DECIZII

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2022/728 A COMISIEI

din 13 aprilie 2022

privind lipsa de coerență a anumitor obiective de performanță incluse în proiectele de planuri de performanță la nivel național și la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian prezentate de Belgia, Germania, Grecia, Franța, Cipru, Letonia, Luxemburg, Malta, Țările de Jos, România și Suedia în temeiul Regulamentului (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a treia perioadă de referință și care prevede recomandări pentru revizuirea obiectivelor respective

[notificată cu numărul C(2022) 2283]

(Numai textele în limbile engleză, franceză, germană, greacă, letonă, malteză, neerlandeză, română și suedeză sunt autentice)

(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 (regulament-cadru) ([1]), în special articolul 11 alineatul (3) litera (c) al doilea paragraf,

după consultarea Comitetului pentru cerul unic,

întrucât:

CONSIDERAȚII GENERALE

Context

(1) În temeiul articolului 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, trebuie instituit un sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea. În plus, conform articolului 10 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei ([2]), statele membre trebuie să stabilească, la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian („FAB"), obiective de performanță obligatorii pentru fiecare perioadă de referință a sistemului de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea. Aceste obiective de performanță trebuie să fie coerente cu obiectivele la nivelul Uniunii adoptate de Comisie pentru perioada de referință vizată. Comisia este responsabilă de evaluarea coerenței obiectivelor de performanță propuse în proiectele de planuri de performanță cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, pe baza criteriilor de evaluare prevăzute în anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(2) Izbucnirea pandemiei de COVID-19 a afectat în mod semnificativ sectorul transportului aerian începând cu primul trimestru al anului calendaristic 2020 și a redus considerabil volumul traficului aerian în comparație cu nivelurile anterioare pandemiei, ca urmare a măsurilor luate de statele membre și de țările terțe pentru a ține sub control pandemia.

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013 (JO L 56, 25.2.2019, p. 1).

(3) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru a treia perioadă de referință („PR3”) au fost stabilite inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903 a Comisiei ([3]). Întrucât aceste obiective de performanță la nivelul Uniunii și proiectele de planuri de performanță pentru PR3 prezentate ulterior de statele membre au fost elaborate înainte de izbucnirea pandemiei de COVID-19, acestea nu au putut lua în considerare circumstanțele modificate semnificativ pentru transportul aerian ca urmare a pandemiei.

(4) Ca răspuns la impactul pandemiei de COVID-19 asupra furnizării de servicii de navigație aeriană, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627 al Comisiei ([4]) prevede măsuri extraordinare pentru PR3, care derogă de la dispozițiile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317. În temeiul articolului 2 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627, Comisia a adoptat, la 2 iunie 2021, Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 a Comisiei ([5]) de stabilire a unor obiective revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, mediului, capacității și rentabilității.

(5) Toate statele membre au elaborat și adoptat proiecte de planuri de performanță care conțin obiective de performanță locale revizuite pentru PR3, care au fost prezentate Comisiei spre evaluare până la 1 octombrie 2021. În urma verificării caracterului complet al acestor proiecte de planuri de performanță, Comisia a solicitat statelor membre să prezinte proiecte de planuri de performanță actualizate până la 17 noiembrie 2021. Evaluarea Comisiei inclusă în prezenta decizie se bazează pe proiectele de planuri de performanță actualizate prezentate de statele membre.

(6) Organismul de evaluare a performanței, care asistă Comisia la implementarea sistemului de performanță în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, a prezentat Comisiei un raport care conține avizul său privind evaluarea proiectelor de planuri de performanță pentru PR3.

Criterii de evaluare

(7) În conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia a evaluat coerența obiectivelor naționale sau a obiectivelor la nivelul FAB pe baza criteriilor de evaluare prevăzute la punctul 1 din anexa IV la regulamentul de punere în aplicare respectiv și ținând seama de circumstanțele locale. În ceea ce privește fiecare domeniu-cheie de performanță și obiectivele de performanță aferente, Comisia a completat evaluarea cu revizuirea proiectelor de planuri de performanță în ceea ce privește elementele prevăzute la punctul 2 din anexa IV la respectivul regulament de punere în aplicare.

(8) Pentru domeniul-cheie de performanță al siguranței, Comisia a evaluat coerența obiectivelor prezentate de statele membre în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței furnizorilor de servicii de navigație aeriană pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.1 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată de revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de siguranță în ceea ce privește elementele prevăzute la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Comisia a constatat că obiectivele locale de performanță în materie de siguranță propuse de toate statele membre sunt coerente cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii și, prin urmare, prezenta decizie nu conține constatări conexe.

(9) Pentru domeniul-cheie de performanță al mediului, coerența obiectivelor prezentate de statele membre în ceea ce privește eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale a fost evaluată pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.2 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, obiectivele propuse cuprinse în proiectele de planuri de performanță au fost comparate cu valorile de referință pentru eficiența zborului orizontal pe rută stabilite în Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată de revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de mediu în ceea ce privește elementele prevăzute la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

([3]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903 a Comisiei din 29 mai 2019 de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii aferente rețelei de management al traficului aerian pentru a treia perioadă de referință, care începe la 1 ianuarie 2020 și se încheie la 31 decembrie 2024 (JO L 144, 3.6.2019, p. 49).

([4]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627 al Comisiei din 3 noiembrie 2020 privind măsurile excepționale pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) a sistemului de performanță și de tarifare din cadrul Cerului unic european luate în contextul pandemiei de COVID-19 (JO L 366, 4.11.2020, p. 7).

([5]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 a Comisiei din 2 iunie 2021 de stabilire a obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii aferente rețelei de management al traficului aerian pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare (UE) 2019/903 (JO L 195, 3.6.2021, p. 3).

(10) În ceea ce privește anul calendaristic 2020, obiectivul de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 în domeniul-cheie de performanță al mediului, care a fost stabilit inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903, nu a fost revizuit prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891, având în vedere că perioada de aplicare a obiectivului respectiv a expirat și că implementarea sa a devenit astfel definitivă, nelăsând nicio posibilitate de ajustare retroactivă. În consecință, nu era adecvat ca statele membre să își revizuiască, în proiectele de planuri de performanță prezentate până la 1 octombrie 2021, obiectivele locale de performanță pentru anul calendaristic 2020 în domeniul-cheie de performanță al mediului. Din aceste motive, coerența obiectivelor locale de performanță în domeniul mediului cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii a fost evaluată în ceea ce privește anii calendaristici 2021, 2022, 2023 și 2024. Pe această bază, Comisia a constatat că obiectivele locale de performanță în domeniul mediului propuse de toate statele membre sunt coerente cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii și, prin urmare, prezenta decizie nu conține constatări conexe.

(11) Pentru domeniul-cheie de performanță al capacității, coerența obiectivelor prezentate de statele membre în ceea ce privește întârzierea medie pe rută per zbor în managementul fluxurilor de trafic aerian (ATFM) a fost evaluată pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.3 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, obiectivele propuse în proiectele de planuri de performanță au fost comparate cu valorile de referință pertinente prevăzute în Planul de administrare a rețelei. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată de revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de rută, incluzând în special revizuirea investițiilor majore planificate și revizuirea sistemului sau a sistemelor de stimulente în ceea ce privește elementele prevăzute la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(12) În ceea ce privește anul calendaristic 2020, obiectivul de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 în domeniul-cheie de performanță al capacității, care a fost stabilit inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903, nu a fost revizuit prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891, având în vedere că perioada de aplicare a obiectivului respectiv a expirat și că implementarea sa a devenit astfel definitivă, nelăsând nicio posibilitate de ajustare retroactivă. În consecință, nu era adecvat ca statele membre să își revizuiască, în proiectele de planuri de performanță prezentate până la 1 octombrie 2021, obiectivele locale de performanță pentru anul calendaristic 2020 în domeniul-cheie de performanță al capacității. Din aceste motive, coerența obiectivelor locale de performanță în domeniul capacității cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii a fost evaluată în ceea ce privește anii calendaristici 2021, 2022, 2023 și 2024.

(13) În plus, în ceea ce privește evaluarea proiectelor de obiective de capacitate pentru serviciile de rută, pentru aeroporturile care intră sub incidența Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 în conformitate cu articolul 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul respectiv, Comisia și-a completat evaluarea cu o revizuire a proiectelor de obiective de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, în conformitate cu punctul 2.1 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În cazul proiectelor de obiective care suscită preocupări, constatările aferente sunt expuse în prezenta decizie.

(14) Pentru domeniul-cheie de performanță al rentabilității, coerența obiectivelor prezentate de statele membre în ceea ce privește costul unitar determinat („DUC”) pentru serviciile de navigație aeriană de rută a fost evaluată pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1.4 literele (a), (b) și (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Aceste criterii sunt tendința costului unitar determinat pe parcursul PR3, tendința costului unitar determinat pe termen lung în a doua perioadă de referință (PR2) și în PR3 (2015-2024) și valoarea de referință pentru costul unitar determinat la nivelul zonei tarifare, comparată cu valoarea medie corespunzătoare zonelor tarifare în care furnizorii de servicii de navigație aeriană au un mediu operațional și economic similar.

