utilizați pentru monitorizare;
- (d) stabilirea intervalelor obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și stabilirea și revizuirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii;
- (e) stabilirea valorilor de referință, a pragurilor de alertă și a grupurilor comparative menționate la articolul 9 alineatul (4);
- (f) evaluarea coerenței proiectelor de obiective de performanță stabilite la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian (denumite în continuare „obiective de performanță ale FAB”) cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii în conformitate cu articolele 14 și 15 și revizuirea proiectelor de planuri de performanță în conformitate cu articolul 14 alineatul (1) și cu articolul 15 alineatul (1);
- (g) verificarea caracterului complet al proiectelor de planuri de performanță în conformitate cu articolul 13;

- (h) verificarea, în conformitate cu articolul 19, a proiectului de plan de performanță al rețelei menționat la articolul 10 alineatul (5) din prezentul regulament;
- (i) evaluarea obiectivelor de performanță revizuite și a măsurilor corective adoptate de statele membre în temeiul articolului 15 alineatul (5);
- (j) monitorizarea performanței serviciilor de navigație aeriană, inclusiv a cheltuielilor de investiții și de capital, la nivelul Uniunii, la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian;
- (k) monitorizarea performanței funcțiilor de rețea în conformitate cu articolul 37 alineatul (2);
- (l) evaluarea, în conformitate cu articolul 37 alineatul (3), a informațiilor primite de la autoritățile naționale de supervizare în legătură cu planurile de performanță, în scopul monitorizării performanței rețelei europene de ATM;
- (m) evaluarea îndeplinirii obiectivelor de performanță în cursul perioadei de referință;
- (n) ținerea la zi și sprijinul pentru coordonarea unui calendar de consultare a părților interesate cu privire la planurile de performanță și la obligațiile de consultare prevăzute la articolul 24 alineatele (2) și (3) și la articolul 30.

Articolul 4

Furnizarea de informații și facilitarea monitorizării de către furnizorii de servicii de navigație aeriană

(1) Atunci când acest lucru este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor autorităților naționale de supervizare legate de funcționarea detaliată a sistemului de performanță, furnizorii de servicii de navigație aeriană trebuie să le furnizeze autorităților respective, la cerere și fără întârziere, următoarele:

- (a) informații privind condițiile locale relevante pentru stabilirea obiectivelor de performanță naționale sau a obiectivelor de performanță stabilite la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian;
- (b) date pentru stabilirea ratei de rentabilitate a capitalului propriu pentru tarifele de navigație aeriană;
- (c) informații privind investițiile planificate în primii cinci ani de la data solicitării, indicând profilul cheltuielilor planificate pentru investițiile noi și existente în timpul și după perioada de referință și modul în care investițiile majore contribuie la performanță în fiecare domeniu-cheie de performanță;
- (d) planul lor de afaceri menționat la punctul ATM/ANS.OR.D.005 din anexa III la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei ⁽¹⁰⁾;
- (e) informațiile necesare pentru aplicarea articolului 28 alineatul (3);
- (f) date privind bazele de cost și informații privind repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală, precum și date privind veniturile obținute din activități comerciale și date privind fondurile publice permise.

(2) Furnizorii de servicii de navigație aeriană facilitează activitățile necesare în scopul monitorizării menționate la articolul 37 alineatul (1) desfășurate de către autoritatea națională de supervizare competentă sau în numele acesteia, în conformitate cu legislația națională a statului membru al autorității în cauză, în special prin furnizarea de documente, date, informații și explicații orale relevante, la cerere și, în cazul în care legislația națională a statului membru în cauză permite acest lucru și în conformitate cu legislația națională respectivă, prin acordarea accesului la spațiile, terenurile sau vehiculele relevante.

Articolul 5

Asistența acordată de administratorul de rețea

Administratorul de rețea îndeplinește următoarele sarcini legate de funcționarea detaliată a sistemului de performanță:

- (a) sprijină Comisia prin furnizarea unor contribuții relevante pentru stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii înainte de începerea unei perioade de referință și pentru monitorizarea realizării obiectivelor respective în cursul perioadei de referință, inclusiv prin notificarea Comisiei, fără întârzieri nejustificate, cu privire la orice circumstanțe în care obiectivele de performanță nu sunt îndeplinite sau riscă să nu fie îndeplinite sau în care se observă scăderi semnificative și persistente ale performanței operaționale;

⁽¹⁰⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 (JO L 62, 8.3.2017, p. 1).

- (b) la cererea Comisiei, sprijină autoritățile naționale de supervizare prin furnizarea unor informații relevante pentru pregătirea planurilor de performanță și prin informarea autorității naționale de supervizare în cauză, fără întârzieri nejustificate, cu privire la orice circumstanțe în care obiectivele naționale de performanță sau obiectivele de performanță ale FAB nu sunt îndeplinite sau riscă să nu fie îndeplinite sau în care se observă scăderi semnificative și persistente ale performanței operaționale;
- (c) sprijină furnizorii de servicii de navigație aeriană în vederea atingerii obiectivelor naționale de performanță sau a obiectivelor de performanță ale FAB, în special prin dezvoltarea și punerea în aplicare a planului de administrare a rețelei menționat la articolul 9 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123.

Articolul 6

Coordonarea cu Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației

În temeiul articolului 13a din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și în conformitate cu articolul 75 alineatul (2) litera (h) și cu articolul 93 litera (b) din Regulamentul (UE) 2018/1139, Comisia și statele membre se coordonează cu Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației pentru a se asigura că:

- (a) aspectele de siguranță sunt abordate în mod corespunzător, inclusiv stabilirea, revizuirea și punerea în aplicare a indicatorilor-cheie de performanță și a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al siguranței;
- (b) indicatorii-cheie de performanță și obiectivele de performanță în domeniul-cheie de performanță al siguranței sunt în concordanță cu Planul european pentru siguranța aviației menționat la articolul 6 din Regulamentul (UE) 2018/1139.

CAPITOLUL III

STABILIREA OBIECTIVELOR DE PERFORMANȚĂ

Articolul 7

Durata perioadelor de referință

- (1) A treia perioadă de referință acoperă anii calendaristici 2020-2024 inclusiv.
- (2) Perioadele de referință ulterioare acoperă fiecare câte cinci ani calendaristici.
- (3) Durata perioadelor de referință prevăzute la alineatele (1) și (2) nu aduce atingere articolului 10 alineatul (6).

Articolul 8

Indicatori-cheie de performanță și indicatori utilizați pentru monitorizare

- (1) Indicatorii-cheie de performanță și indicatorii de monitorizare a performanței serviciilor de navigație aeriană la nivelul Uniunii pentru fiecare domeniu-cheie de performanță sunt cei stabiliți în secțiunea 1 din anexa I.
- (2) Indicatorii-cheie de performanță și indicatorii de monitorizare a performanței serviciilor de navigație aeriană la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sunt cei stabiliți în secțiunea 2 din anexa I.
- (3) Indicatorii-cheie de performanță și indicatorii de monitorizare a performanței funcțiilor de rețea sunt cei stabiliți în secțiunea 3 din anexa I.
- (4) Statele membre pot stabili indicatori-cheie de performanță și indicatori de monitorizare, în plus față de cei menționați la alineatul (2), în special pentru aspecte civil-militare sau meteorologice.

Articolul 9

Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii

- (1) Cel târziu cu 19 luni înainte de începerea unei perioade de referință, autoritățile naționale de supervizare furnizează Comisiei datele privind costurile inițiale și informațiile privind previziunile de trafic menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (f) referitoare la perioada de referință următoare, ca date de intrare pentru stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii.
- (2) Cel târziu cu 15 luni înainte de începerea unei perioade de referință, Comisia publică intervale orientative pentru obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, constând în valorile minime și maxime anuale între care Comisia intenționează să stabilească obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.

Comisia consultă părțile interesate menționate la articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, alte persoane și organizații relevante și, în ceea ce privește aspectele legate de siguranță, Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației cu privire la aceste intervale orientative.

(3) Cel târziu cu șapte luni înainte de începerea unei perioade de referință, Comisia adoptă, în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru indicatorii-cheie de performanță menționați la articolul 8 alineatul (1).

În acest scop, Comisia:

- (a) ia în considerare contribuțiile relevante ale organismului de evaluare a performanței, ale administratorului de rețea și ale autorităților naționale de supervizare;
- (b) utilizează previziunile privind traficul de rută, exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii și bazate pe cele mai recente previziuni de bază disponibile ale Serviciului de statistică și previziuni al Eurocontrol („STATFOR”);
- (c) justifică fiecare obiectiv de performanță la nivelul Uniunii printr-o descriere a ipotezelor și a motivelor care stau la baza obiectivului respectiv, inclusiv a utilizării datelor de intrare menționate la litera (a) de la prezentul alineat, a rezultatului consultării menționate la alineatul (2) și a altor date factuale relevante.
- (4) Odată cu adoptarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii, Comisia stabilește:
 - (a) o „valoare de referință pentru costurile determinate” la nivelul Uniunii și o „valoare de referință pentru costul unitar determinat” la nivelul Uniunii, în scopul stabilirii de obiective în domeniul-cheie de performanță al rentabilității pentru indicatorul-cheie de performanță menționat la punctul 4.1 din secțiunea 1 din anexa I. Aceste valori de referință se calculează în raport cu anul care precedă începerea perioadei de referință.

Valoarea de referință pentru costurile determinate se estimează utilizând costurile reale disponibile pentru perioada de referință precedentă și se ajustează pentru a ține seama de cele mai recente estimări ale costurilor, de variațiile traficului și de relația acestora cu costurile.

Valoarea de referință pentru costul unitar determinat se calculează prin împărțirea valorii de referință pentru costurile determinate la previziunile de trafic exprimate în unități de servicii pentru anul care precedă începerea perioadei de referință;

- (b) praguri de alertă dincolo de care statele membre pot solicita o revizuire a obiectivelor de performanță incluse în planurile de performanță, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) litera (a) punctul (i). Aceste praguri de alertă se bazează pe următorii parametri:
 - (i) abaterea traficului real de la previziunile de trafic pe parcursul unui anumit an calendaristic, exprimată ca procent al mișcărilor IFR;
 - (ii) abaterea traficului real de la previziunile de trafic pe parcursul unui anumit an calendaristic, exprimată ca procent al unităților de servicii;
 - (iii) variația valorilor de referință ca urmare a actualizărilor sezoniere ale planului de administrare a rețelei în conformitate cu articolul 9 alineatul (4) litera (a) și cu articolul 9 alineatul (8) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 în comparație cu valorile de referință din ultima versiune a planului de administrare a rețelei disponibile la momentul elaborării planului de performanță. Această variație este exprimată ca procent de variație sau ca fracțiune de minute de întârziere ATFM pe rută, în funcție de amploarea valorilor de referință;
- (c) grupurile comparative de furnizori de servicii de navigație aeriană cu un mediu economic și operațional similar, în scopul evaluării obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității.

Articolul 10

Planurile de performanță

- (1) Autoritățile naționale de supervizare elaborează planuri de performanță, fie la nivel național, fie la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.
- (2) Planurile de performanță se elaborează în conformitate cu modelul prevăzut în anexa II și includ:
 - (a) obiective de performanță naționale obligatorii sau obiective de performanță ale FAB obligatorii, stabilite pe baza indicatorilor-cheie de performanță menționați la articolul 8 alineatul (2), inclusiv o „valoare de referință pentru costurile determinate” și o „valoare de referință pentru costul unitar determinat” pentru fiecare zonă tarifară, în scopul stabilirii obiectivelor în domeniul-cheie de performanță al rentabilității. Aceste valori de referință se calculează în raport cu anul care precedă începerea perioadei de referință.

Valoarea de referință pentru costurile determinate se estimează utilizând costurile reale disponibile pentru perioada de referință precedentă și se ajustează pentru a ține seama de cele mai recente estimări ale costurilor, de variațiile traficului și de relația acestora cu costurile.

Valoarea de referință pentru costurile unitare determinate se calculează prin împărțirea valorii de referință pentru costurile determinate la cele mai recente previziuni de trafic exprimate în unități de servicii pentru anul care precedă începerea perioadei de referință;

- (b) costurile determinate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și de navigație aeriană terminală, stabilite în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și cu prezentul regulament;
- (c) sistemele de stimulente instituite în conformitate cu articolul 11, specificând parametrii acestor sisteme, mecanismul de modulare a valorilor-pivot menționat la articolul 11 alineatul (3), dacă este cazul, precum și măsurile care vizează atingerea obiectivelor acestor sisteme de stimulente;
- (d) o descriere a principalelor măsuri care vizează atingerea obiectivelor de performanță;
- (e) o confirmare a faptului că planurile sunt compatibile cu domeniul de aplicare al prezentului regulament, în conformitate cu articolul 1 din prezentul regulament și cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004;
- (f) previziunile privind traficul de rută, exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii și bazate pe previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol;
- (g) previziunile privind traficul terminal, exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii, bazate pe previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol;
- (h) o descriere a inițiativelor de sprijinire a coordonării transfrontaliere și a furnizării de servicii transfrontaliere care sunt benefice pentru performanța operațională și/sau pentru rentabilitate;
- (i) informații despre:
 - (i) investiții majore;
 - (ii) planurile de gestionare a schimbărilor pentru implementarea schimbărilor majore ale spațiului aerian sau pentru îmbunătățirea sistemului ATM, menite să reducă la minimum orice impact negativ asupra performanței rețelei.

Cu toate acestea, în ceea ce privește literele (f) și (g), autoritățile naționale de supervizare pot decide să utilizeze alte previziuni privind traficul de rută și terminal decât cele bazate pe previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol. În acest caz, ele consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați și prezintă motivele pentru care au utilizat celelalte previziuni în planul de performanță. Diferențele față de previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol se referă la factori locali specifici care nu sunt abordați în mod suficient în previziunile de bază ale serviciului STATFOR al Eurocontrol. Pentru toate domeniile-cheie de performanță se utilizează aceleași previziuni.

(3) Planurile de performanță pot conține obiective de performanță suplimentare stabilite pe baza indicatorilor-cheie de performanță menționați la articolul 8 alineatul (4). Obiectivele respective sprijină îndeplinirea obiectivelor de performanță menționate la articolul 9 alineatul (3) și la alineatul (2) litera (a) din prezentul articol.

(4) În conformitate cu articolul 10 alineatul (1) și cu articolul 11 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, autoritățile naționale de supervizare consultă furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la proiectele de planuri de performanță, inclusiv cu privire la obiectivele de performanță și sistemele de stimulente incluse în acestea.

(5) Administratorul de rețea elaborează planul de performanță al rețelei. Planul de performanță al rețelei se elaborează în conformitate cu modelul prevăzut în anexa III și include:

- (a) valoarea adăugată a administratorului de rețea în sprijinul activităților statelor membre, ale blocurilor funcționale de spațiu aerian, ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană și ale utilizatorilor civili și militari ai spațiului aerian pentru atingerea obiectivelor de capacitate și de mediu și precizează contribuția funcțiilor de rețea la realizarea obiectivelor de performanță stabilite la nivelul Uniunii;
- (b) obiectivele de performanță și obiectivele pentru administratorul de rețea și pentru fiecare funcție de rețea, precum și măsurile care vizează atingerea acestor obiective.

(6) În cazul în care, conform dispozițiilor de la articolul 11 alineatul (3) litera (c) al patrulea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, Comisia a revizuit obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, statele membre își revizuiesc planurile de performanță și includ obiective de performanță revizuite în conformitate cu prezentul regulament.

Articolul 11

Sisteme de stimulente

- (1) Sistemele de stimulente incluse în planurile de performanță adoptate de statele membre:
 - (a) stabilesc stimulente de natură financiară pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniile-cheie de performanță ale rentabilității și capacității în mod eficace și proporțional;
 - (b) se aplică pe întreaga perioadă acoperită de planul de performanță;
 - (c) sunt nediscriminatorii, transparente și eficace;
 - (d) se aplică serviciilor de navigație aeriană de rută și de navigație aeriană terminală.
- (2) Sistemele de stimulente pentru obiectivele de performanță din domeniul-cheie de performanță al rentabilității sunt reglementate de articolele 27 și 28.
- (3) Sistemele de stimulente pentru obiectivele de performanță din domeniul-cheie de performanță al capacității trebuie să respecte, pe lângă principiile prevăzute la alineatul (1), următoarele principii:
 - (a) sunt proporționale cu nivelul de întârziere ATFM și constau în avantaje și dezavantaje financiare cu impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor;
 - (b) se stabilesc astfel încât dezavantajele financiare maxime să fie cel puțin egale cu avantajele financiare maxime.

Autoritatea națională de supervizare definește procentele fixe maxime menționate la al doilea paragraf de la punctul 2.1 litera (a) și de la punctul 2.2 litera (a) din anexa XIII și la al doilea paragraf de la punctul 2.1 litera (b) și de la punctul 2.2 litera (b) din anexa XIII pentru calcularea avantajelor și dezavantajelor financiare, sub rezerva consultării reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană vizați.

În ceea ce privește procentele fixe maxime menționate la al doilea paragraf de la punctul 2.1 litera (a) și de la punctul 2.2 litera (a) din anexa XIII pentru calcularea avantajelor financiare, procentele respective nu trebuie să depășească 2 %;

- (c) pentru calcularea avantajelor sau a dezavantajelor financiare, se utilizează valori-pivot.

Înainte de începerea perioadei de referință, autoritatea națională de supervizare decide dacă respectivele valori-pivot se vor baza:

- (i) pe obiectivele de performanță stabilite la nivel național, defalcate la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană; sau
- (ii) pe obiectivele de performanță modulate la nivel național, defalcate la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană, stabilite anual de autoritatea națională de supervizare pentru anul următor în conformitate cu punctul 1 din anexa XIII și sub rezerva consultării reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană vizați. Mecanismul de modulare este definit în planul de performanță, se aplică pentru fiecare an al perioadei de referință și nu se modifică în cursul acesteia;

Autoritatea națională de supervizare informează anual Comisia cu privire la valorile-pivot;

- (d) în jurul valorii-pivot stabilite de autoritatea națională de supervizare trebuie să existe un interval simetric, sub rezerva consultării reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană vizați, astfel încât modificările minore ale întârzierilor ATFM să nu dea naștere unor avantaje sau dezavantaje financiare;
- (e) dacă întârzierea ATFM efectivă medie per zbor în anul n este mai mică decât valoarea-pivot stabilită pentru anul n și în afara intervalului menționat la litera (d), acest lucru generează un avantaj financiar printr-o majorare a ratei unitare în anul $n + 2$, în conformitate cu punctul 2 din anexa XIII;
- (f) dacă întârzierea ATFM efectivă medie per zbor în anul n este mai mare decât valoarea-pivot stabilită pentru anul n și în afara intervalului menționat la litera (d), acest lucru generează un dezavantaj financiar printr-o scădere a ratei unitare în anul $n + 2$, în conformitate cu punctul 2 din anexa XIII;

- (g) pentru obiectivele pe rută în domeniul-cheie de performanță al capacității și în cazul în care planul de performanță este elaborat la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian, se aplică următoarele dispoziții, în plus față de principiile menționate la literele (a)-(f):
- (i) autoritățile naționale de supervizare competente defalchează obiectivul de performanță al FAB menționat în anexa I secțiunea 2 punctul 3.1 litera (a) la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană vizat, în vederea stabilirii stimulentei la nivel național. Valorile care rezultă stau la baza valorilor-pivot menționate la litera (c);
 - (ii) autoritățile naționale de supervizare competente aplică același sistem de stimulente în mod consecvent tuturor furnizorilor de servicii de navigație aeriană vizati;
 - (iii) se utilizează totodată valori-pivot pentru blocul funcțional de spațiu aerian, în plus față de valorile-pivot la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană menționate la punctul (i), iar acestea se bazează:
 - pe obiectivele de performanță stabilite la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian; sau
 - pe obiectivele de performanță modulate la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian în conformitate cu punctul 1 din anexa XIII și sub rezerva consultării reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană vizati;
 - (iv) prin derogare de la litera (c), toate autoritățile naționale de supervizare competente decid de comun acord dacă valorile-pivot la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană și la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian trebuie să fie modulate sau nu. Această decizie se aplică uniform tuturor valorilor-pivot la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană și la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, pe întreaga durată a perioadei de referință;
 - (v) în cazul în care obiectivele de performanță la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sunt modulate, se aplică același mecanism de modulare a obiectivelor de performanță la nivel național și la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian;
 - (vi) în cazul în care întârzierea ATFM pe rută per zbor totală în anul n la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian este mai mare decât valoarea-pivot pentru anul n menționată la punctul (iii) și în afara intervalului menționat la alineatul (3) litera (d), nu se aplică alineatul (3) litera (e), iar alineatul (3) litera (f) se aplică numai acelor furnizori de servicii de navigație aeriană pentru care întârzierea ATFM efectivă per zbor în anul n este mai mare decât valoarea-pivot pentru anul n și în afara intervalului menționat la litera (d);
 - (vii) în cazul în care întârzierea ATFM pe rută per zbor totală în anul n la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian este mai mică decât valoarea-pivot pentru anul n menționată la punctul (iii) și în afara intervalului menționat la alineatul (3) litera (d), nu se aplică alineatul (3) litera (f), iar alineatul (3) litera (e) se aplică numai acelor furnizori de servicii de navigație aeriană pentru care întârzierea ATFM efectivă per zbor în anul n este mai mică decât valoarea-pivot pentru anul n și în afara intervalului menționat la litera (d).
- (4) Sistemele de stimulente incluse în planurile de performanță adoptate de statele membre pot prevedea, de asemenea, stimulente de natură financiară pentru realizarea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al mediului sau pentru realizarea obiectivelor de performanță suplimentare menționate la articolul 10 alineatul (3), în conformitate cu alineatul (1) literele (b) și (c), cu condiția ca acestea să fie eficace și proporționale. Aceste sisteme de stimulente ar trebui să se aplice în plus față de sistemele de stimulente menționate la alineatele (2) și (3) și independent de acestea. Avantajele sau dezavantajele financiare agregate oferite de aceste sisteme de stimulente nu trebuie să depășească 2 %, respectiv 4 % din costurile determinate pentru anul n.

CAPITOLUL IV

ADOPTAREA, EVALUAREA ȘI REVIZUIREA PLANURILOR DE PERFORMANȚĂ

Articolul 12

Adoptarea și prezentarea proiectelor de planuri de performanță

Fiecare stat membru adoptă un proiect de plan de performanță, elaborat de autoritatea sau autoritățile naționale de supervizare competente la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, și îl prezintă Comisiei, cel târziu cu trei luni înainte de începerea perioadei de referință la care se referă. În cazul în care proiectul de plan de performanță este întocmit la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, acesta este prezentat Comisiei după adoptarea sa de către toate statele membre vizate.