(15) În cazul obiectivelor de rentabilitate pentru serviciile de rută care s-au dovedit a fi necoerente pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1.4 literele (a), (b) și (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia a examinat în continuare, în lumina justificărilor și a dovezilor furnizate în planurile de performanță în cauză, dacă o abatere poate fi considerată necesară și proporțională în conformitate cu punctul 1.4 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, cu condiția ca abaterea de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii sau de la tendința costului unitar determinat pe termen lung 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 măsurilor de restructurare în sensul articolului 2 punctul 18 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(16) Evaluarea obiectivelor de rentabilitate pentru serviciile de rută a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale. Ea a fost completată de revizuirea elementelor prevăzute la punctul 2 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, și anume principalii factori și parametri care stau la baza obiectivelor respective, indicați la punctul 2.1 litera (d) din anexa respectivă.

(17) În plus, în ceea ce privește evaluarea proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, pentru aeroporturile care intră sub incidența Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 în conformitate cu articolul 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul respectiv, Comisia și-a completat revizuirea cu evaluarea proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, în conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În cazul proiectelor de obiective care suscită preocupări, constatările aferente sunt expuse în prezenta decizie.

(18) În conformitate cu punctul 2 litera (f) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, în ceea ce privește evaluarea proiectelor de obiective de capacitate, Comisia și-a completat revizuirea cu o evaluare a proiectelor de sisteme de stimulente menționate la articolul 11 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În acest sens, Comisia a examinat dacă proiectele de sisteme de stimulente îndeplinesc cerințele de fond prevăzute la articolul 11 alineatele (1) și (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În cazul proiectelor de sisteme de stimulente care suscită preocupări, constatările aferente sunt expuse în prezenta decizie.

Considerații speciale privind evoluția traficului

(19) Previziunile de bază ale STATFOR din octombrie 2021 privind traficul estimează că traficul aerian la nivelul Uniunii va atinge nivelurile anterioare pandemiei în cursul anului 2023 și le va depăși în 2024. Cu toate acestea, nivelul de incertitudine în ceea ce privește evoluția traficului rămâne deosebit de ridicat, din cauza riscurilor legate de evoluția situației epidemiologice legate de COVID-19. Comisia observă că, potrivit estimărilor, redresarea traficului va fi inegală de la un stat membru la altul.

(20) În consecință, creșterea preconizată a traficului în PR3 în mai multe state membre ar urma să fie semnificativ mai mică decât creșterea medie a traficului la nivelul Uniunii, iar volumele traficului în PR3 vor rămâne sub nivelurile anterioare pandemiei în unele dintre aceste state membre. Comisia recunoaște că acest lucru face mai dificilă realizarea obiectivelor de rentabilitate la nivelul Uniunii pentru statele membre în cauză și a luat în considerare acest aspect atunci când a analizat circumstanțele locale relevante pentru evaluarea fiecărui proiect de plan de performanță.

CONSTATĂRI REFERITOARE LA FABEC

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității – Belgia și Luxemburg

(21) Proiectele de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Belgia și Luxemburg pentru PR3 sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Belgiei și Luxemburgului	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020 -2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**73,13 EUR**	**83,28 EUR**	**189,52 EUR**	**113,26 EUR**	**108,51 EUR**	**103,82 EUR**

(22) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Belgia și Luxemburg, de + 5,7 % pe an pe durata PR3, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de + 1,0 %.

(23) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că tendința costului unitar determinat pe termen lung pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Belgia și Luxemburg pe durata PR2 și PR3, de + 4,0 % pe an, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de – 1,3 %.

(24) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că valoarea de referință a Belgiei și Luxemburgului pentru costul unitar determinat, exprimată în termeni reali la prețurile din 2017 (EUR2017), de 83,28 EUR, este cu 13,2 % mai ridicată decât valoarea de referință medie, de 73,56 EUR în EUR2017, a grupului comparativ relevant. Comisia observă că această diferență se accentuează în cursul PR3, deoarece costul unitar determinat pentru serviciile de rută din Belgia și Luxemburg pentru 2024 este cu 49,9 % mai mare decât media grupului comparativ.

(25) În plus, este necesar să se examineze dacă abaterile constatate mai sus de la criteriile stabilite la punctul 1.4 literele (a), (b) și (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 pot fi considerate necesare și proporționale în sensul punctului 1.4 litera (d) din anexa respectivă.

(26) Comisia observă că diferența estimată de organismul de evaluare a performanței dintre costurile determinate pentru serviciile de rută pentru PR3 raportate în proiectul de plan de performanță și costurile determinate care ar fi necesare pentru a respecta tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii pentru PR3 este de aproximativ 41 de milioane EUR în EUR2017, observându-se totodată o abatere corespunzătoare estimată de la tendința pe termen lung la nivelul Uniunii de ordinul a aproximativ 92,6 de milioane EUR în EUR2017.

(27) În ceea ce privește criteriul specificat la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că Belgia și Luxemburgul fac referire în proiectul de plan de performanță la costurile determinate suplimentare suportate pe parcursul PR3 de către furnizorii de servicii de navigație aeriană de rută skeyes și MUAC în legătură cu măsurile de sporire a capacității.

(28) Pe de o parte, în proiectul de plan de performanță este evidențiat faptul că complexitatea spațiului aerian Belgia-Luxemburg constituie un factor de creștere a volumului de muncă relativ al controlorilor de trafic aerian și, prin urmare, are un efect negativ asupra productivității controlorilor de trafic aerian și asupra bazei de cost pentru serviciile de rută. Belgia și Luxemburgul explică acest lucru ca fiind unul dintre factorii-cheie care stau la baza abaterii de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii.

(29) Pe de altă parte, Belgia și Luxemburgul susțin că ambii furnizori de servicii de navigație aeriană de rută (denumiți în continuare „ANSP”), și anume skeyes și MUAC, se confruntă cu provocări specifice în ceea ce privește asigurarea unei capacități adecvate pentru a răspunde cererii de trafic aerian în cursul PR3 și ulterior.

(30) În legătură cu skeyes, proiectul de plan de performanță subliniază în primul rând faptul că în cursul PR3 și al celei de a patra perioade de referință („PR4”) se preconizează un număr mare de pensionări ale controlorilor de trafic aerian, pe baza structurii actuale de vârstă a acestora.

(31) Se precizează că legislația belgiană aplicabilă prevede obligația retragerii din serviciu a controlorilor de trafic aerian cu cinci ani înainte de data pensionării lor. În cursul acestor cinci ani, aceștia sunt eligibili pentru pensionare anticipată (sistem denumit „DISPO”) și primesc o indemnizație egală cu 75 % până la 85 % din ultimul lor salariu. Conform informațiilor furnizate în proiectul de plan de performanță, controlorii de trafic aerian sunt trecuți în prezent în DISPO la vârsta de 56 de ani, iar această limită de vârstă urmează să fie majorată la 57 de ani. Începând din 2025, 30 % dintre controlorii de trafic aerian operaționali ai skeyes ating vârsta de pensionare anticipată în cursul PR3, în timp ce un procent suplimentar de 20 % dintre aceștia ar urma să aibă dreptul la pensionare anticipată în PR4.

(32) Skeyes intenționează să recruteze și să formeze noi controlori de trafic aerian pentru a înlocui pensionările planificate și pentru a asigura o capacitate proporțională cu cererea de trafic preconizată. Conform proiectului de plan de performanță, skeyes va suporta în această privință costuri suplimentare alocate bazei de cost pentru serviciile de rută pe parcursul întregii perioade de referință, inclusiv costurile legate de sistemul de pensionare anticipată DISPO.

(33) În plus, în proiectul de plan de performanță se subliniază că skeyes intenționează să înlocuiască sistemul său de management al traficului aerian („ATM") cu un sistem de management al spațiului aerian unic, integrat și armonizat cu MUAC și cu forțele armate belgiene, care este considerat esențial pentru a sprijini integrarea serviciilor ATM civile și militare și pentru a spori capacitatea și eficiența operațională.

(34) În ceea ce privește MUAC, Belgia și Luxemburgul fac trimitere la acordul colectiv încheiat în 2019, care urmărește, în esență, să sporească disponibilitatea controlorilor de trafic aerian pentru a reduce decalajul dintre disponibilitatea personalului și cererea de trafic. Dispozițiile privind flexibilitatea introduse în acord sunt însoțite de o creștere a grilelor de salarizare cu aproape 11 %, ceea ce are un impact asupra bazei de cost pe parcursul întregii perioade de referință.

(35) De asemenea, se raportează că MUAC suportă costuri suplimentare pe parcursul PR3 în legătură cu îmbunătățiri specifice ale procesului său de analiză ulterioară operațiunilor și ale instrumentelor conexe, care vizează optimizarea în continuare a planificării operațiunilor zilnice.

(36) Comisia a constatat că abaterile menționate în considerentul 26 nu pot fi atribuite exclusiv costurilor suplimentare asociate măsurilor legate de capacitate, inclusiv costurile legate de recrutarea și formarea noilor controlori de trafic aerian și costurile investițiilor majore legate de capacitate. În consecință, Comisia a concluzionat că abaterile raportate ale costurilor de la tendințele costului unitar determinat la nivelul Uniunii în ceea ce privește Belgia și Luxemburgul sunt prea semnificative pentru a fi atribuite exclusiv măsurilor raportate având ca scop atingerea obiectivelor de capacitate locale.

(37) Prin urmare, criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 nu este îndeplinit în privința Belgiei și a Luxemburgului.

(38) În ceea ce privește criteriul specificat la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, este suficient să se menționeze că Belgia și Luxemburgul nu au prezentat în proiectul de plan de performanță nicio măsură de restructurare care ar justifica o abatere de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii sau de la tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii. În consecință, criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) nu este îndeplinit în privința Belgiei și a Luxemburgului.

(39) În ceea ce privește elementele de revizuit prevăzute la punctul 2.1 litera (d) subpunctul (vii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că a fost stabilită o metodologie revizuită de alocare a costurilor în vederea repartizării costurilor determinate între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR3 în privința Belgiei. Modificările propuse se referă la alocarea costurilor serviciilor de control de apropiere suportate de skeyes și la alocarea costurilor legate de ANS. Comisia remarcă faptul că prin modificările propuse, costurile serviciilor de control de apropiere sunt alocate integral zonei tarifare de rută.

(40) Comisia are îndoieli cu privire la conformitatea modificării metodologiei de alocare a costurilor menționată în considerentul 93 cu cerințele prevăzute la articolul 15 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 și la articolul 22 alineatul (5) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Comisia va examina în continuare elementele conexe în etapa de evaluare a proiectului de plan de performanță revizuit al FABEC în ceea ce privește furnizorul de servicii de navigație aeriană în cauză.

(41) Pe baza constatărilor din considerentele 21-40, obiectivele propuse incluse în proiectul de plan de performanță al FABEC în ceea ce privește zona tarifară de rută a Belgiei și Luxemburgului trebuie evaluate ca fiind necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității.

Revizuirea proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală – Belgia

(42) Comisia își exprimă îngrijorarea în legătură cu proiectele de obiective de performanță în domeniul rentabilității pentru serviciile de navigație aeriană terminală din Belgia, în conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(43) În primul rând, la compararea tendinței costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală cu tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută în PR3, Comisia a constatat că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală din zona tarifară terminală a Belgiei, de + 6,3 %, este mai mare decât tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare, de + 5,7 % pe parcursul PR3.

(44) În al doilea rând, Comisia observă că proiectele de obiective pentru tendința costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală din zona tarifară terminală a Belgiei, de + 6,3 % pe parcursul PR3, depășesc tendința reală a costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală observată pe parcursul PR2, de + 0,5 %.

(45) În al treilea rând, la compararea proiectelor de obiective naționale privind tendința costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală cu performanțele unor aeroporturi similare pentru PR3, Comisia observă că, în cazul aeroportului din Bruxelles, costul unitar determinat estimat depășește cu o marjă semnificativă costul unitar determinat median al grupului comparativ relevant.

(46) Prin urmare, Comisia consideră că Belgia trebuie să ofere mai multe justificări pentru obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală în lumina observațiilor de mai sus sau să revizuiască în sens descrescător proiectele de obiective pentru costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR3.

Revizuirea sistemelor de stimulente menționate la articolul 11 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, în completarea evaluării de către Comisie a proiectelor de obiective de capacitate – FABEC

(47) În ceea ce privește elementele de revizuit prevăzute la punctul 2.1 litera (f) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că proiectul de sistem de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană de rută propus în proiectul de plan de performanță al FABEC cuprinde un avantaj financiar maxim egal cu dezavantajul financiar maxim, ambele ridicându-se la 0,5 % din costurile determinate.

(48) Pe baza expertizei oferite de organismul de evaluare a performanței, Comisia are îndoieli serioase cu privire la faptul că dezavantajul financiar maxim propus, care se ridică la 0,5 % din costurile determinate, ar avea un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor, așa cum se prevede la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(49) În ceea ce privește sistemele de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană terminală propuse pentru zonele tarifare terminale ale Belgiei, Franței și Țărilor de Jos, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că dezavantajele financiare maxime propuse, care se ridică la 0,5 % din costurile determinate pentru toate aceste sisteme de stimulente, ar avea un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor, așa cum se prevede la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(50) În ceea ce privește sistemul de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană terminală propus pentru zona tarifară terminală a Luxemburgului, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că dezavantajul financiar maxim propus, care se ridică la 0,25 % din costurile determinate, ar avea un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor, așa cum se prevede la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(51) Prin urmare, în ceea ce privește proiectul de plan de performanță prezentat de FABEC, Belgia, Franța, Germania, Luxemburgul și Țările de Jos trebuie să își revizuiască proiectele de sisteme de stimulente pentru realizarea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană de rută, astfel încât dezavantajele financiare maxime care decurg din aceste sisteme de stimulente să fie stabilite la un nivel care să aibă un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor, astfel cum se prevede în mod expres la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, fapt care, în opinia Comisiei, ar trebui să conducă la un dezavantaj financiar maxim mai mare sau egal cu 1 % din costurile determinate.

(52) În plus, în ceea ce privește proiectul de plan de performanță prezentat de FABEC, Belgia, Franța, Luxemburgul și Țările de Jos trebuie să își revizuiască proiectele de sisteme de stimulente pentru realizarea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, astfel încât dezavantajele financiare maxime care decurg din aceste sisteme de stimulente să fie stabilite la un nivel care să aibă un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscului, astfel cum se prevede în mod expres la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, fapt care, în opinia Comisiei, ar trebui să conducă la un dezavantaj financiar maxim mai mare sau egal cu 1 % din costurile determinate.

CONSTATĂRI REFERITOARE LA GRECIA

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității

(53) Proiectele de obiective de capacitate propuse de Grecia, exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor, și valorile de referință naționale corespunzătoare pentru PR3 stabilite în Planul de administrare a rețelei din septembrie 2021 sunt următoarele:

	2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de capacitate pentru serviciile de rută ale Greciei, în minute de întârziere ATFM per zbor	**0,32**	**0,26**	**0,20**	**0,20**
Valori de referință pentru Grecia, în minute de întârziere ATFM per zbor	0,10	0,14	0,15	0,15

(54) Comisia observă că proiectele de obiective de capacitate propuse de Grecia pentru anii calendaristici 2021-2024 depășesc valorile de referință naționale corespunzătoare stabilite în Planul de administrare a rețelei din septembrie 2021. În acest sens, cea mai mare abatere a proiectelor de obiective de capacitate de la valorile de referință naționale corespunzătoare se observă pentru anul calendaristic 2021.

(55) Comisia observă că măsurile de sporire a capacității prezentate în proiectul de plan de performanță cuprind doar o parte din măsurile stabilite în Planul de administrare a rețelei din septembrie 2021. Aceste măsuri includ investiții majore în modernizarea infrastructurii ATM, recrutarea unui număr total de 70 de echivalente normă întreagă pentru posturi de controlori de trafic aerian ai centrelor de control regionale în cursul anului calendaristic 2022, precum și măsuri de restructurare a spațiului aerian.

(56) Cu toate acestea, Comisia observă că mai multe măsuri relevante de sporire a capacității cuprinse în Planul de administrare a rețelei din septembrie 2021 nu sunt incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Grecia, ceea ce poate duce la un deficit de capacitate în cursul anilor calendaristici 2023 și 2024. Pe baza informațiilor prezentate de Grecia, nu este clar nici modul în care vor fi gestionate creșterea semnificativă a numărului de controlori de trafic aerian și formarea ulterioară la locul de muncă începând cu anul calendaristic 2022, răspunzând în același timp cererilor tot mai mari de capacitate.

(57) Ținând seama de faptul că proiectele de obiective de capacitate ale Greciei depășesc valorile naționale de referință corespunzătoare în perioada 2021-2024, se pare că, în ceea ce privește punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare 2019/317, măsurile propuse nu vor fi suficiente pentru a satisface cererea de trafic preconizată, în special având în vedere creșterea preconizată a traficului către sfârșitul PR3, ca parte a redresării traficului aerian în urma impactului pandemiei de COVID-19.

(58) Grecia afirmă în proiectul său de plan de performanță că obiectivele pentru anii calendaristici 2021-2024 nu au putut fi stabilite în conformitate cu valorile de referință incluse în Planul de administrare a rețelei din septembrie 2021, din cauza redresării mai optimiste a traficului aerian incluse în previziunile STATFOR privind traficul din octombrie 2021. Grecia afirmă, de asemenea, că obiectivele propuse reflectă această modificare a ipotezelor privind traficul și, prin urmare, se abat de la valorile de referință.

(59) Cu toate acestea, având în vedere criteriile de evaluare prevăzute la punctul 1.3 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia consideră că informațiile și dovezile furnizate de Grecia în proiectul său de plan de performanță, inclusiv în ceea ce privește circumstanțele locale relevante, nu justifică abaterile semnificative propuse ale obiectivelor de capacitate pentru serviciile de rută de la valorile de referință corespunzătoare.

(60) Pe baza constatărilor din considerentele 53-59, obiectivele propuse incluse în proiectul de plan de performanță al Greciei trebuie evaluate ca fiind necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al capacității.

Revizuirea proiectelor de obiective de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(61) Comisia își exprimă îngrijorarea în legătură cu proiectele de obiective de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală din Grecia, în conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(62) Mai precis, Comisia a constatat că atunci când se compară, la nivel de aeroport, proiectele de obiective naționale privind întârzierea ATFM medie la sosire cu performanța unor aeroporturi similare, aeroportul din Atena ar urma să înregistreze întârzieri ATFM mai mari decât cele preconizate pentru aeroporturi similare.