*Articolul 13***Verificarea caracterului complet al proiectelor de planuri de performanță**

(1) Comisia verifică dacă proiectele de planuri de performanță prezentate de statele membre în conformitate cu articolul 12 conțin toate elementele necesare pentru evaluarea respectării cerințelor enumerate la articolul 10 alineatele (2) și (4) și, dacă este cazul, la articolul 10 alineatele (3) și (5).

(2) În cazul în care, după ce a efectuat verificarea menționată la alineatul (1), Comisia constată că unul sau mai multe elemente lipsesc, aceasta solicită statului membru sau statelor membre în cauză, în termen de o lună de la data primirii proiectului de plan de performanță, să prezinte un proiect de plan de performanță actualizat, care să conțină elementul sau elementele care lipsesc.

În acest caz, statul membru sau statele membre în cauză transmit Comisiei proiectul de plan de performanță actualizat fără întârzieri nejustificate și, în orice caz, în termen de trei săptămâni de la data solicitării Comisiei.

(3) Comisia începe evaluarea proiectului de plan de performanță menționată la articolul 14 după ce efectuează verificarea menționată la alineatul (1) și constată că proiectul de plan de performanță conține toate elementele necesare sau la primirea proiectului de plan de performanță actualizat menționat la alineatul (2), după caz.

*Articolul 14***Evaluarea și revizuirea proiectelor de planuri de performanță și a obiectivelor de performanță**

(1) Comisia evaluează coerența obiectivelor de performanță naționale sau a obiectivelor de performanță ale FAB cuprinse în proiectele de planuri de performanță cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1 din anexa IV și ținând seama de circumstanțele locale. Comisia poate completa evaluarea prin revizuirea proiectelor de planuri de performanță în ceea ce privește elementele menționate la punctul 2 din anexa IV.

(2) În cazul în care, pe baza evaluării menționate la alineatul (1), constată că obiectivele de performanță cuprinse într-un proiect de plan de performanță sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, Comisia adoptă, în termen de cinci luni de la data primirii proiectului de plan de performanță sau, după caz, a proiectului de plan de performanță actualizat menționat la articolul 13 alineatul (2), o decizie prin care notifică acest lucru statului membru sau statelor membre în cauză.

(3) În cazul în care, pe baza evaluării menționate la alineatul (1), constată că unul sau mai multe dintre obiectivele de performanță cuprinse într-un proiect de plan de performanță nu sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, Comisia adoptă, în termen de cinci luni de la data primirii proiectului de plan de performanță sau, după caz, a proiectului de plan de performanță actualizat menționat la articolul 13 alineatul (2), o decizie care prevede recomandările menționate la articolul 11 alineatul (3) litera (c) al doilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

În acest caz, în termen de trei luni de la adoptarea deciziei Comisiei, statul membru sau statele membre în cauză își revizuiesc obiectivele de performanță și iau măsurile corespunzătoare pentru revizuirea în consecință a proiectului de plan de performanță, ținând seama de recomandările Comisiei, și îi prezintă acesteia proiectul de plan de performanță revizuit.

*Articolul 15***Evaluarea proiectelor de planuri de performanță și a obiectivelor de performanță revizuite și adoptarea de măsuri corective**

(1) După primirea proiectului de plan de performanță revizuit care i-a fost prezentat în conformitate cu articolul 14 alineatul (3), Comisia evaluează proiectul de plan de performanță revizuit și coerența obiectivelor de performanță revizuite cuprinse în acesta cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1 din anexa IV și ținând seama de circumstanțele locale. Comisia poate completa evaluarea prin revizuirea proiectelor de planuri de performanță în ceea ce privește elementele menționate la punctul 2 din anexa IV.

(2) În cazul în care, pe baza evaluării menționate la alineatul (1), constată că obiectivele de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, Comisia adoptă, în termen de cinci luni de la data primirii proiectului de plan de performanță revizuit, o decizie prin care notifică acest lucru statului membru sau statelor membre în cauză.

(3) În cazul în care, pe baza evaluării menționate la alineatul (1), constată că există dubii în legătură cu coerența obiectivelor de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, Comisia inițiază, în termen de cinci luni de la data primirii proiectului de plan de performanță revizuit, o examinare detaliată a obiectivelor de performanță respective și a circumstanțelor locale pertinente, solicitând informații suplimentare din partea autorităților naționale de supervizare, dacă este necesar, și informează în consecință statul membru sau statele membre în cauză.

(4) În cazul în care, după efectuarea examinării detaliată menționate la alineatul (3), constată că obiectivele de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, Comisia adoptă, în termen de cinci luni de la data inițierii examinării detaliată, o decizie prin care notifică acest lucru statului membru sau statelor membre în cauză.

(5) În cazul în care, după efectuarea examinării detaliată menționate la alineatul (3), constată că obiectivele de performanță revizuite cuprinse în proiectul de plan de performanță revizuit nu sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, Comisia adoptă, în termen de cinci luni de la data inițierii examinării detaliată, o decizie care prevede măsurile corective care trebuie luate de statul membru sau statele membre în cauză, în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) litera (c) al treilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

(6) În cazul în care Comisia a adoptat decizia menționată la alineatul (5), statul membru sau statele membre în cauză comunică Comisiei, în termen de trei luni de la adoptarea deciziei respective, măsurile pe care le-au luat în temeiul acesteia, precum și informații care demonstrează că măsurile respective sunt conforme cu decizia.

(7) Pe baza informațiilor care îi sunt comunicate în conformitate cu alineatul (6), Comisia evaluează dacă măsurile luate de statul membru sau de statele membre în cauză sunt suficiente pentru a asigura respectarea deciziei menționate la alineatul (5), în conformitate cu cerințele Regulamentului (CE) nr. 549/2004 și ale prezentului regulament.

În cazul în care constată că aceste măsuri sunt suficiente pentru a asigura respectarea deciziei menționate la alineatul (5), Comisia notifică acest lucru statului membru sau statelor membre în cauză.

În cazul în care constată că aceste măsuri nu sunt suficiente pentru a asigura respectarea deciziei menționate la alineatul (5), Comisia informează în consecință statul membru sau statele membre în cauză și, dacă este cazul, ia măsuri pentru a remedia situația de nerespectare, inclusiv prin acțiunile prevăzute la articolul 258 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Articolul 16

Adoptarea planurilor de performanță

Fiecare stat membru își adoptă și publică planul de performanță în una dintre următoarele situații, după caz:

- (a) după ce Comisia a adoptat o decizie în aplicarea articolului 14 alineatul (2), a articolului 15 alineatul (2) sau a articolului 15 alineatul (4);
- (b) după ce Comisia a adoptat o decizie în temeiul articolului 15 alineatul (7) al doilea paragraf;
- (c) după ce Comisia a adoptat o decizie în urma unei solicitări din partea statului membru sau a statelor membre în cauză de a revizui, în cursul perioadei de referință, obiectivele de performanță în conformitate cu articolul 18 alineatul (1), cu condiția ca planul de performanță să fie ajustat de statul membru în cauză în ceea ce privește obiectivele de performanță revizuite.

Articolul 17

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

(1) În cazul în care, din cauza timpului necesar pentru finalizarea procedurilor menționate la articolele 14 și 15, statele membre nu au reușit să adopte planuri de performanță înainte de începerea perioadei de referință în conformitate cu articolul 16, obiectivele de performanță cuprinse în cea mai recentă versiune a proiectelor de planuri de performanță se aplică cu titlu provizoriu, până la adoptarea planurilor de performanță.

(2) În situația menționată la alineatul (1), la adoptarea planurilor de performanță, obiectivele de performanță din domeniul-cheie de performanță al rentabilității se aplică retroactiv printr-o ajustare a ratelor unitare în conformitate cu articolul 29 alineatul (5).

Articolul 18

Revizuirea obiectivelor de performanță în cursul unei perioade de referință

(1) În perioada de referință, statele membre pot revizui unul sau mai multe obiective de performanță incluse în planurile de performanță și pot adopta planuri de performanță modificate în consecință, numai în cazul în care sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

(a) statul membru sau statele membre în cauză consideră că revizuirea preconizată este necesară și proporțională având în vedere apariția uneia sau a mai multora dintre următoarele situații:

(i) cel puțin unul dintre pragurile de alertă menționate la articolul 9 alineatul (4) litera (b) este atins, iar autoritatea sau autoritățile naționale de supervizare în cauză au evaluat situația și au demonstrat că efectele atingerii pragului sau a pragurilor de alertă nu pot fi reduse suficient decât dacă obiectivele de performanță sunt revizuite;

(ii) datele, ipotezele și motivațiile inițiale, inclusiv cele legate de investiții, pe baza cărora au fost stabilite obiectivele de performanță în cauză nu mai sunt corecte într-o măsură semnificativă și durabilă, din cauza unor circumstanțe care nu puteau fi prevăzute la momentul adoptării planului de performanță, iar autoritatea sau autoritățile naționale de supervizare au evaluat situația și au demonstrat că efectele acestei situații nu pot fi atenuate suficient decât dacă obiectivele de performanță sunt revizuite;

(b) pe baza unei cereri motivate din partea statului membru sau a statelor membre în cauză, Comisia a decis că:

(i) este de acord că revizuirea preconizată este necesară și proporțională având în vedere apariția uneia sau a mai multora dintre situațiile menționate la litera (a);

(ii) obiectivele de performanță revizuite preconizate sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, după evaluarea acestor obiective pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1 din anexa IV.

Comisia adoptă decizia menționată la litera (b) în termen de șapte luni de la data prezentării cererii complete de către statul membru sau statele membre în cauză.

(2) Revizuirile obiectivelor de performanță adoptate în temeiul prezentului articol nu se aplică retroactiv.

Articolul 19

Aprobarea planului de performanță al rețelei

(1) Administratorul de rețea prezintă Comisiei proiectul de plan de performanță al rețelei, după aprobarea acestuia de către consiliul de administrare a rețelei, astfel cum se menționează la articolul 18 alineatul (1) litera (o) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123, cu cel puțin trei luni înainte de începerea perioadei de referință.

(2) Comisia evaluează dacă proiectul de plan de performanță al rețelei îndeplinește criteriile prevăzute în anexa V.

Comisia poate solicita administratorului de rețea să prezinte o revizuire a proiectului de plan de performanță al rețelei, în cazul în care acest lucru este necesar pentru a asigura respectarea criteriilor stabilite în anexa V.

(3) În cazul în care constată că proiectul de plan de performanță al rețelei îndeplinește criteriile prevăzute în anexa V, Comisia adoptă acest plan.

(4) Administratorul de rețea publică și pune în aplicare planul de performanță al rețelei după adoptarea sa de către Comisie în conformitate cu alineatul (3).

(5) În cazul în care, din cauza timpului necesar pentru finalizarea procedurilor menționate la alineatele (2) și (3), planul de performanță al rețelei nu a fost adoptat de Comisie înainte de începerea perioadei de referință, cea mai recentă versiune a proiectului de plan de performanță al rețelei aprobată de consiliul de administrare a rețelei se aplică cu titlu provizoriu, până la adoptarea de către Comisie a planului de performanță al rețelei.

CAPITOLUL V

FINANȚAREA SERVICIILOR DE NAVIGAȚIE AERIANĂ, CREAREA ZONELOR TARIFARE, STABILIREA BAZELOR DE COST ALE TARIFELOR ȘI TRANSPARENTĂ*Articolul 20***Principii pentru finanțarea serviciilor de navigație aeriană**

- (1) Costurile determinate ale serviciilor de navigație aeriană de rută se finanțează prin tarifele de rută impuse utilizatorilor spațiului aerian și, în cazul în care se aplică articolul 25 alineatul (3), prin alte venituri menționate la articolul respectiv.
- (2) Costurile determinate ale serviciilor de navigație aeriană terminală se finanțează prin tarifele de navigație aeriană terminală impuse utilizatorilor spațiului aerian și, în cazul în care se aplică articolul 25 alineatul (3), prin alte venituri menționate la articolul respectiv.
- (3) Veniturile provenite din tarifele de rută sau din tarifele de navigație aeriană terminală nu se utilizează pentru finanțarea activităților comerciale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

*Articolul 21***Crearea zonelor tarifare**

- (1) În spațiul aerian de care sunt responsabile și în care sunt furnizate servicii de navigație aeriană utilizatorilor spațiului aerian, statele membre creează una sau mai multe zone tarifare în scopul aplicării tarifelor de rută („zonă tarifară de rută”) și una sau mai multe zone tarifare în scopul aplicării tarifelor de navigație aeriană terminală („zonă tarifară terminală”).

Statele membre consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian vizați înainte de a crea sau de a modifica aceste zone.

Statele membre informează Comisia și, dacă este cazul, Biroul central pentru tarife de rută al Eurocontrol („CRCO”) cu privire la crearea sau modificarea zonelor tarifare respective, cu cel puțin șapte luni înainte de începerea perioadei de referință.

- (2) Statele membre se asigură că întinderea geografică a zonelor tarifare este definită în mod clar. Zonele tarifare trebuie să fie compatibile cu furnizarea de servicii de navigație aeriană și pot include servicii furnizate de un furnizor de servicii de navigație aeriană stabilit în alt stat membru în legătură cu spațiul aerian transfrontalier.

- (3) În cazul în care serviciile de trafic aerian legate de apropierea și plecarea aeronavelor sunt furnizate în comun pentru un grup de aeroporturi, statele membre pot crea o zonă tarifară terminală specifică în zona terminală în cauză.

- (4) În cazul în care statele membre decid să creeze zone tarifare de rută sau zone tarifare terminale care se întind pe spațiul aerian pentru care sunt responsabile mai multe state membre sau în cazul în care statele membre decid să creeze o zonă tarifară comună, statele membre în cauză asigură aplicarea coerentă și uniformă a prezentului regulament în privința furnizării serviciilor de navigație aeriană în spațiul aerian în cauză.

Statele membre informează fără întârziere Comisia și CRCO al Eurocontrol cu privire la orice astfel de decizie.

- (5) Statele membre pot modifica sau crea o nouă zonă tarifară terminală în cursul unei perioade de referință, cu următoarele condiții:

- (a) să consulte reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați înainte de modificare;
- (b) să notifice fără întârzieri nejustificate Comisia și CRCO al Eurocontrol cu privire la modificare;
- (c) să furnizeze Comisiei, fără întârzieri nejustificate, toate elementele următoare:
 - (i) datele relevante privind costurile și traficul, care reflectă în mod adecvat situația înainte și după modificare;
 - (ii) observațiile reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian și ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană consultați în conformitate cu litera (a);

- (iii) o evaluare a impactului preconizat al modificării asupra îndeplinirii obiectivelor naționale de performanță sau a obiectivelor de performanță ale FAB în domeniul-cheie de performanță al rentabilității și asupra monitorizării performanței;
 - (iv) o actualizare a planului de performanță cu datele relevante.
- (6) Statele membre nu modifică o zonă tarifară de rută în cursul unei perioade de referință.

Articolul 22

Stabilirea bazei de cost a tarifelor

(1) Baza de cost a tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală constă în costurile determinate aferente furnizării de servicii de navigație aeriană în zona tarifară în cauză.

Costurile determinate care decurg din noile sisteme ATM și din restructurarea în profunzime a sistemelor ATM existente sunt incluse în baza de cost numai dacă sistemele respective sunt compatibile cu punerea în aplicare a Planului general european pentru ATM și, în special, cu proiectele comune menționate la articolul 15a alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

Statele membre pot decide să includă în baza de cost următoarele costuri determinate suportate în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) litera (b) a doua teză din Regulamentul (CE) nr. 550/2004:

- (a) costurile determinate suportate de autoritățile competente;
- (b) costurile determinate suportate de entitățile calificate menționate la articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;
- (c) costurile determinate care decurg din Convenția internațională a EUROCONTROL privind cooperarea pentru siguranța navigației aeriene din 13 decembrie 1960, astfel cum a fost modificată ultima dată.

(2) Fără a aduce atingere articolului 18, costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală se stabilesc înainte de începerea fiecărei perioade de referință, ca parte a planului de performanță, în termeni reali și se specifică pentru fiecare an calendaristic al acelei perioade în termeni reali și în termeni nominali, cu excepția costurilor determinate menționate la alineatul (1) al treilea paragraf și a costurilor determinate menționate la alineatul (4) literele (c) și (d), care se stabilesc în termeni nominali, atunci când se aplică contabilitatea în costuri istorice.

(3) Costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală se calculează în moneda națională. În cazul în care a fost creată o zonă tarifară comună cu o rată unitară unică, statele membre în cauză asigură conversia costurilor determinate într-o singură monedă, care poate fi euro sau o altă monedă națională a unuia dintre statele membre în cauză, pentru a asigura un calcul transparent al ratei unitare unice în conformitate cu articolul 25 alineatul (4).

(4) Costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală constau în:

- (a) costurile cu personalul;
- (b) costurile de funcționare, altele decât costurile cu personalul;
- (c) costurile de amortizare;
- (d) costul capitalului;
- (e) costurile excepționale.

În ceea ce privește litera (a), costurile cu personalul includ remunerația brută, plățile pentru ore suplimentare, contribuția angajatorilor la sistemele de asigurări sociale, precum și costurile pensiilor și costurile altor beneficii. Costurile pensiilor se calculează pe baza unor ipoteze prudente, conform sistemului de pensii aplicabil sau legislației naționale, după caz. Aceste ipoteze trebuie precizate în planul de performanță.

În ceea ce privește litera (b), costurile de funcționare, altele decât costurile cu personalul, includ costurile suportate pentru achiziționarea bunurilor și serviciilor utilizate în scopul furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv servicii externalizate, materiale, energie, utilități, închirierea clădirilor, echipamente și instalații, întreținere, costurile de asigurare și cheltuielile de călătorie.

În ceea ce privește litera (c), costurile de amortizare includ costurile legate de activele fixe totale aflate în exploatare în scopul furnizării serviciilor de navigație aeriană. Valoarea activelor fixe se amortizează în conformitate cu durata lor de viață preconizată, utilizându-se metoda liniară aplicată costurilor activelor amortizate. Pentru calculul amortizării, se aplică fie contabilitatea în costuri istorice, fie contabilitatea în costuri curente. Metodologia utilizată pentru a calcula

costurile de amortizare nu se modifică pe durata amortizării și este compatibilă cu costul capitalului aplicat, și anume costul nominal al capitalului pentru contabilitatea în costuri istorice și costul real al capitalului pentru contabilitatea în costuri curente. În cazul în care se aplică contabilitatea în costuri curente, costul capitalului nu include rata inflației și se furnizează totodată cifrele echivalente din contabilitatea în conturi istorice, pentru a permite compararea și evaluarea.

În ceea ce privește litera (d), costul capitalului este egal cu produsul următoarelor elemente:

- (i) suma valorii contabile nete medii a activelor fixe aflate în exploatare sau în construcție și a eventualelor ajustări ale activelor totale, stabilite de autoritatea națională de supervizare și utilizate de furnizorul de servicii de navigație aeriană, și a valorii medii a activelor circulante nete, cu excepția conturilor purtătoare de dobândă, necesare pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană;
- (ii) media ponderată a ratei dobânzii debitoare și a rentabilității capitalului propriu. În ceea ce privește furnizorii de servicii de navigație aeriană fără capital propriu, media ponderată se calculează pe baza unei rate de rentabilitate aplicate diferenței dintre totalul activelor menționate la punctul (i) și datorii.

În scopul stabilirii costului capitalului, factorii de ponderare se bazează pe proporția finanțării prin îndatorare sau prin capitaluri proprii. Rata dobânzii debitoare este egală cu rata medie ponderată a dobânzii aplicată datoriiilor furnizorului de servicii de navigație aeriană. Rentabilitatea capitalurilor proprii este cea prevăzută în planul de performanță pentru perioada de referință și se bazează pe riscul financiar asumat de furnizorul de servicii de navigație aeriană.

În cazul în care furnizorii de servicii de navigație aeriană suportă costuri de închiriere a activelor fixe, aceste costuri nu se includ în calculul costului capitalului.

În ceea ce privește litera (e), costurile excepționale constau în costuri nerecurente legate de furnizarea de servicii de navigație aeriană, inclusiv impozitele și taxele vamale nerambursabile.

(5) Costurile determinate se alocă în mod transparent zonelor tarifare pentru care sunt suportate. Costurile determinate suportate pentru mai multe zone tarifare se alocă în mod proporțional, pe baza unei metodologii transparente.

În acest scop, autoritățile naționale de supervizare stabilesc, înainte de începerea fiecărei perioade de referință, criteriile utilizate pentru alocarea costurilor determinate către zonele tarifare, inclusiv în ceea ce privește literele (b) și (c) de la prezentul alineat, precum și criteriile de alocare a costurilor determinate între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală și includ aceste informații în planul de performanță, în conformitate cu punctul 3.3 litera (d) din anexa II.

Costurile determinate incluse în bazele de cost pentru zonele tarifare terminale acoperă costul următoarelor servicii:

- (a) serviciile de control de aerodrom sau serviciile de informare a zborurilor ale aerodromurilor, care includ serviciile consultative de trafic aerian și serviciile de alarmare;
 - (b) serviciile de trafic aerian legate de apropierea și plecarea aeronavelor în limitele unei anumite distanțe față de un aeroport definite pe baza cerințelor operaționale;
 - (c) partea proporțională a serviciilor de navigație aeriană comună serviciilor de navigație aeriană de rută și serviciilor de navigație aeriană terminală.
- (6) Costurile determinate suportate pentru zborurile scutite în conformitate cu articolul 31 alineatele (3)-(5) sunt compuse din:
- (a) costurile determinate ale zborurilor VFR scutite, calculate pe baza unei metodologii de calcul al costului marginal;
 - (b) costurile determinate ale zborurilor IFR scutite, calculate ca produsul următoarelor elemente:
 - (i) costurile determinate suportate pentru zborurile IFR, care constau în costurile determinate totale minus costurile determinate ale zborurilor VFR;
 - (ii) raportul dintre numărul de unități de servicii scutite și numărul total de unități de servicii, care este compus din unitățile de servicii aferente zborurilor IFR și, dacă nu sunt scutite, unitățile de servicii aferente zborurilor VFR.

Costurile determinate ale zborurilor VFR scutite se separă de costurile determinate suportate pentru zborurile IFR în scopul calculării ratei unitare.

(7) Autoritățile naționale de supervizare verifică, pentru fiecare zonă tarifară, dacă bazele de cost ale tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală sunt conforme cu cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și cu prezentul articol. În acest scop, autoritățile naționale de supervizare examinează documentele contabile relevante, inclusiv orice registru de active și alte materiale relevante pentru stabilirea bazei de cost a tarifelor.

Articolul 23

Costuri reale

Dispozițiile articolului 22 se aplică *mutatis mutandis* stabilirii costurilor reale.

Articolul 24

Transparența costurilor

- (1) Statele membre stabilesc bazele de cost ale tarifelor pentru fiecare zonă tarifară în mod transparent.
- (2) Cel târziu cu patru luni înainte de începerea perioadei de referință, statele membre consultă, în mod coordonat, furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la stabilirea prevăzută a costurilor determinate incluse în baza de cost a tarifelor de navigație aeriană de rută și terminală, la investițiile noi și existente, la previziunile în materie de unități de servicii și la politica tarifară pentru perioada de referință vizată.

Statele membre procedează astfel și în cursul unei perioade de referință, în cazul în care intenționează să solicite o revizuire a obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1).

Statele membre furnizează tabelele de raportare și informațiile solicitate în anexele VII și IX entităților invitate la consultare cu cel puțin trei săptămâni înainte de consultare.

- (3) În cursul perioadei de referință, statele membre consultă anual, în mod coordonat și în conformitate cu punctul 1 din anexa XII, furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la costurile reale suportate în cursul anului precedent și la diferența dintre costurile reale și costurile determinate incluse în planul de performanță.

Statele membre furnizează tabelul de raportare și informațiile solicitate în anexa VII entităților invitate la consultare cu cel puțin trei săptămâni înainte de consultare.

- (4) Statele membre furnizează Comisiei informațiile menționate la ultimul paragraf de la alineatele (2) și (3) la data la care acestea sunt furnizate părților consultate. Statele membre informează, de asemenea, Comisia cu privire la rezultatul consultării.

CAPITOLUL VI

CALCULUL RATELOR UNITARE ȘI AL TARIFELOR

Articolul 25

Calculul ratelor unitare

- (1) Statele membre calculează ratele unitare ale tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală înainte de începerea fiecărui an al perioadei de referință.
- (2) Aceste rate se calculează prin împărțirea la numărul total preconizat al unităților de servicii de navigație aeriană de rută sau terminală pentru anul în cauză, calculat în conformitate cu anexa VIII punctele 1, respectiv 2, a sumei algebrice a următoarelor elemente:
 - (a) costurile determinate, exprimate în termeni nominali, pentru anul în cauză, stabilite în planul de performanță;
 - (b) ajustările în funcție de inflație, în conformitate cu articolul 26;
 - (c) ajustările care rezultă din aplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic, în conformitate cu articolul 27 alineatele (2)-(5);
 - (d) ajustările care rezultă din aplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de costuri, în conformitate cu articolul 28 alineatele (4)-(6);
 - (e) ajustările care rezultă din aplicarea sistemelor de stimulente financiare, în conformitate cu articolul 11 alineatele (3)-(4);
 - (f) ajustările care rezultă din modularea tarifelor de navigație aeriană, în conformitate cu articolul 32;

- (g) ajustările care rezultă din variațiile traficului, în conformitate cu articolul 27 alineatul (8);
 - (h) ajustările care rezultă din variațiile traficului, în conformitate cu articolul 27 alineatul (9);
 - (i) deducerea altor venituri, în conformitate cu alineatul (3) din prezentul articol;
 - (j) finanțarea încrucișată între zonele tarifare de rută sau între zonele tarifare terminale, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;
 - (k) ajustările în funcție de diferențele de venituri rezultate din aplicarea temporară a ratei unitare în conformitate cu articolul 29 alineatul (5);
 - (l) ajustările referitoare la perioadele de referință anterioare.
- (3) În sensul alineatului (2) litera (i), următoarele venituri ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană obținute în anul n se deduc din costurile determinate ca „alte venituri”:
- (a) fondurile publice obținute de la autoritățile publice, inclusiv sprijinul financiar din partea programelor de asistență ale Uniunii;
 - (b) veniturile obținute din activități comerciale, în cazul în care statul membru sau statele membre în cauză au decis ca aceste venituri să fie deduse;
 - (c) în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, veniturile obținute din contracte sau acorduri încheiate între furnizorii de servicii de navigație aeriană și administratorii aeroporturilor, în cazul în care statul membru sau statele membre în cauză au decis ca veniturile respective să fie deduse.

În ceea ce privește litera (a), fondurile publice care acoperă costurile cu personalul și alte costuri de funcționare se deduc din costurile determinate cel târziu în anul $n + 2$. Fondurile publice care acoperă costurile de amortizare se deduc din costurile determinate în conformitate cu calendarul de amortizare a activului finanțat (durată și anuitate). Un stat membru poate decide să nu deducă din costurile determinate o sumă legată de costurile administrative suportate pentru raportarea privind acordul de finanțare, în cazul în care aceste costuri administrative nu sunt incluse în baza de cost a tarifelor. De asemenea, un stat membru poate decide să nu deducă din costurile determinate fondurile publice primite pentru a acoperi costurile care nu sunt cunoscute la momentul elaborării planului de performanță și, prin urmare, nu sunt incluse în baza de cost a tarifelor. Utilizatorii spațiului aerian nu suportă costurile acoperite de fonduri publice.

În ceea ce privește literele (b) și (c), veniturile menționate la literele respective se deduc din costurile determinate cel târziu în anul $n + 2$.

- (4) Ratele unitare se calculează în moneda națională.

În cazul în care statele membre decid să creeze o zonă tarifară comună în conformitate cu articolul 21 alineatul (4), rata unitară se calculează într-o singură monedă, care poate fi euro sau o altă monedă națională a unuia dintre statele membre în cauză. Statele membre în cauză înștiințează Comisia și CRCO al Eurocontrol cu privire la moneda aplicabilă.

Articolul 26

Ajustarea în funcție de inflație

Pentru fiecare an al perioadei de referință, costurile determinate incluse în bazele de cost ale tarifelor pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală ale anului n , exprimate în termeni nominali, se ajustează pe baza diferenței în procente dintre indicele inflației reale și indicele inflației prognozate pentru anul n respectiv și se includ ca ajustare pentru calculul ratei unitare pentru anul $n + 2$.

Costurile determinate menționate la articolul 22 alineatul (1) al treilea paragraf și costurile determinate menționate la articolul 22 alineatul (4) literele (c) și (d), în cazul în care se aplică contabilitatea în costuri istorice, nu fac obiectul niciunei ajustări în funcție de inflație.

Articolul 27

Mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de trafic

- (1) În ceea ce privește sistemele de stimulente menționate la articolul 11 alineatul (2), se aplică un mecanism de împărțire a riscurilor în materie de trafic. Potrivit acestui mecanism, riscul modificării veniturilor ca urmare a abaterilor de la previziunile în materie de unități de servicii prevăzute în planul de performanță este suportat în comun de furnizorii de servicii de navigație aeriană și de utilizatorii spațiului aerian, în conformitate cu dispozițiile prezentului articol.

(2) În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii se abate de la previziunile incluse în planul de performanță pentru anul n respectiv cu maximum 2 %, veniturile suplimentare sau pierderea de venituri care rezultă se suportă integral de către furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză.

(3) În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii depășește previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză cu mai mult de 2 %, 70 % din veniturile suplimentare obținute de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 2 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se transferă utilizatorilor spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.

În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii este inferior previziunilor în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză cu mai mult de 2 %, 70 % din pierderile de venituri suferite de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 2 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.

(4) În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii este mai mic de 90 % din previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză, pierderile de venituri suferite de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 10 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se recuperează integral de la utilizatorii spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.

În cazul în care, într-un an n dat, numărul real al unităților de servicii este mai mare de 110 % față de previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul n în cauză, veniturile suplimentare obținute de furnizorul sau furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză peste procentul de 10 % al diferenței dintre unitățile de servicii reale și cele prognozate se transferă integral utilizatorilor spațiului aerian prin ajustarea ratelor unitare în anul $n + 2$.

(5) Autoritățile naționale de supervizare pot adapta valorile parametrilor mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic prevăzut la alineatele (2) și (3). Atunci când adaptează aceste valori, autoritățile naționale de supervizare:

- (a) consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați cu privire la valorile avute în vedere;
- (b) se asigură că expunerea la risc a furnizorilor de servicii de navigație aeriană care rezultă din această adaptare nu este mai mică decât venitul maxim expus riscului în conformitate cu mecanismul prevăzut la alineatele (2) și (3);
- (c) iau în considerare variația costurilor legate de asigurarea capacității de către furnizorul de servicii de navigație aeriană în cauză, din cauza variațiilor traficului.

(6) Următoarele costuri determinate nu intră sub incidența dispozițiilor de la alineatele (2)-(5):

- (a) costurile determinate stabilite în conformitate cu articolul 22 alineatul (1) al treilea paragraf;
- (b) costurile determinate pentru servicii meteorologice.

(7) Statele membre pot exclude de la aplicarea alineatelor (2)-(5) costurile determinate ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană care au primit permisiunea de a presta servicii de navigație aeriană fără certificare, în conformitate cu articolul 7 alineatul (5) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004.

(8) În ceea ce privește costurile determinate menționate la alineatul (6) și, dacă este cazul, la alineatul (7), orice venituri suplimentare în anul n datorate diferențelor dintre unitățile de servicii reale și previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul respectiv se transferă utilizatorilor spațiului aerian, iar pierderile de venituri se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian printr-o ajustare a ratei unitare în anul $n + 2$.

(9) Ajustările ratelor unitare menționate la articolul 25 alineatul (2) literele (b), (c), (d), (e), (f), (g), (h), (i), (j), (k) și (l) nu intră sub incidența dispozițiilor de la alineatele (2)-(5). În ceea ce privește ajustările menționate la articolul 25 alineatul (2) literele (b), (c), (d), (e), (f), (g), (i), (j) și (k), orice venituri suplimentare în anul n datorate diferențelor dintre unitățile de servicii reale și previziunile în materie de unități de servicii incluse în planul de performanță pentru anul respectiv se transferă utilizatorilor spațiului aerian, iar pierderile de venituri se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian printr-o ajustare a ratei unitare în anul $n + 2$.

Articolul 28

Mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de costuri

(1) În ceea ce privește sistemele de stimulente menționate la articolul 11 alineatul (2), se aplică un mecanism de împărțire a riscurilor în materie de costuri. Potrivit acestui mecanism, diferențele dintre costurile determinate incluse în planul de performanță și costurile reale sunt împărțite între furnizorii de servicii de navigație aeriană și utilizatorii spațiului aerian, în conformitate cu dispozițiile prezentului articol.

- (2) Diferențele menționate la alineatul (1) se împart după cum urmează:
- (a) în cazul în care, pe parcursul întregii perioade de referință, costurile reale sunt inferioare costurilor determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză păstrează integral diferența care rezultă;
 - (b) în cazul în care, pe parcursul întregii perioade de referință, costurile reale depășesc costurile determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză acoperă integral diferența care rezultă.
- (3) Alineatul (2) nu se aplică dacă diferențele dintre costurile determinate și costurile reale rezultă din cel puțin una dintre următoarele modificări:
- (a) modificări neprevăzute ale costurilor investițiilor noi și existente;
 - (b) modificări neprevăzute ale costurilor menționate la articolul 22 alineatul (1) al treilea paragraf;
 - (c) modificări neprevăzute și semnificative ale costurilor pensiilor stabilite în conformitate cu articolul 22 alineatul (4), ca urmare a unor modificări neprevăzute ale legislației naționale în materie de pensii, ale legislației privind contabilitatea pensiilor sau ca urmare a unor modificări neprevăzute ale condițiilor de pe piețele financiare, cu condiția ca aceste modificări ale costurilor pensiilor să fie în afara controlului furnizorului de servicii de navigație aeriană și, în cazul creșterii costurilor, ca furnizorul de servicii de navigație aeriană să fi luat măsuri rezonabile pentru a gestiona creșterea costurilor în cursul perioadei de referință;
 - (d) modificări neprevăzute și semnificative ale costurilor care decurg din modificări neprevăzute ale ratelor dobânzilor la împrumuturile pentru finanțarea costurilor generate de furnizarea serviciilor de navigație aeriană, cu condiția ca aceste modificări ale costurilor să fie în afara controlului furnizorului de servicii de navigație aeriană și, în cazul creșterii costurilor, ca furnizorul de servicii de navigație aeriană să fi luat măsuri rezonabile pentru a gestiona creșterea costurilor în cursul perioadei de referință;
 - (e) modificări neprevăzute și semnificative ale costurilor generate de modificări imprevizibile ale legislației fiscale naționale sau alte elemente de cost noi neprevăzute care nu sunt incluse în planul de performanță, dar sunt impuse de lege.

Costurile determinate aferente costurilor menționate în prezentul alineat sunt identificate și clasificate în planul de performanță, în conformitate cu punctul 3.3 litera (h) din anexa II.

Diferențele dintre costurile determinate și cele reale menționate la prezentul alineat se identifică și se explică anual, în conformitate cu anexele VII și IX.

(4) În ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la alineatul (3) litera (a), diferențele dintre costurile determinate și costurile reale se împart după cum urmează:

- (a) dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale se situează sub costurile determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză rambursează diferența utilizatorilor spațiului aerian, printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$ sau în următoarea perioadă de referință, cu excepția cazului în care, pe baza unei justificări detaliate a furnizorului de servicii de navigație aeriană, autoritatea națională de supervizare decide, după consultarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian, că furnizorul de servicii de navigație aeriană nu trebuie să ramburseze o parte din diferența rezultată;
- (b) dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale depășesc costurile determinate cu cel mult 5 %, statele membre pot decide ca diferența să fie recuperată de la utilizatorii spațiului aerian de către furnizorul de servicii de navigație aeriană sau de către statul membru în cauză, printr-o majorare a ratei unitare în anul $n + 2$ sau în următoarea perioadă de referință, sub rezerva aprobării de către autoritatea națională de supervizare a unei justificări detaliate prezentate de furnizorul de servicii de navigație aeriană, în special cu privire la necesitatea de a crește capacitatea, și după consultarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.

În cazul în care, în cursul perioadei de referință, furnizorii de servicii de navigație aeriană intenționează să adauge, să anuleze sau să înlocuiască investiții majore în raport cu informațiile referitoare la investițiile majore identificate în planul de performanță în conformitate cu punctul 2.2 litera (b) din anexa II, aceste modificări sunt aprobate de autoritatea națională de supervizare, după consultarea reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.

(5) În ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la alineatul (3) litera (b), diferențele dintre costurile determinate și costurile reale se împart după cum urmează:

- (a) dacă, pe parcursul unui an calendaristic, costurile reale se situează sub costurile determinate stabilite pentru anul calendaristic respectiv, statele membre rambursează diferența utilizatorilor spațiului aerian printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$;

- (b) dacă, pe parcursul unui an calendaristic, costurile reale depășesc costurile determinate stabilite pentru anul calendaristic respectiv, statele membre recuperează diferența de la utilizatorii spațiului aerian printr-o majorare a ratei unitare în anul $n + 2$.
- (6) În ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la alineatul (3) literele (c), (d) și (e), diferențele dintre costurile determinate și costurile reale se împart după cum urmează:
- (a) dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale se situează sub costurile determinate, furnizorul de servicii de navigație aeriană sau statul membru în cauză rambursează diferența utilizatorilor spațiului aerian, printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$, în următoarea perioadă de referință sau, dacă sumele care trebuie recuperate au un impact disproporționat asupra ratei unitare, în următoarele două perioade de referință;
- (b) dacă, pe parcursul unui an calendaristic sau al întregii perioade de referință, costurile reale depășesc costurile determinate, statele membre pot decide ca diferența să fie recuperată de către furnizorul de servicii de navigație aeriană sau de către statul membru în cauză de la utilizatorii spațiului aerian, printr-o majorare a ratei unitare în anul $n + 2$, în următoarea perioadă de referință sau, dacă sumele care trebuie recuperate au un impact disproporționat asupra ratei unitare, în următoarele două perioade de referință.
- (7) Autoritățile naționale de supervizare verifică anual dacă furnizorii de servicii de navigație aeriană aplică în mod corect dispozițiile prezentului articol. Autoritățile naționale de supervizare întocmesc un raport până la data de 1 septembrie a anului $n + 1$ cu privire la modificările costurilor menționate la alineatul (3) care au avut loc în anul n . Raportul face obiectul unei consultări a reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian.

Autoritățile naționale de supervizare includ, de asemenea, în raportul care trebuie întocmit până la data de 1 septembrie a anului care urmează ultimului an al perioadei de referință soldul pentru întreaga perioadă de referință în ceea ce privește modificările neprevăzute ale costurilor menționate la alineatul (3) literele (a), (c), (d) și (e).

Articolul 29

Stabilirea ratelor unitare pentru zonele tarifare

- (1) Statele membre stabilesc anual o rată unitară pentru fiecare zonă tarifară în conformitate cu articolul 25. Fără a aduce atingere alineatului (3), ratele unitare nu se modifică în cursul unui an.
- (2) Statele membre stabilesc o rată unitară pentru anul n pentru fiecare zonă tarifară în conformitate cu următoarele cerințe:
- (a) autoritățile naționale de supervizare transmit Comisiei și CRCO al Eurocontrol, în numele statului lor membru, rata unitară calculată până la data de 1 iunie a anului $n - 1$. Această comunicare include tabelele de raportare și informațiile suplimentare prevăzute în anexele VII și IX;
- (b) înainte de data de 1 noiembrie a anului $n - 1$, dacă este necesar, autoritățile naționale de supervizare actualizează rata unitară calculată menționată la litera (a), în urma consultării utilizatorilor spațiului aerian. Ele transmit Comisiei și CRCO al Eurocontrol această rată unitară actualizată calculată, în numele statului lor membru, cel târziu până la data de 1 noiembrie a anului $n - 1$;
- (c) statele membre stabilesc rata unitară pentru anul n cel târziu la data de 20 decembrie a anului $n - 1$ și informează Comisia și CRCO cu privire la rata respectivă.
- (3) Comisia verifică dacă ratele unitare menționate la alineatul (2) sunt calculate în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 25 alineatul (2).

În cazul în care constată că o rată unitară nu îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 25 alineatul (2), Comisia notifică statul membru în cauză și îl invită să prezinte o rată unitară revizuită.

În cazul în care constată că rata unitară revizuită este calculată în conformitate cu cerințele prevăzute la articolul 25 alineatul (2), Comisia notifică acest lucru statului membru în cauză.

- (4) În cazul în care, din cauza timpului necesar pentru finalizarea procedurii menționate la alineatul (3), o rată unitară pentru anul n este revizuită după începutul anului la care se referă și această revizuire determină o diferență de venituri, rata unitară se ajustează după cum urmează:
- (a) o primă ajustare a ratei unitare în anul următor revizuirii ratei unitare; și
- (b) o ajustare finală a ratei unitare la doi ani după anul respectiv.

(5) Dacă statele membre nu au adoptat un plan de performanță înainte de începerea perioadei de referință sau dacă planul de performanță este revizuit în conformitate cu articolul 18 în cursul perioadei de referință, ratele unitare se recalculează, dacă este necesar, și se aplică cât mai curând posibil, pe baza planului de performanță adoptat sau a planului de performanță revizuit adoptat.

În cazul în care un plan de performanță este adoptat după începerea perioadei de referință, orice diferență de venituri cauzată de aplicarea ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza proiectului de plan de performanță, în locul ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza planului de performanță adoptat determină o primă ajustare a ratei unitare în anul următor adoptării planului de performanță și o ajustare finală a ratei unitare la doi ani după anul respectiv. Dispozițiile articolelor 27 și 28 se aplică pe baza planului de performanță adoptat și se aplică retroactiv începând cu prima zi a perioadei de referință.

În cazul în care un plan de performanță este revizuit în cursul perioadei de referință în conformitate cu articolul 18, orice diferență de venituri cauzată de aplicarea ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza planului de performanță adoptat, în locul ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza planului de performanță revizuit adoptat determină o primă ajustare a ratei unitare în anul următor adoptării planului de performanță revizuit și o ajustare finală a ratei unitare la doi ani după anul respectiv. Dispozițiile articolelor 27 și 28 se aplică pe baza planului de performanță revizuit adoptat și se aplică retroactiv începând cu prima zi a anului în care se aplică planul de performanță revizuit.

(6) Prin derogare de la articolul 25 alineatul (2), statele membre pot decide să stabilească rata unitară menționată la alineatul (1) la un nivel mai mic decât rata unitară calculată în conformitate cu articolul 25 alineatul (2). În acest caz, ele includ rata unitară mai scăzută în tabelele de raportare referitoare la calculul ratelor unitare în conformitate cu modelul din tabelul 2 din anexa IX. Diferența de venituri care rezultă nu se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian.

Articolul 30

Transparența ratelor unitare

(1) Până la data de 1 august a fiecărui an, statele membre consultă, în mod coordonat, furnizorii de servicii de navigație aeriană, reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și, dacă este cazul, administratorii aeroporturilor și coordonatorii de aeroporturi cu privire la elementele esențiale legate de punerea în aplicare a prezentului regulament, astfel cum se prevede la punctul 2 din anexa XII. Această consultare poate fi realizată odată cu consultarea menționată la articolul 24 alineatul (3).

Statele membre furnizează tabelele de raportare și informațiile solicitate în anexa IX părților consultate cu cel puțin trei săptămâni înainte de consultare.

(2) Statele membre furnizează Comisiei informațiile menționate la alineatul (1) al doilea paragraf la data la care acestea sunt furnizate părților consultate. Statele membre informează Comisia cu privire la rezultatul consultării.

Articolul 31

Calcularea tarifelor

(1) Tariful de rută pentru un zbor dat într-o zonă tarifară de rută dată este egal cu produsul dintre rata unitară stabilită pentru acea zonă tarifară de rută și unitățile de servicii de rută pentru zborul respectiv.

(2) Tariful de navigație aeriană terminală pentru un zbor dat într-o zonă tarifară terminală dată este egal cu produsul dintre rata unitară stabilită pentru acea zonă tarifară terminală și unitățile de servicii de navigație aeriană terminală pentru zborul respectiv.

În scopul calculării tarifului de navigație aeriană terminală, apropierea și plecarea unui zbor se consideră a fi un singur zbor. Unitatea de calcul este fie zborul de sosire, fie zborul de plecare.