(63) Prin urmare, Comisia consideră că Grecia trebuie să ofere mai multe justificări pentru obiectivele de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală în lumina observațiilor de mai sus sau să revizuiască în sens descrescător proiectele de obiective de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală.

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității

(64) Proiectele de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Grecia sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Greciei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**31,37 EUR**	**23,20 EUR**	**40,71 EUR**	**32,60 EUR**	**33,12 EUR**	**32,93 EUR**

(65) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Grecia, de + 9,1 % pe durata PR3, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de + 1,0 %.

(66) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că tendința costului unitar determinat pe termen lung pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Grecia pe durata PR2 și PR3, de + 0,5 %, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de – 1,3 %.

(67) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că valoarea de referință a Greciei pentru costul unitar determinat, de 23,20 EUR în EUR2017, este cu 18,9 % mai scăzută decât valoarea de referință medie, de 28,59 EUR în EUR2017, a grupului comparativ relevant. Cu toate acestea, potrivit observațiilor Comisiei, costul unitar determinat pentru serviciile de rută din Grecia ar urma să depășească media grupului comparativ în cursul PR3, cu o diferență de + 8,7 % observată în ceea ce privește anul calendaristic 2024.

(68) În plus, este necesar să se examineze dacă abaterile constatate mai sus de la criteriile stabilite la punctul 1.4 literele (a), (b) și (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 pot fi considerate necesare și proporționale în sensul punctului 1.4 litera (d) din anexa respectivă.

(69) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că diferența estimată de organismul de evaluare a performanței dintre costurile determinate pentru serviciile de rută pentru PR3 raportate în proiectul de plan de performanță al Greciei și costurile determinate care ar fi necesare pentru a respecta tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii pentru PR3 este de aproximativ 54 de milioane EUR în EUR2017, observându-se totodată o abatere corespunzătoare de la tendința pe termen lung la nivelul Uniunii de 31 de milioane EUR în EUR2017.

(70) Grecia indică în proiectul de plan de performanță că, în cursul PR3, este prevăzută o creștere semnificativă a numărului de controlori de trafic aerian activi la centrul de control regional din Atena, având ca rezultat un total de 71 de echivalente normă întreagă suplimentare în 2024, comparativ cu 2019. În plus, se preconizează realizarea mai multor investiții majore în domeniul sistemelor ATM și al sistemelor de supraveghere spre sfârșitul perioadei de referință, cu un impact semnificativ asupra costurilor începând cu anul 2022. Potrivit proiectului de plan de performanță al Greciei, din costurile de amortizare conexe au fost deduse sumele contabilizate în plus în PR2 în ceea ce privește investițiile amânate în active fixe.

(71) Comisia observă că avizul primit din partea organismului de evaluare a performanței indică existența unor ambiguități și inconsecvențe ale setului global de măsuri prezentate de Grecia în ceea ce privește implementarea obiectivelor sale de capacitate locale, motiv pentru care organismul de evaluare a performanței își pune întrebarea dacă măsurile respective vor fi puse efectiv în aplicare și vor avea astfel impactul preconizat. De asemenea, trebuie remarcat faptul că Grecia nu a detaliat și nici nu a cuantificat, în proiectul său de plan de performanță, costurile suplimentare legate de formarea și recrutarea de noi controlori de trafic aerian. În absența oricăror informații fundamentate cu privire la aceste costuri, Comisia estimează că cele două abateri menționate în considerentul 69 sunt prea semnificative pentru a justifica atribuirea lor exclusiv măsurilor pentru atingerea obiectivelor de capacitate locale.

(72) În plus, trebuie remarcat faptul că, din motivele menționate în considerentele 53-59 din prezenta decizie, proiectele de obiective de capacitate stabilite de Grecia au fost considerate necoerente cu obiectivele corespunzătoare la nivelul Uniunii. În absența unor obiective de capacitate evaluate ca fiind coerente, Comisia consideră că, în acest stadiu, evaluarea criteriului prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 în ceea ce privește Grecia nu poate fi finalizată, întrucât măsurile planificate pentru atingerea obiectivelor de capacitate ar putea fi modificate în contextul revizuirii necesare a obiectivelor de capacitate.

(73) În consecință, criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 nu este îndeplinit în privința Greciei.

(74) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, este suficient să se menționeze că Grecia nu a prezentat în proiectul său de plan de performanță nicio măsură de restructurare care ar justifica o abatere de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii sau de la tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii. În consecință, criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) nu este îndeplinit în privința Greciei.

(75) În plus, examinarea principalilor factori și parametri menționați la punctul 2.1 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 care stau la baza proiectelor de obiective de performanță din domeniul-cheie de performanță al rentabilității a dus la următoarele constatări referitoare la baza de cost propusă de Grecia pentru PR3.

(76) Comisia observă că, pentru prima dată, în baza de cost pentru serviciile de rută din Grecia din PR3 au fost adăugate costuri determinate legate de căutare și salvare. Aceste costuri conduc la o creștere considerabilă a costurilor determinate pentru serviciile de rută și se ridică la aproximativ 9 % din baza de cost pentru serviciile de rută din 2020 și la aproximativ 5 % din întreaga bază de cost pentru serviciile de rută din 2024. Grecia trebuie să ofere mai multe justificări în proiectul său revizuit de plan de performanță în ceea ce privește eligibilitatea și proporționalitatea costurilor determinate corespunzătoare și alocarea acestora între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală, precum și între serviciile de navigație aeriană și alte sectoare relevante.

(77) În plus, Comisia ia notă de înființarea unei noi autorități naționale de supervizare, separată din punct de vedere organizațional de furnizorul de servicii de navigație aeriană, care este însoțită de o creștere a costurilor de supervizare. Ținând seama de amploarea costurilor suplimentare aferente, Grecia trebuie să explice mai în detaliu în proiectul său revizuit de plan de performanță factorii de cost și ipotezele aflate la baza acestora.

(78) Pe baza constatărilor din considerentele 64-77, obiectivele propuse incluse în proiectul de plan de performanță al Greciei trebuie evaluate ca fiind necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității.

Revizuirea proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(79) Comisia își exprimă îngrijorarea în legătură cu proiectele de obiective de performanță în domeniul rentabilității pentru serviciile de navigație aeriană terminală din Grecia, în conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(80) Comisia observă că proiectele de obiective pentru tendința costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală din zona tarifară terminală a Greciei, de + 6,8 % pe parcursul PR3, depășesc tendința reală a costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală observată pe parcursul PR2, de – 3,9 %.

(81) Prin urmare, Comisia consideră că Grecia trebuie să ofere mai multe justificări pentru obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală în lumina observațiilor de mai sus sau să revizuiască în sens descrescător proiectele de obiective pentru costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR3.

Revizuirea sistemelor de stimulente menționate la articolul 11 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, în completarea evaluării de către Comisie a proiectelor de obiective de capacitate

(82) În ceea ce privește elementele de revizuit prevăzute la punctul 2.1 litera (f) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că atât sistemul de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană de rută, cât și sistemul de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană terminală propuse în proiectul de plan de performanță al Greciei cuprind un dezavantaj financiar maxim care se ridică la 0,50 % din costurile determinate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și 0,60 % din costurile determinate pentru serviciile de navigație aeriană terminală și un avantaj financiar maxim care se ridică la 0,10 % din costurile determinate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și 0,30 % din costurile determinate pentru serviciile de navigație aeriană terminală.

(83) În privința sistemelor de stimulente respective, pe baza expertizei oferite de organismul de evaluare a performanței, Comisia are îndoieli serioase cu privire la faptul că dezavantajul financiar maxim propus, care se ridică la 0,50 % din costurile determinate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și 0,60 % din costurile determinate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, ar avea un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor, așa cum se prevede la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(84) Prin urmare, Grecia trebuie să își revizuiască proiectele de sisteme de stimulente pentru realizarea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală, astfel încât dezavantajele financiare maxime care decurg din aceste sisteme de stimulente să fie stabilite la un nivel care să aibă un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor, astfel cum se prevede în mod expres la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, fapt care, în opinia Comisiei, ar trebui să conducă la un dezavantaj financiar maxim mai mare sau egal cu 1 % din costurile determinate.

CONSTATĂRI REFERITOARE LA CIPRU

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității

(85) Proiectele de obiective de capacitate propuse de Cipru, exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor, și valorile de referință naționale corespunzătoare pentru PR3 stabilite în Planul de administrare a rețelei din septembrie 2021 sunt următoarele:

	2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de capacitate pentru serviciile de rută ale Ciprului, în minute de întârziere ATFM per zbor	**0,10**	**0,30**	**0,40**	**0,30**
Valori de referință pentru Cipru, în minute de întârziere ATFM per zbor	0,10	0,16	0,15	0,15

(86) Comisia observă că proiectele de obiective de capacitate propuse de Cipru pentru anii calendaristici 2021-2024 depășesc valorile de referință naționale corespunzătoare stabilite în Planul de administrare a rețelei din septembrie 2021. În acest sens, cea mai mare abatere a proiectelor de obiective de capacitate de la valorile de referință naționale corespunzătoare se observă pentru anul 2024, urmată de obiectivele pentru anii 2023, respectiv 2022.

(87) Comisia observă că măsurile de sporire a capacității prezentate în proiectul de plan de performanță cuprind o parte din măsurile stabilite în Planul de administrare a rețelei din septembrie 2021. Aceste măsuri includ consolidarea personalului ATSP, investiții majore în modernizarea infrastructurii ATM, precum și măsuri de restructurare a spațiului aerian. În plus, în ceea ce privește personalul, se preconizează o creștere a numărului de controlori de trafic aerian activi din centrul de control regional din Nicosia cu 22 echivalente normă întreagă pe parcursul PR3.

(88) Cu toate acestea, Comisia observă că mai multe măsuri relevante de sporire a capacității cuprinse în Planul de administrare a rețelei din septembrie 2021 nu sunt incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Cipru, și anume îmbunătățirea tehnicilor de management al fluxurilor de trafic aerian și al capacității, tranziția către noul centru de control regional și un proiect în materie de excelență operațională.

(89) Ținând seama de faptul că proiectele de obiective de capacitate ale Ciprului depășesc valorile naționale de referință corespunzătoare în ultimii trei ani calendaristici din PR3, se pare că, în ceea ce privește punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare 2019/317, măsurile propuse nu vor fi suficiente pentru a satisface cererea de trafic preconizată, în special având în vedere creșterea preconizată a traficului în cursul PR3.

(90) Ciprul afirmă în proiectul său de plan de performanță că nu au putut fi stabilite obiective mai ambițioase din cauza măsurilor de reducere a costurilor pentru atingerea obiectivelor din domeniul-cheie de performanță al rentabilității, precum și din cauza evoluției situației geopolitice, care are un impact semnificativ asupra furnizării de servicii de navigație aeriană.

(91) Cu toate acestea, având în vedere criteriile de evaluare prevăzute la punctul 1.3 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia consideră că informațiile și dovezile furnizate de Cipru în proiectul său de plan de performanță, inclusiv în ceea ce privește circumstanțele locale relevante, nu justifică abaterile semnificative propuse ale obiectivelor de capacitate pentru serviciile de rută de la valorile de referință corespunzătoare.

(92) Pe baza constatărilor din considerentele 85-91, obiectivele propuse incluse în proiectul de plan de performanță al Ciprului trebuie evaluate ca fiind necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al capacității.

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității

(93) Proiectele de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Cipru sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Ciprului	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**32,94 EUR**	**26,61 EUR**	**49,85 EUR**	**34,14 EUR**	**32,52 EUR**	**32,26 EUR**

(94) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Cipru, de + 4,9 % pe durata PR3, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de + 1,0 %.

(95) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că tendința costului unitar determinat pe termen lung pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare a Ciprului pe durata PR2 și PR3, de – 0,2 % pe an, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de – 1,3 %.

(96) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că valoarea de referință a Ciprului pentru costul unitar determinat, de 26,61 EUR în EUR2017, este cu 4,7 % mai scăzută decât valoarea de referință medie, de 27,91 EUR în EUR2017, a grupului comparativ relevant. Cu toate acestea, potrivit observațiilor Comisiei, costul unitar determinat pentru serviciile de rută din Cipru este cu 6,0 % peste media grupului comparativ în anul 2024.

(97) În plus, este necesar să se examineze dacă abaterile constatate mai sus de la criteriile stabilite la punctul 1.4 literele (a) și (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 pot fi considerate necesare și proporționale în sensul punctului 1.4 litera (d) din anexa respectivă.

(98) Comisia observă că diferența estimată de organismul de evaluare a performanței dintre costurile determinate pentru serviciile de rută pentru PR3 raportate în proiectul de plan de performanță al Ciprului și costurile determinate care ar fi necesare pentru a respecta tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii pentru PR3 este de aproximativ 10 milioane EUR în EUR2017, observându-se totodată o abatere corespunzătoare de la tendința pe termen lung la nivelul Uniunii de aproximativ 6 milioane EUR în EUR2017.

(99) În ceea ce privește criteriul specificat la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia remarcă faptul că Ciprul a precizat în proiectul său de plan de performanță că abaterea costurilor de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniuni și de la tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii se datorează măsurilor necesare pentru atingerea obiectivelor de capacitate, inclusiv sporirea efectivelor și modernizarea sistemului ATM existent, pentru a permite funcționarea unor sectoare suplimentare de control al traficului aerian (ATC). Proiectul de plan de performanță indică faptul că în cursul PR3 ar urma să devină operaționali noi controlori de trafic aerian, numărul total al controlorilor de trafic aerian activi fiind planificat să ajungă la 100 de echivalente normă întreagă în 2024, în creștere de la 73 de echivalente normă întreagă în 2019. Cu toate acestea, Comisia constată că Ciprul nu a cuantificat în proiectul său de plan de performanță impactul preconizat al costurilor măsurilor prezentate având ca scop îndeplinirea obiectivelor de capacitate locale.

(100) Trebuie remarcat faptul că, din motivele menționate în considerentele 85-91, proiectele de obiective de capacitate stabilite de Cipru au fost considerate necoerente cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii. În absența unor obiective de capacitate evaluate ca fiind coerente, Comisia consideră că, în acest stadiu, nu își poate finaliza evaluarea referitoare la criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 în ceea ce privește Ciprul, întrucât măsurile planificate pentru atingerea obiectivelor de capacitate pot fi modificate în contextul revizuirii necesare a obiectivelor de capacitate.

(101) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, trebuie remarcat faptul că Ciprul face trimitere, în proiectul său de plan de performanță, la o măsură de restructurare planificată care constă în stabilirea unei noi entități cu structură corporativă pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană în Cipru. Ciprul subliniază că prevede costuri de restructurare în raport cu măsura respectivă, dar precizează totodată că estimarea acestor costuri nu a fost posibilă în momentul întocmirii proiectului de plan de performanță. Prin urmare, proiectul de plan de performanță nu conține nicio justificare sau detalii care să permită Comisiei să evalueze aplicabilitatea criteriului prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) în ceea ce privește măsura notificată. În consecință, criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) nu este îndeplinit în privința Ciprului.

(102) Pe baza constatărilor din considerentele 93-101, obiectivele propuse incluse în proiectul de plan de performanță al Ciprului trebuie evaluate ca fiind necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității.

CONSTATĂRI REFERITOARE LA LETONIA

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității

(103) Proiectele de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Letonia pentru PR3 sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Letoniei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**27,90 EUR**	**23,61 EUR**	**40,07 EUR**	**31,28 EUR**	**29,14 EUR**	**26,83 EUR**

(104) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare a Letoniei, de + 3,3 % pe an pe durata PR3, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de + 1,0 %.

(105) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că tendința costului unitar determinat pe termen lung pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare a Letoniei pe durata PR2 și PR3, de – 0,4 % pe an, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de – 1,3 %.

(106) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că valoarea de referință a Letoniei pentru costul unitar determinat, de 23,61 EUR în EUR2017, este cu 17,2 % mai scăzută decât valoarea de referință medie, și anume 28,51 EUR în EUR2017, a grupului comparativ relevant. Potrivit observațiilor Comisiei, costul unitar determinat pentru serviciile de rută al Letoniei pentru 2024 va continua să fie cu 15 % mai mic decât media grupului comparativ.

(107) În plus, este necesar să se examineze dacă abaterile constatate mai sus de la criteriile stabilite la punctul 1.4 literele (a) și (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 pot fi considerate necesare și proporționale în sensul punctului 1.4 litera (d) din anexa respectivă.

(108) Comisia observă că diferența estimată de organismul de evaluare a performanței dintre costurile determinate pentru serviciile de rută pentru PR3 raportate în proiectul de plan de performanță al Letoniei și costurile determinate care ar fi necesare pentru a respecta tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii pentru PR3 este de aproximativ 2 milioane EUR în EUR2017, observându-se totodată o abatere corespunzătoare de la tendința pe termen lung la nivelul Uniunii de aproximativ 2 milioane EUR în EUR2017.

(109) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că Letonia prevede în proiectul de plan de performanță anumite măsuri luate de către furnizorul de servicii de navigație aeriană (LGS) în vederea atingerii obiectivelor de capacitate locale.

(110) Comisia observă că, după implementarea unor măsuri de reducere a costurilor în 2020 și 2021, LGS intenționează să își mărească costurile cu personalul și costurile de amortizare în anii rămași din PR3 pentru a face față redresării traficului preconizate în perioada 2022-2024 și pentru a atenua volumul de muncă crescut ca urmare a redirecționărilor în jurul spațiului aerian al Belarusului.

(111) În ceea ce privește măsurile legate de personal, Comisia observă că LGS intenționează să crească numărul controlorilor de trafic aerian de rută activi în cursul PR3 cu nouă echivalente normă întreagă în perioada 2020-2021 și un echivalent normă întreagă în 2022-2024. Este recunoscut faptul că ANSP a instituit acest program de pregătire a controlorilor de trafic aerian înainte de pandemie, pentru a face față creșterii preconizate a traficului și a evita în viitor apariția unor întârzieri ATFM pe rută cum au fost cele înregistrate în PR2.