(3) Statele membre scutesc următoarele zboruri de tarifele de rută:

(a) zborurile efectuate de aeronave cu o masă maximă la decolare autorizată mai mică de două tone metrice;

(b) zborurile mixte VFR/IFR în zonele tarifare în care acestea sunt efectuate exclusiv în condiții VFR și în care nu se percepe un tarif de rută pentru zborurile VFR;

- (c) zborurile efectuate exclusiv în scopul transportului, în misiune oficială, al monarhilor aflați la conducere și al membrilor apropiați ai familiei acestora, al șefilor de stat, al șefilor de guvern și al miniștrilor, atunci când în planul de zbor există o indicație a statutului sau o mențiune corespunzătoare care confirmă că zborul este efectuat exclusiv în acest scop;
- (d) zborurile de căutare și salvare autorizate de organismul competent adecvat.
- (4) Statele membre pot scuti următoarele zboruri de tarifele de rută:
 - (a) zborurile militare efectuate de aeronave ale unui stat membru sau ale oricărei țări terțe;
 - (b) zborurile de pregătire efectuate exclusiv în spațiul aerian al statului membru în cauză și exclusiv în scopul obținerii unei licențe sau a unei calificări în cazul echipajului de zbor din cabina de pilotaj, atunci când în planul de zbor există o mențiune corespunzătoare care confirmă că zborul este efectuat exclusiv în acest scop;
 - (c) zborurile efectuate exclusiv în scopul verificării sau testării echipamentelor utilizate sau destinate utilizării ca mijloace de asistență de la sol pentru navigația aeriană, excluzând zborurile de poziționare efectuate de aeronavele respective;
 - (d) zborurile care se încheie pe aeroportul de unde a decolat aeronava și în timpul cărora nu s-a efectuat nicio aterizare intermediară;
 - (e) zborurile VFR;
 - (f) zborurile umanitare autorizate de organismul competent adecvat;
 - (g) zborurile efectuate de organele vamale și de poliție.
- (5) Statele membre pot scuti de tarifele de navigație aeriană terminală zborurile menționate la alineatele (3) și (4).
- (6) Statele membre acoperă costurile serviciilor pe care furnizorii de servicii de navigație aeriană le-au furnizat zborurilor scutite de tarife de navigație aeriană de rută sau terminală în conformitate cu alineatul (3), (4) sau (5).

Articolul 32

Modularea tarifelor de navigație aeriană

- (1) Statele membre pot, pe o bază nediscriminatorie și transparentă, să moduleze tarifele de navigație aeriană pentru utilizatorii spațiului aerian pentru:
 - (a) a optimiza utilizarea serviciilor de navigație aeriană;
 - (b) a reduce impactul activităților de zbor asupra mediului;
 - (c) a reduce nivelul de aglomerare a rețelei într-o anumită zonă sau pe o anumită rută în anumite momente;
 - (d) a accelera implementarea capacităților SESAR ATM, înainte de perioada de timp stabilită în proiectele comune menționate la articolul 15a alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, în special în vederea acordării de stimulente pentru echiparea aeronavelor cu sisteme incluse în aceste proiecte comune.

Statele membre se asigură că modularea tarifelor în ceea ce privește literele (a)-(c) de la prezentul alineat nu duce la nicio modificare globală a veniturilor anuale ale furnizorului de servicii de navigație aeriană comparativ cu situația în care tarifele nu ar fi fost modulate. Surplusurile sau deficitul înregistrate la recuperare antrenează o ajustare a ratei unitare în anul $n + 2$.

- (2) Modularea tarifelor de navigație aeriană se aplică pentru tarifele de rută sau pentru tarifele de navigație aeriană terminală sau pentru ambele.

Înainte de aplicarea modulării tarifelor, statele membre consultă reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian și furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați cu privire la modularea avută în vedere.

- (3) Autoritățile naționale de supervizare monitorizează punerea în aplicare corespunzătoare a modulării tarifelor de navigație aeriană de către furnizorii de servicii de navigație aeriană și raportează în conformitate cu articolul 37 alineatul (1).

Articolul 33

Perceperea tarifelor

- (1) Statele membre pot percepe tarifele printr-un tarif unic per zbor. Dacă tarifele se facturează și se percep la nivel regional, moneda de facturare poate fi euro, la rata unitară respectivă putându-se adăuga o rată unitară administrativă pentru costurile de facturare și de percepere.

- (2) Statele membre se asigură că sumele percepute în numele lor sunt utilizate pentru finanțarea costurilor determinate în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament.
- (3) Utilizatorii spațiului aerian plătesc prompt și integral toate tarifele de navigație aeriană datorate în conformitate cu prezentul regulament.
- (4) Statele membre se asigură că sunt aplicate măsuri de executare eficace și proporționale, atunci când este necesar, pentru perceperea tarifelor de navigație aeriană. Aceste măsuri pot include refuzarea serviciilor, reținerea aeronavelor sau alte măsuri de executare, în conformitate cu legislația statului membru în cauză.

CAPITOLUL VII

DISPOZIȚII SPECIALE

Articolul 34

Sistemul de tarificare simplificat

- (1) Sub rezerva condițiilor prevăzute la alineatul (2), statele membre pot decide să stabilească și să aplice un sistem de tarificare simplificat pe durata unei întregi perioade de referință în ceea ce privește:
- (a) una sau mai multe zone tarifare de rută și una sau mai multe zone tarifare terminale;
 - (b) unul sau mai mulți furnizori de servicii de navigație aeriană care furnizează servicii în zona sau zonele tarifare menționate la litera (a).
- (2) Statele membre pot decide să instituie și să aplice un sistem de tarificare simplificat menționat la alineatul (1) numai dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:
- (a) o decizie a Comisiei adoptată în temeiul articolului 14 alineatul (2) sau al articolului 15 alineatul (2) sau alineatul (4) confirmă faptul că obiectivele de performanță prevăzute de statul membru în proiectul de plan de performanță menționat la articolul 12 sunt conforme cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii;
 - (b) obiectivele de performanță în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, capacității și mediului au fost atinse în cei trei ani care precedă adoptarea proiectului de plan de performanță menționat la articolul 12;
 - (c) planul de performanță include un sistem de stimulente pentru obiectivele de capacitate, astfel cum se prevede la articolul 11;
 - (d) furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză și utilizatorii spațiului aerian în cauză au fost consultați cu privire la decizia avută în vedere și utilizatorii spațiului aerian care reprezintă cel puțin 65 % din zborurile IFR operate în spațiul aerian în care statul membru sau statele membre în cauză sunt responsabile de furnizarea serviciilor de navigație aeriană sunt de acord cu decizia respectivă.
- (3) În cazul în care statele membre decid să instituie și să aplice un sistem de tarificare simplificat în temeiul alineatului (2), acestea nu aplică:
- (a) mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de trafic menționat la articolul 11 alineatul (2) și la articolul 27. Prin neaplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic, aceste riscuri sunt suportate așadar în totalitate de furnizorul de servicii de navigație aeriană;
 - (b) dispozițiile articolului 28 alineatele (4)-(6) referitoare la mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de costuri;
 - (c) surplusurile sau deficitul înregistrate la recuperare care rezultă din modularea tarifelor de navigație aeriană, în conformitate cu articolul 32.
- Orice raportare din anii anteriori perioadei de referință pentru care se aplică sistemul de tarificare simplificat este luată în considerare la calcularea ratelor unitare.
- (4) În cazul în care decid să instituie și să aplice un sistem de tarificare simplificat în temeiul alineatului (2), statele membre precizează și justifică decizia lor în planul de performanță, în conformitate cu punctul 1.7 din anexa II.

Articolul 35

Servicii de navigație aeriană terminală, servicii CNS, MET și AIS și servicii de date ATM supuse unor condiții de piață

- (1) Sub rezerva dispozițiilor prezentului articol, statele membre pot decide, fie înainte, fie pe parcursul unei perioade de referință, că furnizarea onora sau a tuturor serviciilor de navigație aeriană terminală, a serviciilor CNS, MET și AIS sau a serviciilor de date referitoare la managementul traficului aerian („ATM”) furnizate în zonele lor tarifare stabilite în conformitate cu articolul 21 este supusă condițiilor de piață.

(2) În cazul în care unul sau mai multe state membre decid să aplice alineatul (1) pentru perioada de referință următoare sau, după caz, pentru restul perioadei de referință și pentru serviciile în cauză, statul membru sau statele membre respective:

- (a) nu aplică obiective de rentabilitate, inclusiv stabilirea costurilor determinate, pentru indicatorii-cheie de performanță menționați în anexa I secțiunea 2 punctul 4.1;
- (b) nu aplică mecanisme de împărțire a riscurilor în materie de trafic și de costuri în conformitate cu articolele 27 și 28;
- (c) nu stabilesc stimulente financiare în domeniile-cheie de performanță ale capacității și mediului, în conformitate cu articolul 11;
- (d) nu calculează tarife de navigație aeriană terminală în conformitate cu articolul 31 alineatul (2);
- (e) nu stabilesc rate unitare de navigație aeriană terminală în conformitate cu articolul 29;
- (f) nu se supun cerințelor privind consultarea prevăzute la articolul 24 alineatul (3).

Literele (d)-(f) se aplică numai serviciilor de navigație aeriană terminală.

În cazul în care, în cursul unei perioade de referință, un stat membru decide să aplice alineatul (1), acesta își revizuieste și planul de performanță, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1), în privința serviciilor în cauză.

(3) Un stat membru decide să aplice alineatul (1) numai după ce a încheiat toate etapele următoare:

- (a) autoritatea sa națională de supervizare a constatat, pe baza unei evaluări detaliate în conformitate cu condițiile stabilite în anexa X, că furnizarea serviciilor în cauză este supusă condițiilor de piață;
- (b) a consultat reprezentanții utilizatorilor spațiului aerian vizați cu privire la decizia avută în vedere și la evaluarea respectivă și a luat în considerare observațiile acestora, dacă era cazul;
- (c) a făcut publice decizia avută în vedere și evaluarea respectivă;
- (d) a prezentat Comisiei decizia avută în vedere și evaluarea respectivă și a primit acordul acesteia.

În ceea ce privește litera (d), statul membru prezintă evaluarea cel târziu cu 12 luni înainte de începerea unei perioade de referință sau, în cazul unei evaluări efectuate în cursul perioadei de referință, fără întârzieri nejustificate după finalizarea evaluării. Comisia informează statul membru în cauză dacă este de acord că evaluarea a fost efectuată în conformitate cu condițiile prevăzute în anexa X. Comisia procedează astfel fără întârzieri nejustificate. Dacă este necesar, Comisia solicită statului membru în cauză informații suplimentare, pe care acesta le furnizează fără întârzieri nejustificate.

(4) În cazul în care un stat membru decide să aplice alineatul (1), autoritatea sa națională de supervizare evaluează în mod regulat dacă condițiile prevăzute în anexa X continuă să fie îndeplinite.

În cazul în care autoritatea națională de supervizare constată că aceste condiții nu mai sunt îndeplinite, statul membru revocă decizia, fără întârzieri nejustificate, după parcurgerea etapelor prevăzute la alineatul (3) literele (b)-(d).

În urma revocării, statul membru nu aplică, pentru perioada de referință următoare sau, după caz, pentru restul perioadei de referință, exceptările menționate la alineatul (2) primul paragraf în ceea ce privește serviciile în cauză. În cazul în care revocarea survine în cursul perioadei de referință, statul membru în cauză își revizuieste și planul de performanță, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1).

(5) În cazul în care serviciile care intră sub incidența alineatului (1) sunt furnizate într-o zonă tarifară comună creată în conformitate cu articolul 21 alineatul (4), statele membre în cauză pot decide că furnizarea unora sau a tuturor acestor servicii este supusă condițiilor de piață numai în comun. În acest caz, ele asigură în comun respectarea cerințelor prevăzute de prezentul articol.

(6) În cazul în care un stat membru decide să aplice alineatul (1), acesta transmite Comisiei informațiile specificate în anexa XI în primul an al fiecărei perioade de referință. Comisia nu pune la dispoziția publicului informațiile respective.

CAPITOLUL VIII

FURNIZAREA DE INFORMAȚII, MONITORIZAREA ȘI PUBLICAREA INFORMAȚIILOR

Articolul 36

Furnizarea de informații

(1) În scopul monitorizării în conformitate cu articolul 37, autoritățile naționale de supervizare, furnizorii de servicii de navigație aeriană, administratorii aeroporturilor, coordonatorii de aeroporturi, utilizatorii spațiului aerian și administratorul rețelei furnizează Comisiei datele menționate în anexa VI în conformitate cu cerințele specifice aplicabile fiecărei părți prevăzute în anexa respectivă. Datele se furnizează gratuit, în format electronic.

În ceea ce privește utilizatorii spațiului aerian, prezentul articol se aplică numai utilizatorilor care operează un număr de peste 35 000 de zboruri pe an în spațiul aerian european, calculat ca medie pe cei trei ani precedenți.

(2) În cazul în care părțile menționate la alineatul (1) au furnizat deja o parte sau toate datele respective către Eurocontrol sau Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, ele nu sunt obligate să furnizeze Comisiei aceste date, cu condiția să informeze Comisia cu privire la datele pe care le-au furnizat deja, la momentul furnizării acestora și să precizeze dacă le-au transmis către Eurocontrol sau către Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației.

(3) Părțile menționate la alineatul (1) iau măsurile necesare pentru a asigura calitatea, validarea și transmiterea la timp a datelor pe care trebuie să le furnizeze în conformitate cu alineatul (1). La cererea Comisiei, acestea furnizează informații cu privire la verificările de calitate și la procesele de validare a datelor respective.

Articolul 37

Monitorizare și raportare

(1) Autoritățile naționale de supervizare monitorizează performanța serviciilor de navigație aeriană furnizate în spațiul aerian de care sunt responsabile, cu scopul de a evalua dacă sunt îndeplinite obiectivele de performanță incluse în planurile de performanță.

În cazul în care o autoritate națională de supervizare constată că aceste obiective nu sunt îndeplinite sau că riscă să nu fie îndeplinite, ea informează de îndată Comisia cu privire la acest fapt. Fără întârzieri nejustificate, statul membru sau autoritatea națională de supervizare în cauză aplică, pentru a remedia situația și a atinge obiectivele stabilite în planul de performanță, măsurile adecvate pe care le-au definit, luând în considerare măsurile de remediere menționate la articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123. Statele membre comunică fără întârziere Comisiei măsurile corespunzătoare.

Până la data de 1 iunie a fiecărui an, autoritățile naționale de supervizare raportează Comisiei rezultatele monitorizării menționate la primul paragraf din anul precedent.

(2) Comisia monitorizează performanța funcțiilor de rețea și evaluează dacă sunt îndeplinite obiectivele de performanță incluse în planul de performanță al rețelei.

În cazul în care constată că obiectivele de performanță incluse în planul de performanță al rețelei nu sunt îndeplinite sau riscă să nu fie îndeplinite, Comisia solicită administratorului rețelei să definească măsurile adecvate pentru a remedia situația și a îndeplini obiectivele respective. Administratorul rețelei comunică măsurile respective Comisiei fără întârzieri nejustificate.

(3) Pe baza rapoartelor menționate la alineatul (1) ultimul paragraf, a propriei monitorizări menționate la alineatul (2) și a analizei datelor primite în conformitate cu articolul 36 alineatul (1), Comisia monitorizează performanța furnizării de servicii de navigație aeriană și a funcțiilor de rețea și efectuează evaluări periodice ale îndeplinirii obiectivelor de performanță. Comisia informează statele membre cu privire la activitățile sale de monitorizare cel puțin o dată pe an.

Articolul 38

Publicare

(1) Statele membre pun la dispoziția publicului, în special prin mijloace electronice, următoarele informații:

- (a) orice decizie pe care au luat-o în temeiul articolului 1 alineatele (4) și (5);
- (b) orice decizie pe care au luat-o în temeiul articolului 35 alineatul (3) litera (c);
- (c) proiectele lor de planuri de performanță menționate la articolul 12;
- (d) planurile de performanță adoptate menționate la articolul 16;
- (e) tabelele de raportare menționate la articolele 24, 29 și 30.

(2) Administratorul rețelei pune la dispoziția publicului, în special prin mijloace electronice, următoarele informații:

- (a) proiectul de plan de performanță al rețelei menționat la articolul 19 alineatul (1);
- (b) planul de performanță al rețelei adoptat menționat la articolul 19 alineatul (3).

(3) Comisia pune la dispoziția publicului, în special prin mijloace electronice, rapoartele și documentele justificative elaborate de organismul de evaluare a performanței cu privire la asistența acordată de acest organism în conformitate cu articolul 3.

CAPITOLUL IX

DISPOZIȚII FINALE*Articolul 39***Motivarea și contestarea deciziilor naționale**

Statele membre se asigură că deciziile luate de către autoritățile lor naționale competente în temeiul prezentului regulament sunt motivate corespunzător și pot face obiectul unei căi de atac jurisdicționale eficiente, în conformitate cu legislația națională.

*Articolul 40***Abrogare**

Regulamentele de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013 se abrogă cu efect de la 1 ianuarie 2020. Cu toate acestea, regulamentele respective continuă să se aplice în scopul punerii în aplicare a sistemelor de performanță și de tarificare aferente celei de a doua perioade de referință.

*Articolul 41***Intrare în vigoare**

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

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

Adoptat la Bruxelles, 11 februarie 2019.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNKER

ANEXA I

INDICATORI-CHEIE DE PERFORMANȚĂ (KPI) PENTRU STABILIREA OBIECTIVELOR ȘI INDICATORI PENTRU MONITORIZARE

SECȚIUNEA 1

KPI pentru stabilirea obiectivelor la nivelul Uniunii și indicatori pentru monitorizare la nivelul Uniunii**1. SIGURANȚĂ****1.1. Indicatori-cheie de performanță**

Nivelul minim al eficacității managementului siguranței care trebuie atins de furnizorii de servicii de navigație aeriană certificați pentru furnizarea de servicii de trafic aerian. Acest KPI măsoară nivelul de implementare a următoarelor obiective de management al siguranței:

- (a) politica și obiectivele în domeniul siguranței;
- (b) managementul riscurilor la adresa siguranței;
- (c) asigurarea siguranței;
- (d) promovarea siguranței;
- (e) cultura siguranței.

1.2. Indicatori pentru monitorizare

- (a) Rata pătrunderilor neautorizate pe pistă la nivelul Uniunii cu impact asupra siguranței, calculată în conformitate cu punctul 1.2 litera (a) din secțiunea 2;
- (b) Rata nerespectării distanțelor minime de separare la nivelul Uniunii cu impact asupra siguranței, calculată în conformitate cu punctul 1.2 litera (b) din secțiunea 2.

2. MEDIU**2.1. Indicatori-cheie de performanță**

Acest KPI măsoară eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, calculată după cum urmează:

- (a) indicatorul este comparația dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei reale stabilite pe baza datelor de supraveghere și distanța parcursă, prin însumarea zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian definit la articolul 1, denumit în continuare „spațiul aerian european”, sau care îl traversează;
- (b) „segmentul pe rută” înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;
- (c) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian european, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian european ca fiind originea sau, respectiv, destinația, și nu aeroportul de plecare sau de destinație;
- (d) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din spațiul aerian european care traversează un spațiu aerian neeuropean, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian european;
- (e) „distanța parcursă” este o funcție a poziției punctelor de intrare și ieșire ale zborului în și din fiecare porțiune a spațiului aerian pentru toate segmentele traiectoriei. Distanța parcursă reprezintă contribuția punctelor respective la distanța ortodromică dintre originea și destinația zborului;
- (f) indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.

2.2. Indicatori pentru monitorizare

- (a) Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus, calculată după cum urmează:
 - (i) diferența dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei ultimului plan de zbor depus și partea corespunzătoare din distanța ortodromică, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian european sau care îl traversează;

- (ii) „segmentul pe rută” înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;
 - (iii) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian european, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian european ca fiind originea sau, respectiv, destinația, și nu aeroportul de plecare sau de destinație;
 - (iv) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din spațiul aerian european care traversează un spațiu aerian neeuropean, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian european.
 - (v) indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.
- (b) Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare celei mai scurte traiectorii cu constrângeri, calculată după cum urmează:
- (i) indicatorul reprezintă diferența dintre lungimea segmentului pe rută al celei mai scurte rute cu constrângeri disponibile pentru planificarea zborului, astfel cum a fost calculată de algoritmi de calcul al traiectoriei și de sistemele de validare a planurilor de zbor ale administratorului de rețea, măsurată între punctele de intrare și de ieșire ale celor două regiuni de control terminal, și porțiunea corespunzătoare din distanța ortodromică pentru toate zborurile IFR din interiorul spațiului aerian european sau care îl traversează;
 - (ii) acest indicator ține cont de restricțiile de spațiu aerian în zilele cu și fără activități militare publicate în documentul privind disponibilitatea rutelor emis de administratorul de rețea și de statutul real al rutelor condiționate la momentul ultimului plan de zbor depus;
 - (iii) „segmentul pe rută” se referă la segmentul din afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;
 - (iv) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian european, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian european ca fiind originea sau, respectiv, destinația, și nu aeroportul de plecare sau de destinație;
 - (v) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din spațiul aerian european care traversează un spațiu aerian neeuropean, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian european;
 - (vi) indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.
- (c) Utilizarea efectivă a unui spațiu aerian rezervat sau segregat, calculată ca raport între timpul alocat solicitat inițial pentru rezervare sau segregare față de traficul aerian general și timpul alocat final utilizat pentru activitatea care necesită o astfel de segregare sau rezervare. Indicatorul se calculează pentru toate alocările de spațiu aerian notificate administratorului de rețea.
- (d) Rata de planificare prin intermediul structurilor de spațiu aerian disponibile, inclusiv spațiul aerian rezervat sau segregat și rutele condiționate, pentru traficul aerian general, calculată ca raport între aeronavele care depun planuri de zbor prin aceste structuri de spațiu aerian și numărul de aeronave care ar fi putut să planifice zboruri prin structurile respective.
- (e) Rata de utilizare a structurilor de spațiu aerian disponibile, inclusiv spațiul aerian rezervat sau segregat și rutele condiționate, de către traficul aerian general, calculată ca raport între aeronavele care efectuează zboruri prin aceste structuri de spațiu aerian și numărul de aeronave care ar fi putut să planifice zboruri prin structurile respective.