(112) În ceea ce privește politica de remunerare, Comisia observă că, începând din 2022, LGS intenționează să reinstituie unele dintre obligațiile sale față de angajați, inclusiv o majorare convenită a salariului brut de 8 %, care a fost suspendată temporar în timpul crizei. În plus, Letonia se așteaptă să suporte creșteri salariale suplimentare ca urmare a unei creșteri generale a salariului mediu național.

(113) În ceea ce privește investițiile planificate în active fixe, Comisia observă că LGS intenționează să reia diferite proiecte de investiții în PR3, sub rezerva performanței financiare a LGS și a redresării efective a traficului. Conform observațiilor Comisiei, costurile de amortizare ale celor patru „noi investiții majore” și ale „altor investiții noi” raportate de LGS ar trebui să crească considerabil în 2023. Cu toate acestea, contribuția acestor investiții la asigurarea capacității viitoare nu este justificată în proiectul de plan de performanță al Letoniei.

(114) Comisia recunoaște că recrutarea de controlori de trafic aerian suplimentari și reluarea investițiilor în active fixe care sporesc capacitatea ar putea fi motive întemeiate pentru abaterea de la tendințele DUC la nivelul Uniunii în vederea asigurării capacității necesare pe termen lung. Cu toate acestea, Comisia nu a putut stabili, pe baza informațiilor cuprinse în proiectul de plan de performanță al Letoniei, că majorarea indicată a salariilor personalului ar fi o măsură necesară și proporțională pentru atingerea obiectivelor locale de performanță în domeniul capacității și ar putea fi invocată pentru a justifica o abatere de la tendințele DUC la nivelul Uniunii.

(115) În plus, în ceea ce privește costul capitalului propus de Letonia, Comisia a constatat, pe baza evaluării efectuate de organismul de evaluare a performanței, că acesta prezintă o anomalie în ceea ce privește rentabilitatea capitalului propriu planificată, care nu a fost stabilită la un nivel proporțional cu expunerea la riscul financiar a furnizorului de servicii de navigație aeriană. Aceasta determină pe durata PR3 un cost al capitalului care este cu aproximativ 1,5 milioane EUR mai ridicat decât riscul financiar suportat ca urmare a mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic. Acest excedent nu poate fi justificat invocând îndeplinirea obiectivelor de capacitate.

(116) Prin urmare, Comisia consideră că Letonia nu a demonstrat în mod adecvat că abaterile menționate în considerentul 108 ar putea fi atribuite exclusiv costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de performanță locale în domeniul-cheie de performanță al capacității. În consecință, criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 nu este îndeplinit în privința Letoniei.

(117) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, este suficient să se menționeze că Letonia nu a prezentat în proiectul său de plan de performanță nicio măsură de restructurare care ar justifica o abatere de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii sau de la tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii. În consecință, criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) nu este îndeplinit în privința Letoniei.

(118) În plus, examinarea principalilor factori și parametri menționați la punctul 2.1 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 care stau la baza proiectelor de obiective de performanță din domeniul-cheie de performanță al rentabilității a dus la următoarele constatări referitoare la valorile de referință și la costurile pensiilor pentru 2014 și 2019.

(119) În primul rând, Comisia observă că, începând din 2020, Letonia alocă regiunii de informare a zborurilor Vilnius („FIR Vilnius") o parte din baza sa de cost care corespunde costurilor serviciilor ATM și serviciilor de comunicații, navigație și supraveghere (CNS) furnizate pe ruta NINTA – ADAXA. Cu toate acestea, proiectul de plan de performanță al Letoniei raportează valori de referință care sunt egale cu costurile reale din 2014 și, respectiv, 2019, fără deducerea costurilor legate de ruta NINTA – ADAXA. Pe baza avizului organismului de evaluare a performanței, Comisia consideră că ajustările valorilor de referință ale costurilor și traficului din 2014 și 2019 din Letonia sunt necesare pentru ca aceste valori să fie comparabile cu costurile determinate din PR3 și pentru a permite o evaluare exactă a obiectivelor de rentabilitate ale Letoniei pentru PR3.

(120) În al doilea rând, pe baza avizului organismului de evaluare a performanței, Comisia consideră că Letonia trebuie să reevalueze sau să justifice mai bine costurile determinate propuse în ceea ce privește pensiile, întrucât cota proporțională a acestor costuri pare anormal de ridicată în raport cu baza de cost totală.

(121) Pe baza constatărilor din considerentele 103-120, obiectivele propuse incluse în proiectul de plan de performanță al Letoniei trebuie evaluate ca fiind necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității.

CONSTATĂRI REFERITOARE LA MALTA

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității

(122) Proiectele de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Malta pentru PR3 sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Maltei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**21,50 EUR**	**22,98 EUR**	**44,08 EUR**	**31,85 EUR**	**24,83 EUR**	**24,85 EUR**

(123) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare a Maltei, de + 2,0 % pe an pe durata PR3, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de + 1,0 %.

(124) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că tendința costului unitar determinat pe termen lung pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare a Maltei pe durata PR2 și PR3, de + 1,6 % pe an, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de – 1,3 %.

(125) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că valoarea de referință a Maltei pentru costul unitar determinat, de 22,98 EUR în EUR2017, este cu 19,7 % mai scăzută decât valoarea de referință medie, și anume 28,64 EUR în EUR2017, a grupului comparativ relevant. Potrivit observațiilor Comisiei, costul unitar determinat pentru serviciile de rută al Maltei pentru 2024 va continua să fie cu 22,1 % mai mic decât media grupului comparativ.

(126) În plus, este necesar să se examineze dacă abaterile constatate mai sus de la criteriile stabilite la punctul 1.4 literele (a) și (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 pot fi considerate necesare și proporționale în sensul punctului 1.4 litera (d) din anexa respectivă.

(127) Comisia observă că diferența estimată de organismul de evaluare a performanței dintre costurile determinate pentru serviciile de rută pentru PR3 raportate în proiectul de plan de performanță al Maltei și costurile determinate care ar fi necesare pentru a respecta tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii pentru PR3 este de aproximativ 1 milion EUR în EUR2017, observându-se totodată o abatere corespunzătoare de la tendința pe termen lung la nivelul Uniunii de aproximativ 5,8 milioane EUR în EUR2017.

(128) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Malta a prevăzut în proiectul său de plan de performanță anumite măsuri și investiții legate de atingerea obiectivelor de capacitate locale.

(129) În special, Comisia observă că, până în 2024, MATSA intenționează să angajeze patru specialiști tehnici ca personal electronist pentru siguranța traficului aerian și cinci controlori de trafic aerian. Cu toate acestea, noii controlori de trafic aerian vor începe cu o calificare pentru turnul de control și, prin urmare, costurile cu personalul aferente sunt planificate să fie alocate inițial în cea mai mare parte serviciilor de navigație aeriană terminală. Comisia observă totodată că, începând din 2023, MATSA intenționează să majoreze remunerațiile personalului în urma unei înghețări a salariilor pe o perioadă de doi ani, convenită în mod colectiv cu personalul său, pentru a reduce costurile în timpul pandemiei.

(130) Comisia observă că MATSA intenționează să crească alte costuri de funcționare în scopul îmbunătățirii competențelor personalului și al furnizării pregătirii necesare pentru a permite asigurarea capacității viitoare. Comisia observă totodată că MATSA raportează că majorarea primelor de asigurare și inflația sunt alți factori-cheie care determină alte costuri de funcționare suplimentare.

(131) Organismul de evaluare a performanței raportează că MATSA intenționează să își majoreze în mod semnificativ costurile de amortizare pe parcursul PR3. Cu toate acestea, Comisia nu a primit nicio dovadă că această majorare a costurilor de amortizare poate fi justificată de măsuri legate de capacitate, întrucât proiectul de plan de performanță al Maltei nu oferă detalii cu privire la contribuția la capacitate a noilor investiții planificate în PR3.

(132) Comisia consideră că o creștere a numărului de angajați ai ANSP pentru a face față capacității preconizate viitoare ar putea fi un motiv valabil pentru o abatere în temeiul punctului 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 în ceea ce privește Malta. Cu toate acestea, din cauza informațiilor insuficiente din proiectul de plan de performanță, Comisia nu a fost în măsură să stabilească dacă creșterile raportate ale salariilor personalului și investițiile planificate în active fixe sunt necesare și proporționale în vederea atingerii obiectivelor de capacitate locale, putând fi așadar invocate pentru a justifica o abatere de la tendințele DUC la nivelul Uniunii.

(133) Prin urmare, Comisia consideră că Malta nu a demonstrat în mod adecvat că abaterile menționate în considerentele 128-132 ar putea fi atribuite exclusiv costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de performanță locale în domeniul-cheie de performanță al capacității. În consecință, criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 nu este îndeplinit în privința Maltei.

(134) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, este suficient să se menționeze că Malta nu a prezentat în proiectul său de plan de performanță nicio măsură de restructurare care ar justifica o abatere de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii sau de la tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii. În consecință, criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) nu este îndeplinit în privința Maltei.

(135) Pe baza constatărilor din considerentele 122-134, obiectivele propuse incluse în proiectul de plan de performanță al Maltei trebuie evaluate ca fiind necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității.

Revizuirea proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(136) Comisia își exprimă îngrijorarea în legătură cu proiectele de obiective de performanță în domeniul rentabilității pentru serviciile de navigație aeriană terminală din Malta, în conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(137) În primul rând, la compararea tendinței costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală cu tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută în PR3, Comisia a constatat că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală din zona tarifară terminală a Maltei, de 4,3 %, este mai mare decât tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare, de + 2,0 % pe parcursul PR3.

(138) În al doilea rând, Comisia observă că proiectele de obiective pentru tendința costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală din zona tarifară terminală a Maltei, de + 4,3 % pe parcursul PR3, depășesc tendința reală a costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală observată pe parcursul PR2, de + 0,6 %.

(139) Prin urmare, Comisia consideră că Malta trebuie să ofere mai multe justificări pentru obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală în lumina observațiilor de mai sus sau să revizuiască în sens descrescător proiectele de obiective pentru costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR3.

CONSTATĂRI REFERITOARE LA ROMÂNIA

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității

(140) Proiectele de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de România pentru PR3 sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a României	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**165,00 RON**	**155,38 RON**	**298,87 RON**	**191,50 RON**	**174,25 RON**	**174,33 RON**
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

(141) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare a României, de + 2,9 % pe an pe durata PR3, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de + 1,0 %.

(142) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că tendința costului unitar determinat pe termen lung pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare a României pe durata PR2 și PR3, de + 0,6 % pe an, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de – 1,3 %.

(143) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că valoarea de referință a României pentru costul unitar determinat, de 34,03 EUR în EUR2017, este cu 14,6 % mai scăzută decât valoarea de referință medie, și anume 39,84 EUR în EUR2017, a grupului comparativ relevant. Potrivit observațiilor Comisiei, costul unitar determinat pentru serviciile de rută al României pentru 2024 va continua să fie cu 9,0 % mai mic decât media grupului comparativ.

(144) În plus, este necesar să se examineze dacă abaterile constatate mai sus de la criteriile stabilite la punctul 1.4 literele (a) și (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 pot fi considerate necesare și proporționale în sensul punctului 1.4 litera (d) din anexa respectivă.

(145) Comisia observă că diferența estimată de organismul de evaluare a performanței dintre costurile determinate pentru serviciile de rută pentru PR3 raportate în proiectul de plan de performanță și costurile determinate care ar fi necesare pentru a respecta tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii pentru PR3 este de aproximativ 15 milioane EUR în EUR2017, observându-se totodată o abatere corespunzătoare de la tendința pe termen lung la nivelul Uniunii de aproximativ 32 de milioane EUR în EUR2017.

(146) În ceea ce privește criteriul specificat la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că România raportează în proiectul de plan de performanță faptul că furnizorul de servicii de navigație aeriană de rută, ROMATSA, va suporta costuri determinate suplimentare în cursul PR3 pentru a implementa măsuri care vizează atingerea obiectivelor de capacitate locale. Măsurile invocate de România se referă în principal la costurile cu personalul și la costurile de formare, urmate de costurile de investiții.

(147) Comisia observă că ROMATSA intenționează să suporte costuri de personal și alte costuri de funcționare suplimentare pentru a recruta și a forma noi controlori de trafic aerian de rută. România justifică planul de recrutare și formare propus prin necesitatea de a înlocui un val mare de pensionări planificate, care ar urma să atingă nivelul maxim în PR4. România subliniază că planul va începe din PR3, având în vedere că este nevoie de trei până la cinci ani pentru a forma un controlor de trafic aerian cu licență deplină. Cu toate acestea, organismul de evaluare a performanței a constatat că, întrucât nivelul costurilor asociate planului de recrutare este unul ridicat, acestea trebuie susținute de dovezi și justificări suplimentare. Pe baza avizului organismului de evaluare a performanței, Comisia consideră că ROMATSA trebuie, în special, să ofere explicații suplimentare cu privire la modul în care au fost calculate costurile cu personalul și cu formarea pentru fiecare echivalent normă întreagă.

(148) În ceea ce privește costurile de investiții, Comisia observă că proiectul de plan de performanță al României subliniază necesitatea de a suporta costuri de amortizare și costuri ale capitalului suplimentare pentru a implementa următoarele proiecte: sistemul ATM etapa 1 faza 1 (care a început în PR2 și se amortizează din 2020) și etapa 1 faza 2 (care a început în PR2 și se amortizează din 2022), instrumentul de analiză a complexității traficului planificat să fie implementat în 2024 și contractul de servicii de legături de date (Datalink).

(149) În ceea ce privește costurile sistemului ATM, organismul de evaluare a performanței a constatat în raportul său de monitorizare privind PR2 că cheltuielile de capital pentru etapa 1 faza 2 prevăzute pentru PR2 nu au fost realizate pe parcursul întregii perioade de referință, iar costurile totale efective de investiții au fost semnificativ mai mici decât cele stabilite în planul de performanță pentru PR2. În ansamblu, organismul de evaluare a performanței estimează că, în cursul PR2, utilizatorii spațiului aerian au plătit 32,5 milioane EUR pentru investiții care nu s-au concretizat și nu se știe dacă această sumă le va fi rambursată. Organismul de evaluare a performanței a concluzionat că costurile suplimentare invocate de România drept abatere pentru atingerea obiectivelor de capacitate locale pentru serviciile de rută în PR3 nu sunt, prin urmare, justificate.

(150) Trebuie remarcat faptul că, pe baza evaluării efectuate de organismul de evaluare a performanței, Comisia a constatat că costul capitalului propus de România nu a fost stabilit la un nivel proporțional cu nivelul eficient al costului capitalului. Aceasta determină pe durata PR3 un cost al capitalului care este cu 16 milioane EUR mai ridicat decât riscul financiar suportat ca urmare a mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de trafic. Acest excedent nu poate fi justificat invocând îndeplinirea obiectivelor de capacitate.

(151) Având în vedere considerentele 146-150 și avizul organismului de evaluare a performanței, Comisia concluzionează că criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 nu este îndeplinit în privința României.

(152) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, este suficient să se menționeze că România nu a prezentat în proiectul său de plan de performanță nicio măsură de restructurare care ar justifica o abatere de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii sau de la tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii. În consecință, criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) nu este îndeplinit în privința României.

(153) Pe baza constatărilor din considerentele 140-152, obiectivele propuse incluse în proiectul de plan de performanță al României trebuie evaluate ca fiind necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității.

Revizuirea proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(154) Comisia își exprimă îngrijorarea în legătură cu proiectele de obiective de performanță în domeniul rentabilității pentru serviciile de navigație aeriană terminală din România, în conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(155) În primul rând, la compararea tendinței costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală cu tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută în PR3, Comisia a constatat că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală din zona tarifară terminală a României, de + 4,3 %, este mai mare decât tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare, de + 2,9 % pe parcursul PR3.

(156) În al doilea rând, Comisia observă că proiectele de obiective pentru tendința costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală din zona tarifară terminală a României, de + 4,3 % pe parcursul PR3, depășesc tendința reală a costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală observată pe parcursul PR2, de – 3,1 %.

(157) Prin urmare, Comisia consideră că România trebuie să ofere mai multe justificări pentru obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală în lumina observațiilor de mai sus sau să revizuiască în sens descrescător proiectele de obiective pentru costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR3.

Revizuirea sistemelor de stimulente menționate la articolul 11 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, în completarea evaluării de către Comisie a proiectelor de obiective de capacitate

(158) În ceea ce privește elementele de revizuit prevăzute la punctul 2.1 litera (f) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că sistemul de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană terminală propus în proiectul de plan de performanță al României cuprinde un dezavantaj financiar maxim care se ridică la 0,50 % din costurile determinate și un avantaj financiar maxim de 0,50 % din costurile determinate.

(159) În privința sistemului de stimulente pentru serviciile de navigație aeriană terminală, pe baza expertizei oferite de organismul de evaluare a performanței, Comisia are îndoieli serioase cu privire la faptul că dezavantajul financiar maxim propus, care se ridică la 0,50 % din costurile determinate, ar avea un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor, așa cum se prevede la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(160) Prin urmare, România trebuie să își revizuiască proiectul de sistem de stimulente pentru realizarea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, astfel încât dezavantajul financiar maxim care decurge din acest sistem de stimulente să fie stabilit la un nivel care să aibă un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor, astfel cum se prevede în mod expres la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, fapt care, în opinia Comisiei, ar trebui să conducă la un dezavantaj financiar maxim mai mare sau egal cu 1 % din costurile determinate.

CONSTATĂRI REFERITOARE LA SUEDIA

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității

(161) Proiectele de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Suedia pentru PR3 sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Suediei	**Valoare de referință 2014**	**Valoare de referință 2019**	**2020-2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**522,30 SEK**	**567,11 SEK**	**1 361,88 SEK**	**676,24 SEK**	**605,51 SEK**	**570,87 SEK**
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

(162) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare a Suediei, de + 0,2 % pe an pe durata PR3, reprezintă o performanță mai bună decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de + 1,0 %.

(163) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că tendința costului unitar determinat pe termen lung pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare a Suediei pe durata PR2 și PR3, de + 1,0 % pe an, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de – 1,3 %.

(164) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că valoarea de referință a Suediei pentru costul unitar determinat, de 58,87 EUR în EUR2017, este cu 31,6 % mai ridicată decât valoarea de referință medie, și anume 44,74 EUR în EUR2017, a grupului comparativ relevant. Comisia observă că această diferență se accentuează în cursul PR3, deoarece costul unitar determinat pentru serviciile de rută din Suedia pentru 2024 este cu 41,8 % mai mare decât media grupului comparativ.