3. CAPACITATE

3.1. Indicator-cheie de performanță

Numărul mediu de minute de întârziere ATFM pe rută per zbor imputabile serviciilor de navigație aeriană, calculat după cum urmează:

- (a) întârzierea ATFM pe rută este întârzierea calculată de administratorul de rețea, exprimată ca diferența dintre ora de decolare estimată și ora de decolare calculată, alocată de administratorul de rețea;

(b) în scopul acestui indicator:

„ora de decolare estimată” înseamnă ora prevăzută pentru desprinderea de pistă a aeronavei, calculată de administratorul de rețea și bazată pe cea mai recentă oră estimată de punere în mișcare sau pe ora-țintă de punere în mișcare pentru aeroporturile care aplică proceduri de luare a deciziilor în colaborare, plus timpul estimat de rulare la decolare, calculat de administratorul de rețea;

„ora de decolare calculată” înseamnă ora alocată de administratorul de rețea în ziua operațiunii, ca urmare a alocării tactice a sloturilor, la care se preconizează că o aeronavă se va desprinde de pistă;

„timpul estimat de rulare la decolare” înseamnă timpul estimat între momentul punerii în mișcare și momentul decolării. Estimarea include orice marjă de întârziere în punctul de așteptare sau dejivrarea la distanță înainte de decolare;

(c) acest indicator acoperă toate zborurile IFR și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;

(d) acest indicator se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

3.2. Indicatori pentru monitorizare

(a) Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii ATFM la sosire per zbor imputabilă serviciilor de navigație aeriană terminală și aeroportuară și cauzată de restricții de aterizare la aeroportul de destinație, calculată după cum urmează:

(i) acest indicator este întârzierea ATFM medie generată la sosire per zbor IFR care sosește;

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

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

(b) Procentul zborurilor cu întârzieri ATFM pe rută mai mari de 15 minute, calculat după cum urmează:

(i) întârzierea ATFM pe rută calculată în conformitate cu punctul 3.1 litera (a);

(ii) acest indicator acoperă toate zborurile IFR și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;

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

(c) Durata medie, exprimată în minute, a întârzierilor la plecare per zbor, indiferent de cauză, calculată după cum urmează:

(i) acest indicator reprezintă întârzierea medie care poate fi atribuită:

— întârzierilor datorate operațiunilor companiilor aeriene;

— întârzierii ATFM pe rută raportate de utilizatorii spațiului aerian;

— întârzierilor în lanț;

— întârzierii operațiunilor aeroportuare, inclusiv întârzierilor ATFM în aeroporturi raportate de utilizatorii spațiului aerian și cauzate de reglementările bazate pe volumul de trafic pentru care locul de referință este clasificat ca zonă de aerodrom sau aerodrom;

(ii) acest indicator acoperă toate zborurile IFR și se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

4. RENTABILITATE

4.1. Indicatori-cheie de performanță

Variația de la an la an a costului unitar determinat (DUC) mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută, calculată după cum urmează:

(a) acest indicator este exprimat ca procent, reflectând variația de la an la an a DUC mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută, pornind de la valoarea de referință menționată la articolul 9 alineatul (4) litera (a);

- (b) acest indicator se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;
- (c) DUC mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută este raportul dintre costurile determinate pentru serviciile de rută și traficul de rută preconizat, exprimat în unități de servicii de rută, care se anticipează pentru fiecare an al perioadei de referință la nivelul Uniunii, așa cum figurează în ipotezele Comisiei pentru stabilirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii, în conformitate cu articolul 9 alineatul (3);
- (d) DUC mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută se calculează în euro și în termeni reali.

4.2. Indicatori pentru monitorizare

Costul unitar real suportat de utilizatori în mod separat pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală la nivelul Uniunii, calculat după cum urmează:

- (a) acest indicator este calculat pentru întregul an calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință ca medie ponderată a sumei DUC pentru fiecare stat membru pentru serviciile de navigație aeriană și a ajustărilor în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) care rezultă din acel an;
- (b) acest indicator este exprimat în euro, în termeni reali.

SECȚIUNEA 2

KPI pentru stabilirea obiectivelor la nivel local și indicatori pentru monitorizare la nivel local

1. SIGURANȚĂ

1.1. Indicator-cheie de performanță

Nivelul eficacității managementului siguranței în conformitate cu punctul 1.1 din secțiunea 1.

În sensul acestui indicator, „local” înseamnă la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

1.2. Indicatori pentru monitorizare

- (a) Rata pătrunderilor neautorizate pe pistă pe aeroporturile situate într-un stat membru, calculată ca număr total de pătrunderi neautorizate pe pistă cu un impact asupra siguranței care au avut loc pe aeroporturile respective, împărțit la numărul total de mișcări IFR și VFR efectuate pe aeroporturile respective.
- (b) Rata nerespectării distanțelor minime de separare în spațiul aerian al tuturor unităților de control ale serviciilor de trafic aerian dintr-un stat membru, calculată ca număr total de nerespectări ale distanțelor minime de separare cu un impact asupra siguranței care au avut loc în spațiul aerian respectiv, împărțit la numărul total de ore de zbor controlate în spațiul aerian respectiv.
- (c) Rata pătrunderilor neautorizate pe pistă pe un aeroport calculată ca număr total de pătrunderi neautorizate pe pistă la care au avut o contribuție serviciile de trafic aerian sau serviciile CNS, cu un impact asupra siguranței, care au avut loc pe aeroportul respectiv, împărțit la numărul total de mișcări IFR și VFR efectuate pe aeroportul respectiv.
- (d) Rata nerespectării distanțelor minime de separare în spațiul aerian în care furnizorul de servicii de navigație aeriană furnizează servicii de trafic aerian, calculată ca număr total de nerespectări ale distanțelor minime de separare la care au avut o contribuție serviciile de trafic aerian sau serviciile CNS, cu un impact asupra siguranței, împărțit la numărul total de ore de zbor controlate în spațiul aerian respectiv.
- (e) În cazul în care sunt implementate sisteme automate de înregistrare a datelor de siguranță, utilizarea acestor sisteme de către furnizorii de servicii de navigație aeriană, ca o componentă a cadrului lor de gestionare a riscurilor de siguranță, în scopul colectării, stocării și analizării în timp aproape real a datelor referitoare cel puțin la nerespectarea distanțelor minime de separare și la pătrunderile neautorizate pe pistă.

Indicatorii pentru monitorizare menționați la acest punct se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.

În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (a) și (c), „local” înseamnă la nivel de aeroport. În sensul indicatorului prevăzut la litera (b), „local” înseamnă la nivel național. În sensul indicatorului prevăzut la litera (d), „local” înseamnă la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană.

2. MEDIU

2.1. Indicator-cheie de performanță

Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, calculată după cum urmează:

- (a) acest indicator este comparația dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei reale stabilite pe baza datelor de supraveghere și distanța parcursă, prin însumarea zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;
- (b) „segmentul pe rută” înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor de origine și de destinație;
- (c) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian local, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;
- (d) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian nelocal, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;
- (e) „distanța parcursă” este o funcție a poziției punctelor de intrare și ieșire ale zborului în și din spațiul aerian local. Distanța parcursă reprezintă contribuția punctelor respective la distanța ortodromică dintre originea și destinația zborului;
- (f) în sensul acestui indicator, „local” înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de performanță;
- (g) indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.

2.2. Indicatori pentru monitorizare

- (a) Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus, calculată la nivel local după cum urmează:
 - (i) diferența dintre lungimea segmentului pe rută al traiectoriei ultimului plan de zbor depus și partea corespunzătoare din distanța ortodromică, prin însumarea tuturor zborurilor IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;
 - (ii) „segmentul pe rută” înseamnă distanța de zbor parcursă în afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor;
 - (iii) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian local, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;
 - (iv) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian nelocal, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;
 - (v) indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.
- (b) Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare celei mai scurte traiectorii cu constrângeri, calculată la nivel local după cum urmează:
 - (i) indicatorul reprezintă diferența dintre lungimea segmentului pe rută al celei mai scurte rute cu constrângeri disponibile pentru planificarea zborului, astfel cum a fost calculată de algoritmi de calcul al traiectoriei și de sistemele de validare a planurilor de zbor ale administratorului de rețea, și distanța parcursă pentru toate zborurile IFR din interiorul spațiului aerian local sau care îl traversează;
 - (ii) acest indicator ține cont de restricțiile de spațiu aerian publicate în documentul privind disponibilitatea rutelor emis de administratorul de rețea și de statutul real al rutelor condiționate la momentul ultimului plan de zbor depus;
 - (iii) „segmentul pe rută” înseamnă segmentul din afara unui cerc de 40 de mile nautice în jurul aeroporturilor de origine și de destinație;

- (iv) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din afara spațiului aerian local, pentru calcularea acestui indicator se iau în considerare punctele de intrare sau de ieșire din spațiul aerian local;
 - (v) în cazul zborurilor cu plecarea sau sosirea pe un aeroport din spațiul aerian local care traversează un spațiu aerian nelocal, pentru calcularea acestui indicator se ia în considerare numai segmentul din spațiul aerian local;
 - (vi) „distanța parcursă” este o funcție a poziției punctelor de intrare și ieșire ale zborului în și din spațiul aerian local. Distanța parcursă reprezintă contribuția punctelor respective la distanța ortodromică dintre punctele de origine și de destinație ale zborului.
 - (vii) indicatorul se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință, ca medie. La calcularea acestei medii, cele mai mari zece valori zilnice și cele mai mici zece valori zilnice sunt excluse din calcul.
- (c) Timpul suplimentar petrecut în faza de rulare la decolare, calculat la nivel local după cum urmează:
- (i) indicatorul este diferența dintre timpul efectiv de rulare la decolare și timpul de rulare la decolare fără restricții;
 - (ii) timpul de rulare la decolare fără restricții este timpul de rulare la decolare în perioade neaglomerate cu trafic redus pe un aeroport;
 - (iii) acest indicator este exprimat în minute per plecare și se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.
- (d) Timpul suplimentar petrecut în spațiul aerian terminal, calculat la nivel local după cum urmează:
- (i) acest indicator este diferența dintre timpul de tranzit în zona de secvențializare și spațiere a sosirilor (ASMA) și timpul de rulare fără restricții, pe baza timpului de tranzit în ASMA;
 - (ii) timpul fără restricții pe baza timpului de tranzit în ASMA este stabilit pentru fiecare grupă de zboruri cu aceiași parametri, și anume clasa aeronavei, sectorul de intrare în ASMA și pista de sosire, și reprezintă timpul de tranzit în perioadele neaglomerate cu trafic redus;
 - (iii) acest indicator este exprimat în minute per sosire și se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;
 - (iv) zona ASMA este definită ca un cilindru cu o rază de 40 de mile nautice în jurul aeroportului de sosire.
- (e) Proporția sosirilor care aplică o operațiune de coborâre continuă (CDO), calculată la nivel local după cum urmează:
- (i) acest indicator reprezintă raportul dintre numărul total de sosiri care efectuează o CDO dintr-un punct de referință situat la o înălțime deasupra solului definită de autoritatea națională de supervizare și numărul total de operațiuni de sosire;
 - (ii) acest indicator este exprimat ca procent și se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.
- (f) Utilizarea efectivă a spațiului aerian local rezervat sau segregat, calculată în conformitate cu punctul 2.2 litera (c) din secțiunea 1.
- (g) Rata de planificare prin intermediul structurilor de spațiu aerian local disponibile, calculată în conformitate cu punctul 2.2 litera (d) din secțiunea 1.
- (h) Rata de utilizare a structurilor de spațiu aerian local disponibile, calculată în conformitate cu punctul 2.2 litera (e) din secțiunea 1.
- (i) În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (a) și (b), „local” înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de performanță, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră. În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (c) și (d), „local” înseamnă la nivelul unui aeroport cu minimum 80 000 de mișcări de transport aerian IFR pe an. În sensul indicatorului prevăzut la litera (e), „local” înseamnă la nivel de aeroport. În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (f)-(h), „local” înseamnă la nivel național cu o defalcare la nivelul ariei de responsabilitate a centrelor de control regional, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră.

3. CAPACITATE

3.1. Indicatori-cheie de performanță

- (a) Numărul mediu de minute de întârziere ATFM pe rută per zbor imputabile serviciilor de navigație aeriană, calculat după cum urmează:
 - (i) întârzierea ATFM pe rută, calculată în conformitate cu punctul 3.1 litera (a) din secțiunea 1;
 - (ii) acest indicator acoperă toate zborurile IFR care traversează spațiul aerian local și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale; indicatorul acoperă, de asemenea, zborurile IFR care traversează alte spații aeriene, atunci când sunt aplicate corecții de întârziere ca urmare a procesului de ajustare a întârzierilor post-operațiuni coordonat de administratorul de rețea, în cadrul căruia părțile interesate operaționale îl informează pe acesta cu privire la problemele legate de măsurarea, clasificarea și atribuirea întârzierilor ATFM;
 - (iii) acest indicator se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;
 - (iv) în sensul acestui indicator, „local” înseamnă la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în funcție de nivelul la care este stabilit planul de performanță;
 - (v) pentru monitorizare, valorile calculate pentru acest indicator sunt defalcate la nivel național în cazul în care planul de performanță este stabilit la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian, inclusiv în cazurile de delegare a responsabilității pentru furnizarea de servicii de trafic aerian ca rezultat al acordurilor de colaborare transfrontalieră.
- (b) Durata medie, exprimată în minute, a întârzierii ATFM la sosire per zbor imputabile serviciilor de navigație aeriană terminală și aeroportuară, calculată după cum urmează:
 - (i) acest indicator reprezintă întârzierea medie la sosire la aeroportul de destinație cauzată de măsurile de regularizare ATFM per zbor IFR care sosește;
 - (ii) acest indicator acoperă toate zborurile IFR care aterizează la aeroportul de destinație și toate cauzele de întârzieri ATFM, excluzând evenimentele excepționale;
 - (iii) acest indicator se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;
 - (iv) în scopul acestui indicator, „local” înseamnă la nivel național;
 - (v) pentru monitorizare, valorile calculate pentru acest indicator sunt defalcate la nivel de aeroport.

3.2. Indicatori pentru monitorizare

- (a) Procentul de zboruri IFR care își respectă sloturile de plecare ATFM la nivel local calculat pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.
- (b) Numărul mediu de minute de întârziere înainte de plecare generată de controlul traficului aerian per zbor cauzată de restricții la decolare la aeroportul de plecare, calculat la nivel local după cum urmează:
 - (i) acest indicator reprezintă numărul mediu de minute de întârziere înainte de plecare generată de controlul traficului aerian per zbor IFR care pleacă;
 - (ii) acest indicator include toate zborurile IFR care decolează de pe aeroportul de plecare și acoperă întârzierile la pornire cauzate de constrângeri de control al traficului aerian atunci când aeronava este gata să părăsească locul de plecare;
 - (iii) acest indicator se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.
- (c) Durata medie, exprimată în minute, a întârzierilor la plecare per zbor, indiferent de cauză, calculată la nivel local în conformitate cu punctul 3.2 litera (c) din secțiunea 1.
- (d) În sensul indicatorului prevăzut la litera (a), „local” înseamnă la nivel național cu o defalcare la nivel de aeroport. În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (b) și (c), „local” înseamnă la nivel de aeroport pentru aeroporturi cu minimum 80 000 de mișcări de transport aerian IFR pe an.

4. RENTABILITATE

4.1. Indicatori-cheie de performanță

- (a) DUC pentru serviciile de navigație aeriană de rută, calculat după cum urmează:
 - (i) acest indicator este raportul dintre costurile determinate pentru serviciile de rută și traficul preconizat în zona tarifară, exprimat în unități de servicii de rută, care se anticipează pentru fiecare an al perioadei de referință la nivel local, așa cum figurează în planurile de performanță;
 - (ii) acest indicator este exprimat în termeni reali și în moneda națională;
 - (iii) acest indicator se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.
- (b) DUC pentru serviciile de navigație aeriană terminală, calculat după cum urmează:
 - (i) acest indicator este raportul dintre costurile determinate și traficul preconizat, exprimat în unități de servicii de navigație aeriană terminală, care se anticipează pentru fiecare an al perioadei de referință la nivel local, așa cum figurează în planurile de performanță;
 - (ii) acest indicator este exprimat în termeni reali și în moneda națională;
 - (iii) acest indicator se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.
- (c) În sensul indicatorilor prevăzuți la literele (a) și (b), „local” înseamnă la nivel de zonă tarifară.

4.2. Indicator pentru monitorizare

Costul unitar real suportat de utilizatori în mod separat pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală, calculat după cum urmează:

- (a) acest indicator este calculat pentru întregul an calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință ca sumă a DUC pentru serviciile de navigație aeriană și a ajustărilor în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) care rezultă din acel an;
- (b) acest indicator este exprimat în termeni nominali și în moneda națională.

SECȚIUNEA 3

KPI pentru stabilirea obiectivelor și indicatori pentru monitorizarea funcțiilor de rețea

- 1. Toți indicatorii prevăzuți în prezenta secțiune se aplică zonei geografice care intră sub incidența prezentului regulament.

2. SIGURANȚĂ

2.1. Indicatori-cheie de performanță

Nivelul eficacității managementului siguranței realizat de către administratorul de rețea în conformitate cu punctul 1.1 din secțiunea 1.

2.2. Indicatori pentru monitorizare

Măsuri de regularizare ATFM excedentare peste limitele de capacitate ale unui sector declarate de furnizorul de servicii de navigație aeriană în care sunt impuse măsuri de regularizare ATFM, calculate după cum urmează:

- (a) raportul dintre perioada de timp în care numărul de zboruri depășește cu mai mult de 10 % limitele de capacitate ale unui sector declarate de furnizorul de servicii de navigație aeriană în care sunt impuse măsuri de regularizare ATFM și perioada de timp totală în care sunt impuse măsuri de regularizare ATFM, calculat pentru întregul an calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință;
- (b) în scopul acestui indicator, perioada de timp în care sunt impuse măsuri de regularizare se împarte în segmente orare suprapuse la fiecare interval de 20 de minute.

3. MEDIU

3.1. Indicatori-cheie de performanță

Îmbunătățirea eficienței zborurilor pe rută generată de funcția de configurare a rețelei europene de rute corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus, exprimată ca punct procentual din variația de la an la an a eficienței zborurilor pe rută corespunzătoare traiectoriei ultimului plan de zbor depus și calculată în conformitate cu punctul 2.2 litera (a) din secțiunea 1.

4. CAPACITATE

4.1. Indicatori-cheie de performanță

- (a) Procentul întârzierilor ATFM pe rută evitate datorită procedurilor decizionale în cooperare ale rețelei și acțiunilor centrului de operațiuni al administratorului de rețea în raport cu întârzierile ATFM pe rută totale evitate de la an la an, pentru care întârzierile ATFM pe rută se calculează în conformitate cu punctul 3.1 din secțiunea 1.
- (b) Procentul întârzierilor ATFM la sosire evitate datorită procedurilor decizionale în cooperare ale rețelei bazat și acțiunilor centrului de operațiuni al administratorului de rețea în raport cu întârzierile ATFM la sosire totale evitate, pentru care întârzierile ATFM la sosire se calculează în conformitate cu punctul 3.2 litera (a) din secțiunea 1.

4.2. Indicatori pentru monitorizare

- (a) Procentul anual al zborurilor IFR cu întârzieri ATFM mai mari de 15 minute.
- (b) Media, pe un an calendaristic, a numărului zilnic de măsuri de regularizare ATFM care produc individual mai puțin de 200 de minute de întârziere.
- (c) Media, pe un an calendaristic, a întârzierilor ATFM pe rută la sfârșit de săptămână, exprimată în minute de întârziere per zbor.
- (d) Procentul anual al întârzierilor în prima rotație din cauza capacității și a personalului pentru o preselectie de centre de control regional/aeroporturi cu cel mai mare potențial de reducere a întârzierilor identificate anual de administratorul de rețea.
- (e) Utilizarea efectivă a spațiului aerian rezervat sau segregat, calculată în conformitate cu punctul 2.2 litera (c) din secțiunea 1.
- (f) Rata de planificare prin intermediul structurilor de spațiu aerian disponibile, calculată în conformitate cu punctul 2.2 litera (d) din secțiunea 1.
- (g) Rata de utilizare a structurilor de spațiu aerian disponibile, calculată în conformitate cu punctul 2.2 litera (e) din secțiunea 1.

5. RENTABILITATE

5.1. Indicatori pentru monitorizare

Costul unitar pentru executarea sarcinilor administratorului de rețea, calculat după cum urmează:

- (a) acest indicator este raportul dintre costurile reale pentru executarea sarcinilor administratorului de rețea și traficul pe rută, exprimat în unități de servicii de rută, în perioada de referință, la nivelul zonei geografice în care administratorul de rețea își îndeplinește sarcinile necesare pentru executarea funcțiilor de rețea;
 - (b) acest indicator este exprimat în euro, în termeni reali;
 - (c) acest indicator se calculează pe tot anul calendaristic și pentru fiecare an al perioadei de referință.
-

ANEXA II

MODEL PENTRU PLANURILE DE PERFORMANȚĂ LA NIVEL NAȚIONAL SAU LA NIVELUL BLOCULUI FUNCȚIONAL DE SPAȚIU AERIAN MENȚIONATE LA ARTICOLUL 10 ALINEATUL (1)**1. INTRODUCERE**

- 1.1. Descrierea situației, inclusiv domeniul de aplicare al planului în ceea ce privește acoperirea geografică și serviciile, lista furnizorilor de servicii de navigație aeriană acoperiți și alte informații generale relevante pentru planul de performanță.
- 1.2. Previziunile de trafic menționate la articolul 10 alineatul (2) literele (f) și (g), exprimate în mișcări IFR și în unități de servicii care stau la baza planului de performanță, întemeiate pe previziunile de bază ale Serviciului de statistică și previziuni al Eurocontrol (STATFOR). În cazul în care previziunile sunt diferite de previziunile de bază ale STATFOR, trebuie documentate motivele care justifică utilizarea unor previziuni diferite menționate la articolul 10 alineatul (2) literele (f) și (g) și o justificare pentru utilizarea acestor previziuni.
- 1.3. Descrierea rezultatelor consultării părților interesate cu privire la proiectul de plan de performanță, inclusiv punctele de acord și de dezacord și motivele dezacordurilor.
- 1.4. Lista aeroporturilor cărora li se aplică sistemul de performanță și de tarificare, cu numărul lor mediu de mișcări de transport aerian IFR pe an.
- 1.5. Dacă este cazul, o listă a serviciilor în privința cărora s-a stabilit că sunt furnizate în condiții de piață în conformitate cu articolul 35.
- 1.6. În ceea ce privește planurile de performanță adoptate la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, descrierea procesului urmat pentru elaborarea și adoptarea planului de performanță.
- 1.7. Precizarea dacă se aplică sau nu sistemul de tarificare simplificat menționat la articolul 34 și, în caz afirmativ, demonstrarea îndeplinirii condițiilor prevăzute la articolul respectiv, precum și o descriere a aplicării sistemului de tarificare simplificat și a domeniului său de aplicare în ceea ce privește zonele tarificare vizate.

2. INVESTIȚII

- 2.1. Descrierea și justificarea costurilor, a naturii și a beneficiilor investițiilor noi și existente în active fixe planificate pentru perioada de referință.
- 2.2. Informațiile menționate la punctul 2.1 includ în special:
 - (a) costurile determinate ale investițiilor noi și existente în ceea ce privește amortizarea, costul capitalului și costul închirierii pe întreaga perioadă de referință și pentru fiecare an calendaristic, în conformitate cu anexa VII;
 - (b) descrierea și justificarea investițiilor majore, inclusiv în ceea ce privește următoarele elemente:
 - (i) valoarea totală a fiecărei investiții majore;
 - (ii) activul sau activele achiziționate sau dezvoltate;
 - (iii) informații privind beneficiul investițiilor pentru utilizatorii spațiului aerian și rezultatele consultării reprezentanților utilizatorilor spațiului aerian;
 - (iv) în ceea ce privește investițiile majore în sistemele ATM:
 - o distincție între investițiile în sisteme noi, în restructurarea sistemelor existente și investițiile de înlocuire;
 - justificarea relevanței fiecărei investiții cu trimitere la Planul general european pentru ATM și la proiectele comune menționate la articolul 15a din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;
 - (c) detalii privind sinergiile realizate la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau prin alte inițiative de cooperare transfrontalieră, după caz, în special în ceea ce privește infrastructura comună și achizițiile publice comune.
3. **OBIECTIVELE NAȚIONALE DE PERFORMANȚĂ SAU OBIECTIVELE DE PERFORMANȚĂ ALE FAB ȘI MĂSURILE CARE VIZEAZĂ REALIZAREA ACESTORA**
 - 3.1. Obiectivele naționale de performanță sau obiectivele de performanță ale FAB în fiecare domeniu-cheie de performanță, stabilite prin raportare la fiecare indicator-cheie de performanță prevăzut în secțiunea 2 din anexa I și care acoperă fiecare an calendaristic al perioadei de referință.

- 3.2. Pentru toate domeniile-cheie de performanță, descrierea măsurilor principale instituite la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian în vederea atingerii obiectivelor de performanță.
- 3.3. Informații suplimentare pentru a justifica obiectivele naționale de performanță sau obiectivele de performanță ale FAB în domeniul-cheie de performanță al rentabilității:
- (a) costurile determinate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și de navigație aeriană terminală, stabilite în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) literele (a) și (b) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și cu prezentul regulament, pentru fiecare an al perioadei de referință;
 - (b) unitățile de servicii de navigație aeriană de rută și terminală preconizate, pentru fiecare an al perioadei de referință;
 - (c) valorile de referință pentru obiectivele de rentabilitate aferente serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală menționate la articolul 10 alineatul (2) litera (a) și descrierea și justificarea metodologiei utilizate pentru estimarea valorilor respective pentru fiecare zonă tarifară;
 - (d) descrierea și justificarea criteriilor și a metodologiei utilizate pentru alocarea costurilor către zonele tarifare și pentru alocarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală, în conformitate cu articolul 22 alineatul (5);
 - (e) descrierea și justificarea rentabilității capitalului propriu al furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză, precum și a ratei de îndatorare și a nivelului și structurii bazei de active utilizate pentru a calcula costul capitalului inclus în costurile determinate;
 - (f) descrierea și justificarea ipotezelor economice, inclusiv:
 - ipotezele care au stat la baza calculului costurilor pensiilor incluse în costurile determinate, inclusiv o descriere a reglementărilor naționale pertinente privind pensiile și contabilitatea pensiilor pe care s-au bazat ipotezele respective, precum și informații cu privire la posibilele modificări prevăzute ale acestor reglementări;
 - ipotezele privind rata dobânzii la împrumuturile pentru finanțarea furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele, durata și alte informații pertinente cu privire la împrumuturi, și o explicație pentru media ponderată a dobânzilor debitoare utilizată pentru a calcula costul capitalului înainte de impozitare și costul capitalului inclus în costurile determinate;
 - doar în scop informativ, previziunile privind inflația bazate pe indicele prețurilor de consum (IPC) al Fondului Monetar Internațional (FMI);
 - ajustările care depășesc dispozițiile standardelor internaționale de raportare financiară adoptate de Uniune în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1126/2008 al Comisiei ⁽¹⁾;
 - (g) descrierea și explicarea ajustărilor care decurg din anii anteriori perioadei de referință;
 - (h) identificarea și clasificarea costurilor determinate referitoare la elementele de cost menționate la articolul 28 alineatul (3);
 - (i) dacă este cazul, o descriere a oricărei restructurări semnificative planificate în timpul perioadei de referință;
 - (j) dacă este cazul, costurile de restructurare aprobate din perioadele de referință anterioare care urmează să fie recuperate;
 - (k) tabelele de raportare și informațiile suplimentare solicitate în anexele VII, IX și XI, care se anexează la planul de performanță.
- 3.4. O defalcare a obiectivelor de performanță stabilite în conformitate cu secțiunea 2 punctul 2.1 și punctul 3.1 litera (a) din anexa I la nivelul fiecărui furnizor individual de servicii de navigație aeriană căruia i se aplică planul de performanță și, în ceea ce privește planurile de performanță stabilite la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, care să reflecte contribuțiile fiecărui furnizor vizat la obiectivele de performanță stabilite la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian.
- 3.5. Atunci când nu există un obiectiv de performanță la nivelul Uniunii, descrierea și explicarea modului în care obiectivele de performanță naționale sau ale FAB contribuie la îmbunătățirea performanțelor rețelei europene ATM.
- 3.6. Descrierea și explicarea interdependențelor și a compromisurilor dintre domeniile-cheie de performanță, inclusiv ipotezele utilizate pentru evaluarea compromisurilor respective.
4. INIȚIATIVE TRANSFRONTALIERE ȘI PUNEREA ÎN APLICARE A SESAR
- 4.1. Descrierea inițiativelor de cooperare transfrontalieră puse în aplicare sau planificate a fi puse în aplicare la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană în vederea îmbunătățirii furnizării de servicii de navigație aeriană. Identificarea câștigurilor în materie de performanță aduse de aceste inițiative în diferitele domenii-cheie de performanță.

⁽¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 1126/2008 al Comisiei din 3 noiembrie 2008 de adoptare a anumitor standarde internaționale de contabilitate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1606/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 320, 29.11.2008, p. 1).

- 4.2. Descrierea progreselor recente și preconizate în ceea ce privește implementarea proiectelor comune SESAR menționate la articolul 15a din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, precum și a practicilor de gestionare a schimbărilor în ceea ce privește planurile de tranziție, pentru a reduce la minimum orice impact negativ al schimbărilor asupra performanței rețelei.

5. MECANISME DE ÎMPĂRȚIRE A RISCURILOR ÎN MATERIE DE TRAFIC ȘI SISTEME DE STIMULENTE

- 5.1. Pentru fiecare zonă tarifară vizată, descrierea valorilor definite ale parametrilor de împărțire a riscurilor în materie de trafic aplicabile în conformitate cu articolul 27:

- (a) identificarea intervalului aplicabil menționat la articolul 27 alineatul (2) și a cheilor de împărțire a riscurilor în materie de trafic menționate la articolul 27 alineatul (3);
- (b) în cazul în care autoritatea națională de supervizare adaptează valorile parametrilor mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic menționat la litera (a) în conformitate cu articolul 27 alineatul (5):
 - (i) justificarea valorilor definite ale parametrilor de împărțire a riscurilor în materie de trafic;
 - (ii) descrierea procesului de consultare a utilizatorilor spațiului aerian și a furnizorilor de servicii de navigație aeriană cu privire la stabilirea valorilor parametrilor de împărțire a riscurilor în materie de trafic și a rezultatului consultării.

- 5.2. În ceea ce privește sistemele de stimulente aplicabile în perioada de referință în conformitate cu articolul 11:

- (a) descrierea și justificarea parametrilor sistemului de stimulente definit în conformitate cu articolul 11 alineatul (3), inclusiv valorile-pivot și mecanismul de modulare a acestora, dacă este cazul;
- (b) identificarea furnizorilor de servicii de navigație aeriană și a zonelor tarifare cărora li se aplică sistemele de stimulente;
- (c) dacă este cazul, descrierea sistemelor de stimulente suplimentare menționate la articolul 11 alineatul (4).

6. APLICAREA PLANULUI DE PERFORMANȚĂ

Descrierea măsurilor care vor fi instituite de autoritățile naționale de supervizare pentru:

- (a) monitorizarea aplicării planului de performanță;
- (b) remedierea situațiilor în care obiectivele nu sunt atinse pe parcursul perioadei de referință.

ANEXA III

**MODEL PENTRU PLANUL DE PERFORMANȚĂ AL REȚELEI MENȚIONAT LA ARTICOLUL 10
ALINEATUL (5)****1. INTRODUCERE**

- 1.1. Descrierea situației, inclusiv domeniul de aplicare al planului de performanță al rețelei, funcțiile rețelei acoperite, rolurile și responsabilitățile și alte informații generale pertinente pentru plan.
- 1.2. Descrierea previziunilor privind traficul și a scenariului macroeconomic care stă la baza planului de performanță al rețelei.
- 1.3. Descrierea compatibilității planului de performanță al rețelei cu planul strategic al rețelei.
- 1.4. Descrierea rezultatelor consultării părților interesate cu privire la proiectul de plan de performanță al rețelei, inclusiv punctele de acord și de dezacord și motivele dezacordurilor, și descrierea rezultatelor consultării consiliului de administrare a rețelei.

2. VALOAREA ADĂUGATĂ A ADMINISTRATORULUI DE REȚEA

Domenii de cooperare pentru sprijinirea sarcinilor și a activităților statelor membre, ale blocurilor funcționale de spațiu aerian, ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, ale aeroporturilor și ale utilizatorilor civili și militari ai spațiului aerian.

Descrierea activității administratorului de rețea privind:

- (a) elaborarea și armonizarea conceptelor operaționale regionale și ale rețelei;
- (b) dezvoltarea și armonizarea proiectelor privind spațiul aerian bazate pe prioritățile rețelei, inclusiv a inițiativelor transfrontaliere de configurare a spațiului aerian;
- (c) reducerea utilizării ineficiente a rețelei de rute și a spațiului aerian disponibil;
- (d) dezvoltarea unor procese îmbunătățite de management al spațiului aerian și de management al fluxurilor de trafic aerian și al capacității;
- (e) armonizarea planificării capacității și a măsurării performanței operaționale;
- (f) sprijinirea soluționării problemei deficitului de controlori de trafic aerian din cadrul rețelei;
- (g) consolidarea coordonării zonelor tehnice, inclusiv la nivelul FAB, și abordarea interoperabilității tehnice între sistemele furnizorilor de servicii de navigație aeriană și, în special, cu sistemele administratorului de rețea;
- (h) sprijinul pentru siguranța rețelei și pentru punerea în aplicare, monitorizarea și îmbunătățirea performanțelor locale în materie de siguranță.

3. OBIECTIVE ȘI MĂSURI DE PERFORMANȚĂ**3.1. Performanța în materie de siguranță a administratorului de rețea**

- (a) obiectivul de performanță pentru administratorul de rețea în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței.
- (b) descrierea măsurilor instituite de administratorul de rețea pentru a atinge acest obiectiv.
- (c) descrierea măsurilor instituite de administratorul de rețea pentru a aborda problema măsurilor de regularizare ATFM excedentare.

3.2. Performanța în materie de rentabilitate a administratorului de rețea

- (a) descrierea măsurilor pe care administratorul de rețea le pune în aplicare pentru a-și spori rentabilitatea.

3.3. Obiective de performanță specifice fiecărei funcții de rețea

- (a) Funcția de configurare a rețelei europene de rute (ERND):
 - (i) obiective de performanță pentru indicatorul-cheie de performanță prevăzut la punctul 3.1 din secțiunea 3 din anexa I;

- (ii) descrierea și explicarea măsurilor care vizează atingerea obiectivelor de performanță pentru funcția ERND:
 - măsuri legate de configurarea unei structuri eficiente a spațiului aerian;
 - măsuri legate de îmbunătățirea utilizării spațiului aerian de către părțile interesate operaționale;
 - măsuri legate de optimizarea zborurilor.
 - (iii) alte inițiative privind eficiența zborurilor.
- (b) Funcția de gestionare a fluxurilor de trafic aerian (ATFM):
- (i) obiective de performanță pentru fiecare indicator-cheie de performanță pertinent prevăzut la punctul 4.1 din secțiunea 3 din anexa I;
 - (ii) descrierea și explicarea măsurilor care vizează atingerea obiectivelor de performanță pentru funcția ATFM:
 - inițiativele și acțiunile pentru reducerea întârzierilor ATFM, inclusiv a întârzierilor la sfârșit de săptămână, a întârzierilor generate de condițiile meteorologice, reducerea la minimum a penalităților de zbor individuale, eficiența ATFM, întârzierile în lanț, măsurile de regularizare excedentare;
 - dimensiunea militară a planului.
 - (iii) alte inițiative în materie de capacitate.
- (c) Coordonarea funcțiilor privind resursele limitate:
- (i) coordonarea funcției privind frecvențele radio:
 - descrierea sprijinului pentru capacitatea rețelei;
 - descrierea obiectivelor specifice.
 - (ii) coordonarea funcției privind codurile de transponder radar:
 - descrierea sprijinului pentru siguranța rețelei;
 - descrierea obiectivelor specifice.
4. APLICAREA PLANULUI DE PERFORMANȚĂ AL REȚELEI
- Descrierea măsurilor pe care administratorul de rețea le pune în aplicare pentru:
- (a) sprijinirea monitorizării și a raportării cu privire la aplicarea planului de performanță al rețelei;
 - (b) remedierea situațiilor în care obiectivele nu sunt atinse pe parcursul perioadei de referință;
 - (c) comunicarea cu autoritățile naționale de supervizare.
-

ANEXA IV

CRITERII PENTRU EVALUAREA PLANURILOR ȘI A OBIECTIVELOR DE PERFORMANȚĂ LA NIVEL NAȚIONAL SAU LA NIVELUL BLOCURILOR FUNCȚIONALE DE SPAȚIU AERIAN**1. EVALUAREA COERENȚEI OBIECTIVELOR DE PERFORMANȚĂ NAȚIONALE SAU A OBIECTIVELOR DE PERFORMANȚĂ ALE FAB****1.1. SIGURANȚĂ****Eficacitatea managementului siguranței**

Coerența obiectivelor de performanță naționale sau a obiectivelor de performanță ale FAB referitoare la nivelul eficacității managementului siguranței cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, pentru care, pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință, nivelul de eficiență al managementului siguranței este egal sau mai mare decât obiectivele de performanță corespunzătoare de la nivelul Uniunii.

1.2. MEDIU**Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale**

Coerența obiectivelor de performanță naționale sau a obiectivelor de performanță ale FAB cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință, prin compararea obiectivelor de performanță naționale sau a obiectivelor de performanță ale FAB cu valorile de referință pentru eficiența zborului orizontal pe rută stabilite în cea mai recentă versiune a planului de îmbunătățire a rețelei europene de rute disponibilă la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii.

În sensul prezentului alineat, „valoare de referință pentru eficiența zborului orizontal pe rută” înseamnă valoarea estimată de către administratorul de rețea a eficienței zborului corespunzătoare traiectoriei reale la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, în scopul asigurării îndeplinirii obiectivului la nivelul Uniunii privind eficiența zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale.

1.3. CAPACITATE**Întârzierea ATFM medie pe rută per zbor**

Coerența obiectivelor de performanță naționale sau a obiectivelor de performanță ale FAB cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință, prin compararea obiectivelor de performanță naționale sau a obiectivelor de performanță ale FAB cu valorile de referință stabilite în cea mai recentă versiune a planului de administrare a rețelei disponibilă la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii.

1.4. RENTABILITATE**Costul unitar determinat pentru serviciile de rută**

- (a) Coerența între tendința costului unitar determinat la nivelul zonei tarifare în perioada de referință și tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii pe parcursul aceiași perioade, aceste tendințe fiind exprimate ca procent.

În scopul calculării acestor tendințe, se utilizează valorile obiectivelor de performanță aplicabile la nivelul Uniunii și la nivel local și valorile de referință pentru costurile unitare determinate menționate la articolul 9 alineatul (4) litera (a) și la articolul 10 alineatul (2) litera (a).

- (b) Coerența între tendința costului unitar determinat la nivelul zonei tarifare pe o perioadă de timp care acoperă atât perioada de referință vizată de planul de performanță, cât și perioada de referință precedentă („tendința costului unitar determinat pe termen lung”), și tendința costului unitar determinat pentru întreaga Uniune pentru aceeași perioadă, tendințele respective fiind exprimate ca procent.

Tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul zonei tarifare se calculează prin utilizarea costului unitar real la nivelul zonei tarifare pentru anul care precedă începerea perioadei de referință anterioare în cauză.

- (c) Coerența nivelului costului unitar determinat: comparație între valoarea de referință pentru costul unitar determinat menționată la articolul 10 alineatul (2) litera (a) la nivelul zonei tarifare în cauză și valoarea medie corespunzătoare a zonelor tarifare în care furnizorii de servicii de navigație aeriană au un mediu economic și operațional similar, definit în conformitate cu articolul 9 alineatul (4) litera (c).

- (d) O abatere de la criteriile menționate la literalele (a) - (c) poate fi considerată necesară și proporțională pentru:
- (i) a permite realizarea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității stabilite la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian, cu condiția ca abaterea de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii să se datoreze exclusiv costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității; sau
 - (ii) a pune în aplicare măsuri de restructurare care generează costurile de restructurare menționate la articolul 2 punctul (18), cu condiția ca abaterea să se datoreze exclusiv acestor costuri de restructurare și ca planul de performanță să conțină o demonstrație a faptului că măsurile de restructurare în cauză vor aduce un beneficiu financiar net utilizatorilor spațiului aerian cel târziu în perioada de referință ulterioară.

2. REVIZUIREA PROIECTELOR DE PLANURI DE PERFORMANȚĂ

2.1. Elemente care fac obiectul revizuirii:

- (a) măsurile adoptate pentru realizarea obiectivelor de performanță naționale sau ale FAB în fiecare domeniu-cheie de performanță, menționate la punctul 3.2 din anexa II;
- (b) obiectivele de performanță naționale sau ale FAB în ceea ce privește întârzierea medie ATFM la sosire per zbor:
 - (i) comparație cu nivelul și tendința performanței reale în perioada de referință care precede perioada de referință acoperită de planul de performanță;
 - (ii) la nivel de aeroport, compararea performanțelor cu aeroporturi similare;
- (c) obiective de performanță naționale sau ale FAB privind DUC pentru serviciile de navigație aeriană terminală:
 - (i) comparație cu tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivel local;
 - (ii) comparație cu nivelul și tendința performanței reale în perioada de referință care precede perioada de referință acoperită de planul de performanță;
 - (iii) la nivel de aeroport, compararea performanțelor cu aeroporturi similare;
- (d) principalii factori și parametri care stau la baza obiectivelor de performanță naționale sau ale FAB sau a performanțelor în domeniul-cheie de performanță al rentabilității:
 - (i) valorile de referință și ipotezele care stau la baza stabilirii costurilor determinate pentru primul an al perioadei de referință, în comparație cu cele mai recente costuri reale disponibile;
 - (ii) previziunile privind traficul utilizate în planul de performanță și, în cazul în care acestea sunt diferite de previziunile de bază ale STATFOR, justificările furnizate;
 - (iii) costul planificat al capitalului în ceea ce privește nivelul și structura bazei de active reglementate, precum și costul planificat al capitalului înainte de impozitare, inclusiv rata dobânzii debitoare și rentabilitatea capitalului propriu;
 - (iv) costurile determinate ale investițiilor noi și existente și justificările furnizate pentru investițiile majore;
 - (v) costurile pensiilor determinate și ipotezele care stau la baza calculării acestora;
 - (vi) ipotezele privind rata dobânzii la împrumuturile pentru finanțarea furnizării de servicii de navigație aeriană, inclusiv sumele, durata și alte informații pertinente cu privire la împrumuturi, reconcilierea cu media ponderată a dobânzilor debitoare utilizată pentru a calcula costul capitalului înainte de impozitare și costul capitalului inclus în costurile determinate;
 - (vii) metodologia utilizată pentru alocarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală și justificările oricărei modificări a metodologiei în comparație cu perioada de referință precedentă.
- (e) valorile parametrilor de împărțire a riscurilor în materie de trafic menționate la articolul 27 alineatele (2) și (3) și, în cazul în care autoritatea națională de supervizare a adaptat valorile pentru acești parametri în conformitate cu articolul 27 alineatul (5), justificările furnizate pentru valorile respective;

- (f) sistemul sau sistemele de stimulente menționate la articolul 11;
 - (g) beneficiile și sinergiile în materie de performanță aduse de inițiativele de colaborare transfrontalieră, inclusiv de cooperarea la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian sau prin alianțe industriale;
 - (h) în ceea ce privește aplicarea unui sistem de tarificare simplificat menționat la articolul 34, verificarea îndeplinirii criteriilor menționate la articolul 34 alineatul (2).
-

ANEXA V

CRITERII DE EVALUARE A PROIECTULUI DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL REȚELEI

- (a) Caracterul complet al proiectului de plan de performanță al rețelei în ceea ce privește elementele necesare pentru evaluarea respectării cerințelor enumerate la articolul 10 alineatul (5) și în anexa III;
 - (b) caracterul exhaustiv al acțiunilor întreprinse de administratorul de rețea pentru a contribui la optimizarea rețelei, acoperind acțiunile enumerate la punctul 2 din anexa III;
 - (c) coerența obiectivului referitor la nivelul eficacității managementului siguranței realizat de către administratorul rețelei cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, pentru care, pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință, nivelul de eficiență al managementului siguranței este egal sau mai mare decât obiectivele de performanță corespunzătoare de la nivelul Uniunii;
 - (d) măsurile de îmbunătățire a eficienței zborurilor care decurg din funcția de configurare a rețelei europene de rute;
 - (e) întârzierile ATFM pe rută evitate datorită procedurilor decizionale în cooperare ale rețelei și acțiunilor centrului de operațiuni al administratorului de rețea;
 - (f) întârzierile ATFM la sosire evitate datorită procedurilor decizionale în cooperare ale rețelei și acțiunilor centrului de operațiuni al administratorului de rețea;
 - (g) gradul de adecvare a măsurilor menite să îndeplinească obiectivele de performanță pentru funcțiile de rețea, inclusiv relevanța investițiilor și a cheltuielilor de capital în ceea ce privește Planul general european pentru ATM, proiectele comune menționate la articolul 15a din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și Regulamentul (UE) nr. 409/2013 și, dacă este cazul, planul strategic al rețelei.
-

ANEXA VI

LISTA DATELOR LEGATE DE PERFORMANȚĂ CARE TREBUIE FURNIZATE COMISIEI PENTRU MONITORIZAREA PERFORMANȚEI ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 36 ALINEATUL (1) ȘI CU ARTICOLUL 37**1. DATE CARE TREBUIE FURNIZATE DE AUTORITĂȚILE NAȚIONALE DE SUPERVIZARE****1.1. Autoritățile naționale de supervizare se asigură că următoarele date sunt furnizate lunar:**

- (a) datele utilizate și calculate de administratorul de rețea, așa cum sunt definite în anexele I și II din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123, inclusiv planuri de zbor pentru traficul aerian general în condiții IFR, rute reale, date de supraveghere bazate pe o frecvență a raportării de 30 de secunde, întârzieri ATFM pe rută și la sosire, excepții de la măsurile de regularizare ATFM, respectarea sloturilor ATFM și frecvența de utilizare a rutelor condiționate;

1.2. Autoritățile naționale de supervizare se asigură că următoarele date sunt furnizate anual:

- (a) evenimente de siguranță în domeniul ATM;
- (b) informații privind recomandările în materie de siguranță și acțiunile corective întreprinse pe baza analizării sau investigării incidentelor de ATM în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾ și cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾;
- (c) informațiile colectate de furnizorii de servicii de navigație aeriană, de administratorii de aeroporturi și de operatorii de transport aerian prin intermediul sistemelor automate de înregistrare a datelor de siguranță, dacă există, cel puțin cu privire la pătrunderile neautorizate pe pistă și la nerespectarea distanțelor minime de separare;
- (d) tendințele în ceea ce privește cel puțin nerespectarea distanțelor minime de separare și pătrunderile neautorizate pe pistă, la toate unitățile de servicii de trafic aerian;

2. DATE CARE TREBUIE FURNIZATE DE FURNIZORII DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ**2.1. Furnizorii de servicii de navigație aeriană furnizează anual următoarele date:**

- (a) datele menționate în specificația Eurocontrol intitulată „Specificația EUROCONTROL privind dezvăluirea informațiilor economice”, ediția 2.6 din 31 decembrie 2008, cu numărul de referință EUROCONTROL-SPEC-0117 pentru furnizarea de date până în anul 2013 inclusiv și ediția 3.0 din 4 decembrie 2012 pentru furnizarea de date începând cu anul 2014.

Aceste date se furnizează înainte de data de 15 iulie a anului $n + 1$, cu excepția prognozelor, care se furnizează până la data de 1 noiembrie a anului $n + 1$;

- (b) informațiile necesare pentru monitorizarea indicatorilor-cheie de performanță și a indicatorilor pentru monitorizare menționați în anexa I secțiunea 2 punctele 1.1 și 1.2;

Aceste informații se furnizează înainte de data de 1 februarie a fiecărui an.

- (c) informațiile privind evenimentele de siguranță colectate prin intermediul sistemelor de înregistrare automată a datelor de siguranță, dacă există;
- (d) tendințele în ceea ce privește cel puțin cazurile de nerespectare a distanțelor minime de separare și de pătrundere neautorizată pe pistă la toate unitățile de servicii de trafic aerian atât din rapoartele voluntare, cât și din sistemele de înregistrare automată a datelor de siguranță, dacă există.

2.2. Furnizorii de servicii de navigație aeriană furnizează datele menționate la articolul 4 la cerere.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (JO L 295, 12.11.2010, p. 35).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (JO L 122, 24.4.2014, p. 18).

3. DATE CARE TREBUIE FURNIZATE DE ADMINISTRATORII DE AEROPORTURI PENTRU AEROPORTURILE CU MINIMUM 80 000 DE MIȘCĂRI DE TRANSPORT AERIAN IFR PE AN

Administratorii de aeroporturi trebuie să furnizeze următoarele:

- (a) datele menționate în specificația EUROCONTROL intitulată „Fluxul de date al administratorilor de aeroporturi – Specificațiile datelor”, versiunea 1.0, 2018;

Aceste date se furnizează lunar.

- (b) informațiile privind evenimentele de siguranță colectate prin intermediul sistemelor de înregistrare automată a datelor de siguranță, dacă există;

Aceste informații se furnizează anual.

4. DATE CARE TREBUIE FURNIZATE DE COORDONATORII DE AEROPORTURI

Coordonatorii de aeroporturi furnizează datele menționate la articolul 4 alineatul (8) literele (c) și (d) din Regulamentul (CEE) nr. 95/93 de două ori pe an, în conformitate cu intervalele de timp menționate la articolul 6 din regulamentul respectiv.

5. DATE CARE TREBUIE FURNIZATE DE UTILIZATORII SPAȚIULUI AERIAN

Utilizatorii spațiului aerian trebuie să furnizeze următoarele:

- (a) datele menționate în specificația EUROCONTROL intitulată „Fluxul de date al transportatorilor aerieni – Specificațiile datelor”, versiunea 1.0, 2018;

Aceste date se furnizează lunar.

- (b) informațiile privind evenimentele de siguranță colectate prin intermediul sistemelor de înregistrare automată a datelor de siguranță, dacă există;

Aceste informații se furnizează anual.

6. DATE CARE TREBUIE FURNIZATE DE ADMINISTRATORUL DE REȚEA

Administratorul de rețea furnizează lunar datele necesare pentru monitorizarea indicatorilor-cheie de performanță și a indicatorilor pentru monitorizare menționați în anexa I secțiunea 1 punctele 2 și 3, secțiunea 2 punctele 2 și 3 și secțiunea 3.

ANEXA VII

COSTURI DETERMINATE ȘI REALE**1. TABEL DE RAPORTARE PRIVIND COSTURILE TOTALE ȘI COSTURILE UNITARE**

- 1.1. Pentru fiecare entitate relevantă care suportă costuri într-o zonă tarifară se completează separat un tabel de raportare privind costurile totale și costurile unitare utilizând modelul din tabelul 1. În plus, se completează un tabel de raportare consolidat utilizând modelul din tabelul 1 care agregă datele de la entitățile relevante pentru zona tarifară.

În ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, se completează un tabel de raportare suplimentar privind costurile totale și costurile unitare pentru fiecare aeroport care face obiectul prezentului regulament, utilizând modelul din tabelul 1. În cazul în care statele membre decid să aplice dispozițiile prezentului regulament altor aeroporturi menționate la articolul 1 alineatul (4), costurile acestor aeroporturi pot fi prezentate într-un tabel consolidat, utilizând modelul din tabelul 1, cu excepția costurilor totale menționate la rândul 4.2 din modelul din tabelul 1, care trebuie furnizate separat pentru fiecare aeroport în parte.

În cazul în care o zonă tarifară cuprinde spațiul aerian al mai multor state membre, se completează un tabel de raportare comun, utilizând modelul din tabelul 1, în conformitate cu cerințele privind coerența și uniformitatea menționate la articolul 21 alineatul (4).

- 1.2. Tabelele de raportare privind costurile totale și costurile unitare menționate la punctul 1.1 trebuie completate în cadrul planului de performanță pentru fiecare an calendaristic al perioadei de referință și trebuie, de asemenea, completate anual pentru a raporta costurile reale și numărul real de unități de servicii. Numărul real de unități de servicii se stabilește pe baza cifrelor furnizate de entitatea care facturează și percepe tarifele. Orice diferență față de aceste cifre trebuie justificată în mod corespunzător în informațiile suplimentare.

Tabelul 1 - Costuri totale și costuri unitare

Numele zonei tarifare Monedă Numele entității											
		Costuri determinate - Planul de performanță - Perioada de referință					Costuri reale - Perioada de referință				
Detalii costuri		N	N+1	N+2	N+3	N+4	N	N+1	N+2	N+3	N+4
1. Detalii per tip (în termeni nominali)											
1.1 Personal din care costurile pensiilor											
1.2 Alte costuri de funcționare											
1.3 Amortizare											
1.4 Costul capitalului											
1.5 Costuri excepționale											
1.6 Costuri totale											
Total % n/n-1											
2. Detalii per serviciu (în termeni nominali)											
2.1 Management trafic aerian											
2.2 Comunicații											
2.3 Navigație											
2.4 Supraveghere											
2.5 Căutare și salvare											
2.6 Informare aeronautică											
2.7 Servicii meteorologice											
2.8 Costuri de supervizare											
2.9 Alte costuri ale statului											
2.10 Costuri totale											
Total % n/n-1											
3. Informații suplimentare (în termeni nominali)											
Bază active medie											
3.1 Val. contabilă netă active fixe											
3.2 Ajustări active totale											
3.3 Active circulante nete											
3.4 Total bază active											
Costul capitalului %											
3.5 Costul capitalului înainte de impozitare											
3.6 Rentabilitatea capitalului propriu											
3.7 Rata medie a dobânzii debitoare											
3.8 Partea finanțării prin capitaluri proprii											
Costul proiectelor comune											
3.9 Proiecte comune											
Costul investițiilor noi și existente											
3.10 Amortizare											
3.11 Costul capitalului											
3.12 Costuri de închiriere											
Costuri Eurocontrol											
3.13 Costuri Eurocontrol (euro)											
3.14 Curs de schimb (dacă este cazul)											
3.15 Costuri Eurocontrol (moneda națională)											
4. Costuri totale după deducerea costurilor serviciilor pentru zborurile scutite (în termeni nominali)											
4.1 Costuri pentru zborurile VFR											
4.2 Total costuri determinate/reale											
5. KPI rentabilitate - Cost unitar determinat/real (în termeni reali)											
5.1 Inflație %											
5.2 Indice inflație (1)											
5.3 Costuri totale termeni reali (2)											
Total % n/n-1											
5.4 Total unități servicii											
Total % n/n-1											
5.5 Cost unitar în termeni reali (3)											
Total % n/n-1											

Costuri și elemente ale bazei de active în '000 - Unități de servicii în '000

(1) Indice de inflație - Baza 100 în N-3

(2) Costuri determinate (planul de performanță) și costuri reale în termeni reali

(3) Costuri unitare determinate (planul de performanță) și costuri unitare reale în termeni reali

2. INFORMAȚII SUPLIMENTARE PENTRU TABELELE DE RAPORTARE PRIVIND COSTURILE TOTALE ȘI COSTURILE UNITARE
- 2.1. Se furnizează următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind costurile totale și costurile unitare menționate la punctul 1.1, înainte de începerea unei perioade de referință, în cadrul planului de performanță:
- (a) descrierea metodologiei utilizate pentru alocarea costurilor instalațiilor sau serviciilor între diferitele servicii de navigație aeriană, pe baza listei instalațiilor și a serviciilor care figurează în planul de navigație aeriană al OACI pentru regiunea Europa (doc. 7754), astfel cum a fost modificată ultima dată, și o descriere a metodologiei utilizate pentru repartizarea acestor costuri între diferitele zone tarifare;
 - (b) descrierea metodologiei și a ipotezelor utilizate pentru a stabili costurile serviciilor de navigație aeriană furnizate zborurilor VFR, atunci când se acordă scutiri pentru zborurile VFR în conformitate cu articolul 31 alineatele (3), (4) și (5);
 - (c) criteriile utilizate pentru alocarea costurilor între serviciile de navigație aeriană terminală și serviciile de navigație aeriană de rută, în conformitate cu articolul 22 alineatul (5);
 - (d) defalcarea costurilor serviciilor meteorologice între costuri directe și costuri de sprijinire a instalațiilor și serviciilor meteorologice care răspund, de asemenea, cerințelor meteorologice în general („costuri MET de bază”). Costurile MET de bază includ analizele și prognozele generale, rețelele de observație de suprafață și de altitudine, sistemele de comunicații meteorologice, centrele de prelucrare a datelor și sprijinirea cercetării de bază, a pregătirii și administrării;
 - (e) o descriere a metodologiei utilizate pentru alocarea costurilor meteorologice totale și a costurilor MET de bază menționate la litera (d) pentru aviația civilă și între zonele tarifare;
 - (f) pentru fiecare entitate, descrierea compoziției fiecărui element al costurilor determinate, în funcție de tip și de serviciu (punctele 1 și 2 din tabelul 1), inclusiv o descriere a principalilor factori care explică variațiile planificate în perioada de referință;
 - (g) pentru fiecare entitate, o descriere și o justificare a metodei adoptate pentru calcularea costurilor de amortizare (punctul 1.3 din tabelul 1): costurile istorice sau costurile curente menționate la articolul 22 alineatul (4) al patrulea paragraf și, în cazul în care se utilizează contabilitatea în costuri curente, furnizarea datelor comparabile privind costurile istorice;
 - (h) pentru fiecare entitate, descrierea și ipotezele aflate la baza fiecărui element al informațiilor suplimentare (punctul 3 din tabelul 1), inclusiv o descriere a principalilor factori care explică variațiile din perioada de referință;
 - (i) pentru fiecare entitate, descrierea ipotezelor utilizate pentru calcularea costului capitalului (punctul 1.4 din tabelul 1), inclusiv structura bazei de active, rentabilitatea capitalurilor proprii, dobânda debitoare medie și partea finanțării bazei de active prin îndatorare și prin capitaluri proprii;
 - (j) descrierea costurilor determinate ale proiectelor comune (punctul 3.9 din tabelul 1).
- Orice modificare adusă literelor (a) - (j) în cursul perioadei de referință se raportează împreună cu informațiile furnizate în conformitate cu punctul 2.2.
- 2.2. Se furnizează anual următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind costurile totale și costurile unitare menționate la punctul 1.1:
- (a) pentru fiecare entitate și pentru fiecare element de cost, o descriere a costurilor reale raportate și a diferenței dintre aceste costuri și costurile determinate, pentru fiecare an al perioadei de referință;
 - (b) o descriere a numărului real de unități de servicii raportat și o descriere a eventualelor diferențe dintre unitățile respective și cifrele furnizate de entitatea care facturează și percepe tarifele, precum și a eventualelor diferențe dintre unitățile respective și previziunile incluse în planul de performanță, pentru fiecare an al perioadei de referință;
 - (c) defalcarea costurilor reale ale proiectelor comune pe fiecare proiect în parte;
 - (d) justificarea diferenței dintre costurile determinate și costurile reale ale investițiilor noi și existente ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană, precum și a diferenței dintre data planificată și data efectivă de intrare în funcțiune a activelor fixe finanțate prin investițiile respective, pentru fiecare an al perioadei de referință;
 - (e) descrierea proiectelor de investiții adăugate, anulate sau înlocuite în perioada de referință în raport cu proiectele de investiții majore identificate în planul de performanță și aprobate de autoritatea națională de supervizare în conformitate cu articolul 28 alineatul (4).

ANEXA VIII

CERINȚE PENTRU CALCULAREA UNITĂȚILOR DE SERVICII DE NAVIGAȚIE AERIANĂ DE RUTĂ ȘI TERMINALĂ MENȚIONATE LA ARTICOLUL 25**1. Calculul unităților de servicii de navigație aeriană de rută**

- 1.1. Unitățile de servicii de navigație aeriană de rută se calculează ca produsul dintre factorul „distanță” și factorul „greutate” pentru zborul în cauză. Numărul total de unități de servicii de rută cuprinde numărul total de unități de servicii aferente zborurilor IFR, precum și unitățile de servicii aferente zborurilor VFR, în cazul în care acestea nu sunt scutite în conformitate cu articolul 31 alineatele (3), (4) și (5).
- 1.2. Factorul „distanță” pentru o anumită zonă tarifară se obține prin împărțirea la o sută a numărului care reprezintă distanța ortodromică, exprimată în kilometri, parcursă între aerodromul de plecare din interiorul zonei tarifare sau punctul de intrare în aceasta și aerodromul de sosire din interiorul zonei tarifare sau punctul de ieșire din aceasta, în funcție de ruta reală parcursă, astfel cum este înregistrată de administratorul de rețea.

Distanța care se ia în considerare se reduce cu 20 km pentru fiecare decolare și aterizare din zona tarifară.

- 1.3. Factorul „greutate”, exprimat printr-un număr cu două zecimale, este rădăcina pătrată a numărului obținut prin împărțirea la cincizeci a numărului cu o zecimală care reprezintă greutatea maximă certificată la decolare a aeronavei, exprimată în tone metrice, astfel cum figurează în manualul de zbor al aeronavei.
- 1.4. Atunci când pentru o aeronavă sunt certificate mai multe greutăți maxime la decolare, se utilizează cea mai mare dintre acestea.
- 1.5. Operatorii de aeronave trebuie să declare organismului responsabil de colectarea tarifelor componența flotei lor și greutatea maximă certificată la decolare a fiecărei aeronave, ori de câte ori are loc o modificare și cel puțin o dată pe an.

În cazul în care factorul „greutate” nu este cunoscut, acesta se calculează luând în considerare greutatea celei mai grele aeronave cunoscute de același tip.

- 1.6. În cazul în care tarifele sunt facturate la nivel regional, statele membre pot adopta modalități comune de aplicare.

2. Calculul unităților de servicii de navigație aeriană terminală

- 2.1. Unitatea de servicii de navigație aeriană terminală este egală cu factorul „greutate” pentru aeronava în cauză.
- 2.2. Factorul „greutate”, exprimat ca număr cu două zecimale, este numărul obținut prin împărțirea la cincizeci a numărului care reprezintă cea mai mare greutate maximă certificată la decolare a aeronavei, menționată la punctele 1.3-1.5 din anexa VIII, exprimată în tone metrice și ridicată la puterea 0,7.

ANEXA IX

RATE UNITARE

1. TABELE DE RAPORTARE PRIVIND CALCULUL RATELOR UNITARE

Pentru fiecare entitate relevantă care suportă costuri într-o zonă tarifară se completează anual și separat un tabel de raportare privind calculul ratelor unitare utilizând modelul din tabelul 2. În plus, se completează anual un tabel de raportare consolidat utilizând modelul din tabelul 2 care agregă datele de la entitățile relevante pentru zona tarifară.

2. TABELE DE RAPORTARE PRIVIND INFORMAȚIILE SUPLIMENTARE REFERITOARE LA AJUSTĂRI

Pentru fiecare zonă tarifară se completează anual un tabel de raportare consolidat privind informațiile suplimentare referitoare la ajustări, utilizând modelul din tabelul 3.

3. TABELE DE RAPORTARE PRIVIND INFORMAȚIILE SUPLIMENTARE REFERITOARE LA PROIECTELE COMUNE ȘI LA VENITURILE OBȚINUTE DIN PROGRAMELE DE ASISTENȚĂ ALE UNIUNII

Pentru fiecare zonă tarifară se completează anual, utilizând modelul din tabelul 4, un tabel de raportare consolidat privind informațiile suplimentare referitoare la proiectele comune și la veniturile obținute din programele de asistență ale Uniunii.

Tabelul 2 - Calculul ratei unitare

Numele zonei tarifare Monedă Numele entității		Perioadă de referință				
Tabelul 2 A - Ajustări pentru anul n		N	N+1	N+2	N+3	N+4
A. Împărțirea costurilor						
Costuri determinate						
1.1	Costuri determinate în termeni nominali - excl. VFR- Tabelul 1 (art. 22)					
Calculul ajustării inflației						
2.1	Costuri determinate supuse ajustării inflației					
2.2	Indicele inflației prognozate - Tabelul 1					
2.3	Indicele inflației reale - Tabelul 1					
2.4	Indicele inflației totale reale / prognozate (în %)					
2.5	Ajustarea inflației pentru anul n (art. 26)					
Diferențe între costurile determinate și costurile reale menționate la art. 28 al. (4)-(6)						
3.1	Investiții noi și existente [art. 28 al. (4)]					
3.3	Costuri ale autorităților competente și ale entităților calificate [art. 28 al. (5)]					
3.4	Costuri ale Eurocontrol [art. 28 al. (5)]					
3.5	Costurile pensiilor [art. 28 al. (6)]					
3.6	Dobânzi la împrumuturi [art. 28 al. (6)]					
3.7	Modificări legislative [art. 28 al. (6)]					
3.8	Diferențe între costurile determinate și costurile reale pentru anul n [art. 28 al. (4)-(6)]					
B. Împărțirea riscurilor în materie de trafic						
Ajustarea împărțirii riscurilor în materie de trafic						
4.1	Costuri determinate supuse împărțirii riscurilor în materie de trafic					
4.2	% abatere menționată la art. 27 al. (2) și (5)					
4.3	% venituri suplimentare rambursate utilizatorilor menționate la art. 27 al. (3) și (5)					
4.4	% pierdere de venituri suportată de utilizatorii spațiului aerian menționată la art. 27 al. (3) și (5)					
4.5	% abatere menționată la art. 27 al. (4)					
4.6	Numărul total prevăzut de unități de servicii (planul de performanță)					
4.7	Numărul total real de unități de servicii					
4.8	Numărul total real / prevăzut de unități de servicii (în %)					
4.9	Ajustarea împărțirii riscurilor în materie de trafic pentru anul n [art. 27 al. (2)-(5)]					
Ajustări ale traficului						
5.1	Pentru costurile determinate care nu sunt supuse împărțirii riscurilor în materie de trafic [art. 27 al. (8)]					
5.2	Ajustări ale ratei unitare pentru anul n care nu sunt supuse împărțirii riscurilor în materie de trafic [art. 27 al. (9)]					
5.3	Ajustări ale traficului pentru anul n [art. 27 al. (8) și (9)]					
C. Sisteme de stimulente financiare pentru capacitate și mediu						
Ajustări referitoare la stimulentele financiare						
6.1	Stimulente financiare referitoare la capacitate [art. 11 al. (3)]					
6.2	Stimulente financiare referitoare la mediu [art. 11 al. (4)]					
6.3	Stimulente financiare suplimentare referitoare la capacitate [art. 11 al. (4)]					
6.4	Stimulente financiare pentru anul n [art. 11 al. (3) și (4)]					
D. Alte ajustări						
Modularea tarifelor						
7.1	Ajustare pentru a asigura neutralitatea veniturilor pentru modularea tarifelor în anul n [art. 32 al. (1)]					
Revizuirea ratei unitare						
8.1	Rata unitară temporară aplicată în anul n					
8.2	Diferența de venituri datorată aplicării temporare a ratei unitare în anul n [art. 29 al. (5)]					
Finanțări încrucișate între zonele tarifare						
9.1	Finanțare încrucișată pentru (-) / de la (+) alte zone tarifare pentru anul n					
Alte venituri						
10.1	Programe de asistență ale Uniunii [art. 25 al. (3) lit. (a)]					
10.2	Fonduri publice naționale [art. 25 al. (3) lit. (a)]					
10.3	Activități comerciale [art. 25 al. (3) lit. (b)]					
10.4	Venituri din contracte cu administratori de aeroporturi [art. 25 al. (3) lit. (c)]					
10.5	Total alte venituri pentru anul n [art. 25 al. (3)]					
Aplicarea unei rate unitare reduce						
11.1	Pierdere de venituri aferentă aplicării unei rate unitare reduce în anul n [art. 29 al. (6)]					
12	Total ajustări pentru anul n					
Tabelul 2 B - Calculul ratei unitare pentru anul n (1)		N	N+1	N+2	N+3	N+4
13.1	Costuri determinate în termeni nominali - excl. VFR [art. 25 al. (2) lit. (a)]					
13.2	Ajustarea inflației : sumă reportată către anul n [art. 25 al. (2) lit. (b)]					
13.3	Ajustarea împărțirii riscurilor în materie de trafic : sume reportate către anul n [art. 25 al. (2) lit. (c)]					
13.4	Diferențe între costuri conform art. 28 al. (4)-(6) : sume reportate către anul n [art. 25 al. (2) lit. (d)]					
13.5	Stimulente financiare : sume reportate către anul n [art. 25 al. (2) lit. (e)]					
13.6	Modularea tarifelor : sume reportate către anul n [art. 25 al. (2) lit. (f)]					
13.7	Ajustări ale traficului : sume reportate către anul n [art. 25 al. (2) lit. (g) și (h)]					
13.8	Alte venituri [art. 25 al. (2) lit. (i)]					
13.9	Finanțări încrucișate între zone tarifare [art. 25 al. (2) lit. (j)]					
13.10	Diferențe de venituri generate de aplicarea temporară a ratei unitare [art. 25 al. (2) lit. (k)]					
13.11	Total general pentru calculul ratei unitare pentru anul n					
13.12	Numărul total prevăzut de unități de servicii pentru anul n (planul de performanță)					
13.13	Rata unitară pentru anul n conform art. 25 al. (2) (în moneda națională)					
13.14	Reducere conform art. 29 al. (6), dacă este cazul (în moneda națională)					
14	Rata unitară aplicabilă pentru anul n					

Costuri, venituri și alte sume în '000 - Unități de servicii în '000

(1) Inclusiv ajustările referitoare la perioadele de referință anterioare [art. 25 al. (2) lit. (l)]

Tabelul 3 - Informații suplimentare privind ajustările

Numele zonei tarifare							
Informații suplimentare privind ajustările	Sume	N	N+1	N+2	N+3	N+4	După PR
Ajustarea inflației în anul n							
Ajustarea inflației în anul n+1							
Ajustarea inflației în anul n+2							
Ajustarea inflației în anul n+3							
Ajustarea inflației în anul n+4							
Total ajustarea inflației [art. 26]							
Împărțirea riscurilor în materie de trafic în anul n							
Împărțirea riscurilor în materie de trafic în anul n+1							
Împărțirea riscurilor în materie de trafic în anul n+2							
Împărțirea riscurilor în materie de trafic în anul n+3							
Împărțirea riscurilor în materie de trafic în anul n+4							
Total ajustarea împărțirii riscurilor în materie de trafic [art. 27 al. (2)-(5)]							
Diferență costuri investiții în anul n							
Diferență costuri investiții în anul n+1							
Diferență costuri investiții în anul n+2							
Diferență costuri investiții în anul n+3							
Diferență costuri investiții în anul n+4							
Total ajustare legată de costurile investițiilor [art. 28 al. (4)]							
Diferență costuri autorități competente și entități calificate în anul n							
Diferență costuri autorități competente și entități calificate în anul n+1							
Diferență costuri autorități competente și entități calificate în anul n+2							
Diferență costuri autorități competente și entități calificate în anul n+3							
Diferență costuri autorități competente și entități calificate în anul n+4							
Total ajustări legate de costurile autorităților competente și ale entităților calificate [art. 28 al. (5)]							
Diferență costuri ale Eurocontrol în anul n							
Diferență costuri ale Eurocontrol în anul n+1							
Diferență costuri ale Eurocontrol în anul n+2							
Diferență costuri ale Eurocontrol în anul n+3							
Diferență costuri ale Eurocontrol în anul n+4							
Total ajustări legate de costurile Eurocontrol [art. 28 al. (5)]							
Diferență costurile pensiilor în anul n							
Diferență costurile pensiilor în anul n+1							
Diferență costurile pensiilor în anul n+2							
Diferență costurile pensiilor în anul n+3							
Diferență costurile pensiilor în anul n+4							
Total ajustare legată de costurile pensiilor [art. 28 al. (6)]							
Diferență dobânzi la împrumuturi în anul n							
Diferență dobânzi la împrumuturi în anul n+1							
Diferență dobânzi la împrumuturi în anul n+2							
Diferență dobânzi la împrumuturi în anul n+3							
Diferență dobânzi la împrumuturi în anul n+4							
Total ajustare legată de dobânzile la împrumuturi [art. 28 al (6)]							
Costuri aferente modificărilor legislative în anul n							
Costuri aferente modificărilor legislative în anul n+1							
Costuri aferente modificărilor legislative în anul n+2							
Costuri aferente modificărilor legislative în anul n+3							
Costuri aferente modificărilor legislative în anul n+4							
Total ajustare legată de modificările legislative [art. 28 al. (6)]							
Stimulente financiare în anul n							
Stimulente financiare în anul n+1							
Stimulente financiare în anul n+2							
Stimulente financiare în anul n+3							
Stimulente financiare în anul n+4							
Total stimulente financiare [art. 11 al. (3) și (4)]							
Modularea tarifelor în anul n							
Modularea tarifelor în anul n+1							
Modularea tarifelor în anul n+2							
Modularea tarifelor în anul n+3							
Modularea tarifelor în anul n+4							
Total ajustare legată de modularea tarifelor [art. 32 al. (1)]							
Ajustarea traficului în anul n							
Ajustarea traficului în anul n+1							
Ajustarea traficului în anul n+2							
Ajustarea traficului în anul n+3							
Ajustarea traficului în anul n+4							
Total ajustarea traficului [art. 27 al. (8) și (9)]							

Venituri obținute din programe de asistență ale Uniunii în anul n						
Venituri obținute din programe de asistență ale Uniunii în anul n+1						
Venituri obținute din programe de asistență ale Uniunii în anul n+2						
Venituri obținute din programe de asistență ale Uniunii în anul n+3						
Venituri obținute din programe de asistență ale Uniunii în anul n+4						
Total venituri obținute din programe de asistență ale Uniunii [art. 25 al. (3) lit. (a)]						
Venituri obținute din fonduri publice naționale în anul n						
Venituri obținute din fonduri publice naționale în anul n+1						
Venituri obținute din fonduri publice naționale în anul n+2						
Venituri obținute din fonduri publice naționale în anul n+3						
Venituri obținute din fonduri publice naționale în anul n+4						
Total venituri obținute din fonduri publice naționale [art. 25 al. (3) lit. (a)]						
Venituri obținute din activități comerciale în anul n						
Venituri obținute din activități comerciale în anul n+1						
Venituri obținute din activități comerciale în anul n+2						
Venituri obținute din activități comerciale în anul n+3						
Venituri obținute din activități comerciale în anul n+4						
Total venituri obținute din activități comerciale [art. 25 al. (3) lit. (b)]						
Venituri din contracte cu administratori de aeroporturi în anul n						
Venituri din contracte cu administratori de aeroporturi în anul n+1						
Venituri din contracte cu administratori de aeroporturi în anul n+2						
Venituri din contracte cu administratori de aeroporturi în anul n+3						
Venituri din contracte cu administratori de aeroporturi în anul n+4						
Total venituri din contracte cu administratori de aeroporturi [art. 25 al. (3) lit. (c)]						
Diferență venituri - revizuirea ratei unitare în anul n						
Diferență venituri - revizuirea ratei unitare în anul n+1						
Diferență venituri - revizuirea ratei unitare în anul n+2						
Diferență venituri - revizuirea ratei unitare în anul n+3						
Diferență venituri - revizuirea ratei unitare în anul n+4						
Total diferență venituri datorată aplicării temporare a ratei unitare [art. 29 al. (5)]						

Sume în '000 (moneda națională)

4. INFORMAȚII SUPPLEMENTARE PENTRU TABELELE DE RAPORTARE MENȚIONATE LA PUNCTELE 1, 2 ȘI 3

Se furnizează următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind calculul ratei unitare și informațiile suplimentare privind ajustările menționate la punctele 1 și 2:

- (a) descrierea diferitelor zone tarifare și justificarea stabilirii lor, în special în privința zonelor tarifare terminale și a eventualelor subvenții încrucișate între zone tarifare;
- (b) descrierea politicii de acordare a scutirilor și descrierea mijloacelor de finanțare pentru acoperirea costurilor asociate;
- (c) descrierea ajustărilor rezultate din mecanismul de împărțire a riscurilor în materie de trafic în conformitate cu articolul 27;
- (d) descrierea diferențelor dintre costurile determinate și costurile reale pentru anul n ca urmare a modificărilor costurilor menționate la articolul 28 alineatul (3), inclusiv descrierea modificărilor menționate la articolul respectiv;
- (e) descrierea ajustărilor rezultate din modificările neprevăzute ale costurilor în conformitate cu articolul 28 alineatele (3)-(6);
- (f) descrierea celorlalte venituri, dacă este cazul, defalcate pe diferitele categorii menționate la articolul 25 alineatul (3);
- (g) descrierea aplicării sistemelor de stimulente financiare menționate la articolul 11 alineatele (3) și (4) în anul n și a avantajelor și dezavantajelor financiare rezultate; descrierea și explicarea modulării tarifelor de navigație aeriană aplicate în anul n în conformitate cu articolul 32, dacă este cazul, și a ajustărilor rezultate.
- (h) descrierea ajustărilor referitoare la aplicarea temporară a unei rate unitare în temeiul articolului 29 alineatul (5);
- (i) descrierea finanțărilor încrucișate între zonele tarifare de rută sau între zonele tarifare terminale, în conformitate cu articolul 15 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004;
- (j) informații privind aplicarea unei rate unitare mai scăzute în temeiul articolului 29 alineatul (6) decât rata unitară calculată în conformitate cu articolul 25 alineatul (2) și mijloacele de finanțare a diferenței de venituri;
- (k) informații și defalcarea ajustărilor referitoare la perioadele de referință anterioare care au un impact asupra calculului ratei unitare.

Se furnizează următoarele informații suplimentare, împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele de raportare privind informațiile suplimentare referitoare la proiectele comune și la veniturile obținute din programele de asistență ale Uniunii menționate la punctul 3:

- (l) informații privind costurile proiectelor comune și ale altor proiecte finanțate, defalcate pe proiecte, și fondurile publice obținute de la autoritățile publice pentru aceste proiecte.

ANEXA X

**CRITERII PENTRU A EVALUA DACĂ FURNIZAREA SERVICIILOR MENȚIONATE LA ARTICOLUL 35
ALINEATUL (1) ESTE SUPUSĂ CONDIȚIILOR DE PIAȚĂ**

1. Măsura în care furnizorii de servicii pot alege în mod liber să ofere sau să retragă furnizarea acestor servicii:
 - (a) existența oricărei bariere semnificative de ordin juridic, economic sau de altă natură care ar împiedica un furnizor de servicii să ofere sau să continue să furnizeze aceste servicii;
 - (b) sfera de aplicare, durata și valoarea contractelor de servicii;
 - (c) existența unor proceduri care permit transferul de la operator către o altă parte sau punerea la dispoziția acesteia în alt mod a activelor corporale și necorporale, a drepturilor de proprietate intelectuală și a personalului.
 2. Măsura în care există o alegere liberă în ceea ce privește prestatorul de servicii, inclusiv, în cazul aeroporturilor, opțiunea de prestare către sine a serviciilor de navigație aeriană terminală:
 - (a) existența unor bariere juridice, contractuale sau practice care împiedică schimbarea furnizorului de servicii sau, în cazul serviciilor de navigație aeriană terminală, trecerea la prestarea către sine a serviciilor de navigație aeriană de către aeroporturi;
 - (b) existența unui proces de consultare pentru a ține seama de opiniile utilizatorilor spațiului aerian atunci când se modifică modalitățile de furnizare a serviciilor.
 3. Măsura în care există fie o structură și o concurență de piață, fie o perspectivă de concurență credibilă:
 - (a) existența unei proceduri de licitație publică (nu se aplică în cazul prestării către sine);
 - (b) dovada că și alți furnizori de servicii credibili au posibilitatea de a participa la procedura de licitație și au furnizat servicii în trecut, inclusiv opțiunea de prestare către sine pentru aeroport.
 4. Pentru serviciile de navigație aeriană terminală, măsura în care aeroporturile sunt supuse presiunilor comerciale în privința costurilor sau reglementării bazate pe stimulente:
 - (a) existența sau inexistența unei concurențe active între aeroporturi pentru atragerea companiilor aeriene;
 - (b) măsura în care aeroporturile suportă tariful serviciilor de navigație aeriană;
 - (c) măsura în care aeroporturile funcționează într-un mediu concurențial sau în funcție de stimulente economice destinate să mențină tarifele la un nivel scăzut sau să stimuleze în alt mod reducerea costurilor.
 5. Măsura în care un furnizor de servicii de navigație aeriană terminală sau de servicii CNS, MET și AIS sau de servicii de date ATM care furnizează și servicii de navigație aeriană de rută are o contabilitate și o raportare separată.
 6. Pentru serviciile de navigație aeriană terminală, evaluarea prevăzută în prezenta anexă se efectuează pentru fiecare aeroport în parte sau pentru grupuri de aeroporturi.
-

ANEXA XI

**TABELE DE RAPORTARE ÎN SPRIJINUL BAZEI DE COST ȘI AL RATELOR UNITARE CARE TREBUIE
FURNIZATE COMISIEI ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 35 ALINEATUL (6)**

1. COSTURILE SERVICIILOR DE NAVIGAȚIE AERIANĂ

1.1. Tabele de raportare

În scopul raportării datelor din tabelele A și B, se urmează instrucțiunile de mai jos:

- (a) tabelele se completează pentru fiecare zonă tarifară. Prețurile și costurile se stabilesc în monedă națională;
- (b) pentru tabelul A, cifrele sunt cele reale pentru perioada cuprinsă între anul (n – 5) și anul (n – 1) și cifrele prevăzute începând cu anul (n);
- (c) pentru tabelul B, prețul anual trebuie să reflecte valoarea contractului. Unitatea de producție luată în considerare pentru a determina valoarea contractului trebuie descrisă și raportată în tabel de către statul membru în cauză. În ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală, tabelul B se completează separat pentru fiecare aeroport unde serviciile de navigație aeriană sunt furnizate în condiții de piață în zona tarifară terminală.

Tabelul A

Tabelul A - Costuri totale

Numele zonei tarifare
Monedă
Organizație

Anul n

(n-5) A	(n-4) A	(n-3) A	(n-2) A	(n-1) A	(n) F	(n+1) F	(n+2) P	(n+3) P	(n+4) P
---------	---------	---------	---------	---------	-------	---------	---------	---------	---------

Detalii per tip (în termeni nominali)

Personal									
Alte costuri de funcționare									
Amortizare									
Costul capitalului									
Costuri excepționale									
Costuri totale									

Tabelul B

Tabelul B - Prețul anual și prețul unitar

Numele zonei tarifare
Monedă
Organizație

Anul n

(n-5)	(n-4)	(n-3)	(n-2)	(n-1)	(n)	(n+1)	(n+2)	(n+3)	(n+4)
-------	-------	-------	-------	-------	-----	-------	-------	-------	-------

Preț anual (a)									
Unitate de producție (b)									
Preț unitar									

(a) Preț anual în '000 moneda națională

(b) Unitate de producție din <a se preciza>

1.2. Informații suplimentare

Următoarele informații suplimentare se furnizează împreună cu informațiile care trebuie incluse în tabelele A și B:

- (a) descrierea unității de producție utilizate în tabelul B;
 - (b) descrierea criteriilor utilizate pentru repartizarea costurilor instalațiilor sau serviciilor între diferitele servicii de navigație aeriană, pe baza listei instalațiilor și a serviciilor care figurează în planul de navigație aeriană al OACI pentru regiunea Europa (doc. 7754);
 - (c) descrierea și explicarea diferențelor dintre cifrele prevăzute și cifrele reale pentru anii $(n - 5)$ – $(n - 1)$ în privința tuturor datelor furnizate în tabelele A și B;
 - (d) descrierea și explicarea costurilor și investițiilor prevăzute pe cinci ani în raport cu traficul preconizat;
 - (e) descrierea și explicarea metodei adoptate pentru calculul costurilor de amortizare: costuri istorice sau costuri curente;
 - (f) justificarea costului capitalului, inclusiv elementele bazei de active;
 - (g) descrierea surselor de finanțare a serviciilor de navigație aeriană în cauză pentru fiecare zonă tarifară în care serviciile sunt supuse condițiilor de piață.
-

ANEXA XII

ELEMENTE ESENȚIALE PENTRU CONSULTĂRILE MENȚIONATE LA ARTICOLUL 24 ALINEATUL (3) ȘI LA ARTICOLUL 30 ALINEATUL (1)

1. Consultarea menționată la articolul 24 alineatul (3) se referă în special la următoarele elemente esențiale legate de transparența costurilor:
 - (a) costurile reale suportate în cursul anului precedent și diferența dintre costurile reale și costurile determinate incluse în planul de performanță;
 - (b) evoluția costurilor menționate la articolul 28 alineatul (3).
 2. Consultarea menționată la articolul 30 alineatul (1) se referă în special la următoarele elemente esențiale legate de transparența ratelor unitare:
 - (a) politica tarifară, inclusiv calendarul ajustărilor ratelor unitare și finanțarea încrucișată între zonele tarifare de navigație aeriană terminală;
 - (b) evoluția traficului în comparație cu previziunile privind traficul incluse în planul de performanță;
 - (c) aplicarea mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic menționat la articolul 27 și a sistemului sau sistemelor de stimulente puse în aplicare în temeiul articolului 11;
 - (d) dacă este cazul, modificările preconizate ale zonelor tarifare terminale în conformitate cu articolul 21 alineatul (5) litera (a);
 - (e) dacă este cazul, serviciile care urmează să fie supuse condițiilor de piață în conformitate cu articolul 35 alineatul (3) litera (b).
-

ANEXA XIII

CERINȚE SPECIFICE PRIVIND SISTEMELE DE STIMULENTE MENȚIONATE LA ARTICOLUL 11 ALINEATUL (3)**1. MODULAREA VALORILOR-PIVOT****1.1. Pentru serviciile de navigație aeriană de rută**

În cazul în care o autoritate națională de supervizare decide să aplice un mecanism de modulare a valorilor-pivot aferente serviciilor de navigație aeriană de rută în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) litera (c) punctul (ii) și litera (g) punctele (iii) și (v), acest mecanism de modulare poate urma unul sau ambele puncte de mai jos:

- (a) să permită luarea în considerare a modificărilor semnificative și neprevăzute ale traficului, caz în care valoarea-pivot pentru anul n se bazează pe valoarea de referință la nivelul fiecărui furnizor de servicii de navigație aeriană începând cu versiunea planului de administrare a rețelei din luna noiembrie a anului $n - 1$;
- (b) să limiteze sfera de aplicare a stimulentei pentru a acoperi numai cauzele de întârziere legate de capacitatea ATC, rutarea ATC, personalul ATC, echipamentele ATC, managementul spațiului aerian și evenimentele speciale cu codurile C, R, S, T, M și P din manualul de utilizare ATFCM.

1.2. Pentru serviciile de navigație aeriană terminală

În cazul în care o autoritate națională de supervizare decide să aplice un mecanism de modulare a valorilor-pivot aferente serviciilor de navigație aeriană terminală în conformitate cu articolul 11 alineatul (3) litera (c) punctul (ii) și litera (g) punctele (iii) și (v), acest mecanism de modulare poate urma unul sau ambele puncte de mai jos:

- (a) să permită luarea în considerare a modificărilor semnificative și neprevăzute ale traficului, caz în care valoarea-pivot pentru anul n se modulează pe baza unor principii obiective și transparente definite în planul de performanță.
- (b) să limiteze sfera de aplicare a stimulentei pentru a acoperi numai cauzele de întârziere legate de capacitatea ATC, rutarea ATC, personalul ATC, echipamentele ATC, managementul spațiului aerian și evenimentele speciale cu codurile C, R, S, T, M și P din manualul de utilizare ATFCM.

2. CALCULAREA AVANTAJELOR ȘI A DEZAVANTAJELOR FINANCIARE**2.1. Pentru serviciile de navigație aeriană de rută**

- (a) Avantajul financiar menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (e) se calculează ca procent din costurile determinate ale anului n și se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian printr-o creștere a ratei unitare în anul $n + 2$, dacă abaterea negativă a întârzierii ATFM medii per zbor în anul n față de valoarea-pivot este mai mare în valoare absolută decât limita inferioară a intervalului simetric menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (d).

Procentul costurilor determinate urmează, pornind de la limita inferioară a intervalului simetric până la pragul de alertă menționat la articolul 9 alineatul (4) litera (b) punctul (iii), o scară progresivă, procentul fix maxim urmând să se aplice în cazul în care abaterea negativă a întârzierii ATFM medii per zbor în anul n față de valoarea-pivot este, în valoare absolută, egală sau mai mare decât valoarea pragului de alertă.

- (b) Dezavantajul financiar menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (f) se calculează ca procent din costurile determinate ale anului n și se rambursează utilizatorilor spațiului aerian printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$, dacă abaterea pozitivă a întârzierii ATFM medii per zbor în anul n față de valoarea-pivot este mai mare în valoare absolută decât limita superioară a intervalului simetric menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (d).

Procentul costurilor determinate urmează, pornind de la limita superioară a intervalului simetric până la pragul de alertă menționat la articolul 9 alineatul (4) litera (b) punctul (iii), o scară progresivă, procentul fix maxim urmând să se aplice în cazul în care abaterea pozitivă a întârzierii ATFM medii per zbor în anul n față de valoarea-pivot este, în valoare absolută, egală sau mai mare decât valoarea pragului de alertă.

2.2. Pentru serviciile de navigație aeriană terminală

- (a) Avantajul financiar menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (e) se calculează ca procent din costurile determinate ale anului n și se recuperează de la utilizatorii spațiului aerian printr-o creștere a ratei unitare în anul $n + 2$, dacă întârzierea reală ATFM la sosire per zbor în anul n este mai mică decât limita inferioară a intervalului simetric menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (d).

Procentul costurilor determinate urmează, pornind de la limita inferioară a intervalului simetric până la 50 % din valoarea-pivot, o scară progresivă, procentul fix maxim urmând să se aplice în cazul în care întârzierea reală ATFM la sosire per zbor în anul n este egală sau mai mică decât 50 % din valoarea-pivot.

- (b) Dezavantajul financiar menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (e) se calculează ca procent din costurile determinate ale anului n și se rambursează utilizatorilor spațiului aerian printr-o reducere a ratei unitare în anul $n + 2$, dacă întârzierea reală ATFM la sosire per zbor în anul n este mai mare decât limita superioară a intervalului simetric menționat la articolul 11 alineatul (3) litera (d).

Procentul costurilor determinate urmează, pornind de la limita superioară a intervalului simetric până la 150 % din valoarea-pivot, o scară progresivă, procentul fix maxim urmând să se aplice în cazul în care întârzierea reală ATFM la sosire per zbor în anul n este egală sau mai mare decât 150 % din valoarea-pivot.