(165) Este necesar să se examineze dacă abaterile constatate mai sus de la criteriile stabilite la punctul 1.4 literele (b) și (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 pot fi considerate necesare și proporționale în sensul punctului 1.4 litera (d) din anexa respectivă.

(166) Comisia observă că diferența estimată de organismul de evaluare a performanței dintre costurile determinate pentru serviciile de rută pentru PR3 raportate în proiectul de plan de performanță al Suediei și costurile determinate care ar fi necesare pentru a respecta tendința pe termen lung la nivelul Uniunii este de aproximativ 43 de milioane EUR în EUR2017.

(167) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că Suedia prevede în proiectul de plan de performanță o serie de măsuri luate în vederea atingerii obiectivelor de capacitate locale.

(168) În special, Comisia observă că principalul furnizor de servicii de navigație aeriană de rută, și anume LFV, intenționează să formeze noi controlori de trafic aerian pentru a face față pensionărilor care vor avea loc în anii rămași din PR3. Suedia raportează o creștere netă planificată în cursul PR3 de 14 controlori de trafic aerian în echivalent normă întreagă în centrul de control regional din Malmo și de 14 controlori de trafic aerian în echivalent normă întreagă în centrul de control regional din Stockholm. Cu toate acestea, Comisia constată că Suedia nu a cuantificat în proiectul său de plan de performanță impactul preconizat al acestor măsuri legate de personal asupra costurilor.

(169) Comisia observă că, pe lângă costurile cu personalul, Suedia raportează că cea mai mare nouă investiție majoră a LVF este „extinderea serviciilor de turn de control la distanță” în Stockholm și patru aeroporturi conectate (Kiruna, Umeå, Östersund, Malmö). Costurile determinate ale „extinderii serviciilor de turn de control la distanță” se ridică la 11 % din costurile determinate totale ale investițiilor din cursul PR3. Comisia observă că, în general, turnurile de control la distanță sunt investiții care furnizează servicii de trafic aerian în aeroporturi și, prin urmare, ar trebui să fie alocate în principal serviciilor de navigație aeriană terminală. Cu toate acestea, proiectul de plan de performanță al Suediei alocă 75 % din costurile „extinderii serviciilor de turn de control la distanță” serviciilor de rută, fără a oferi o justificare cu privire la sfera geografică și la natura acestor servicii. Comisia observă, de asemenea, că utilizatorii spațiului aerian au pus sub semnul întrebării justificarea comercială a acestei investiții în cursul consultărilor. Comisia consideră că Suedia trebuie să revizuiască sau să fundamenteze mai bine argumentele economice și alocarea costurilor acestei investiții și să răspundă preocupărilor exprimate de utilizatorii spațiului aerian.

(170) Comisia observă că restul investițiilor noi planificate de Suedia se ridică la 33 % din costurile determinate totale ale investițiilor din cursul PR3. Proiectul de plan de performanță al Suediei menționează alte investiții noi care constau în înlocuiri și/sau modernizări legate de sistemele de comunicații, de radio, de mijloacele de navigație, precum și de sistemele de rezervă și de sprijin pentru ATS. Cu toate acestea, Comisia observă că proiectul de plan de performanță al Suediei nu furnizează informații cu privire la modul în care fiecare dintre aceste alte investiții noi va contribui la atingerea obiectivelor de capacitate locale.

(171) Având în vedere considerentele 167-170, Comisia consideră că Suedia nu a demonstrat în mod adecvat că abaterea menționată în considerentul 166 poate fi atribuită exclusiv costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor locale de performanță în domeniul capacității. În consecință, criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 nu este îndeplinit în privința Suediei.

(172) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, este suficient să se menționeze că Suedia nu a prezentat în proiectul său de plan de performanță nicio măsură de restructurare care ar justifica o abatere de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii sau de la tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii. În consecință, criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) nu este îndeplinit în privința Suediei.

(173) În plus, examinarea principalilor factori și parametri menționați la punctul 2.1 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 care stau la baza proiectelor de obiective de performanță din domeniul-cheie de performanță al rentabilității a dus la următoarele constatări referitoare la valoarea de referință, la costul capitalului și la pensii pentru 2019.

(174) Comisia observă că Suedia propune ajustarea valorii de referință din 2019 pentru a ține seama de introducerea a trei noi aeroporturi în sistemul de tarife de rută începând cu 2020. Organismul de evaluare a performanței constată că cea mai mare parte a acestei ajustări se referă la Aeroportul Scandinavian Mountains, unde ANSP SDATS furnizează servicii ATC. Proiectul de plan de performanță raportează că multe aeroporturi suedeze furnizează servicii de rută. Suedia indică faptul că este mai rentabil să permită aeroporturilor să furnizeze servicii de rută și servicii de control de apropiere, deoarece regiunile de control terminal din aeroporturile suedeze sunt vaste și îndepărtate din punct de vedere geografic.

(175) Proiectul de plan de performanță al Suediei indică faptul că includerea celor trei noi aeroporturi în sistemul de tarife de rută nu transferă responsabilități sau costuri între furnizorii de servicii de navigație aeriană care sunt deja incluși în sistem. Organismul de evaluare a performanței a constatat că această ajustare nu este explicată în mod clar în proiectul de plan de performanță al Suediei.

(176) Pe baza avizului organismului de evaluare a performanței, Comisia consideră că Suedia trebuie să reevalueze sumele propuse a fi contabilizate ca rentabilitate a capitalurilor proprii în cadrul costului capitalului pentru LFV. Organismul de evaluare a performanței estimează că, în cursul PR3, costul capitalului raportat depășește cu 1,3 milioane EUR costul eficient al capitalului. În mod specific, Comisia și organismul de evaluare a performanței observă că intervalul de costuri ale capitalurilor proprii propus de Suedia pentru LFV, care se situează între 0,7 % și 1,9 %, este mai mare decât costul capitalului propriu permis de guvernul suedez pentru LFV, care se ridică la 0,0 %. Comisia observă că costul capitalului propus al LFV include o rentabilitate a capitalului propriu al mai multor aeroporturi suedeze care furnizează servicii de rută. Comisia consideră că Suedia trebuie să clarifice și să justifice includerea acestor aeroporturi în toate elementele de cost ale LFV sau să își revizuiască propunerea în consecință.

(177) Pe baza avizului organismului de evaluare a performanței, Comisia consideră că Suedia trebuie să reevalueze costurile pensiilor propuse. Organismul de evaluare a performanței a constatat că ponderea medie a costurilor pensiilor LFV pe durata PR3 este semnificativ mai mare decât media la nivelul Uniunii. De asemenea, acesta a constatat că contribuțiile asociate sistemului public de pensii sunt incluse în costurile cu personalul drept costuri de asigurări sociale mai degrabă decât în costurile pensiilor identificate separat în tabelele de raportare. Organismul de evaluare a performanței indică faptul că costurile pensiilor sunt, de asemenea, înregistrate în costul capitalului, deoarece creanțele restante legate de costurile pensiilor din perioadele de referință anterioare sunt incluse în baza de active. Organismul de evaluare a performanței concluzionează că lipsa de transparență a ipotezelor privind sistemul de beneficii determinate ar putea deveni o problemă pentru verificarea costurilor scutite din PR3. Comisia consideră că Suedia trebuie să raporteze în mod transparent costurile pensiilor în rândul separat al costurilor pensiilor din tabelele de raportare.

(178) Pe baza constatărilor din considerentele 161-177, obiectivele propuse incluse în proiectul de plan de performanță al Suediei trebuie evaluate ca fiind necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității.

Revizuirea proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(179) Comisia își exprimă îngrijorarea în legătură cu proiectele de obiective de performanță în domeniul rentabilității pentru serviciile de navigație aeriană terminală din Suedia, în conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(180) În primul rând, la compararea tendinței costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală cu tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută în PR3, Comisia a constatat că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală din zona tarifară terminală a Suediei, de + 0,9 %, este mai mare decât tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare, de + 0,2 % pe parcursul PR3.

(181) În al doilea rând, Comisia observă că proiectele de obiective pentru tendința costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală din zona tarifară terminală a Suediei, de + 0,9 % pe parcursul PR3, depășesc tendința reală a costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală observată pe parcursul PR2, de – 5,8 %.

(182) În al treilea rând, la compararea proiectelor de obiective naționale privind tendința costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală cu performanțele unor aeroporturi similare pentru PR3, Comisia observă că, în cazul aeroportului Stockholm Arlanda, costul unitar determinat estimat depășește cu o marjă limitată costul unitar determinat median al grupului comparativ relevant.

(183) Prin urmare, Comisia consideră că Suedia trebuie să ofere mai multe justificări pentru obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală în lumina observațiilor de mai sus sau să revizuiască în sens descrescător proiectele de obiective pentru costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR3.

CONCLUZII

(184) Pe baza evaluării prezentate în considerentele 21-183, Comisia a constatat că proiectele de planuri de performanță la nivel național și la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian prezentate de Belgia, Germania, Grecia, Franța, Cipru, Letonia, Luxemburg, Malta, Țările de Jos, România și Suedia conțin anumite obiective de performanță care nu sunt coerente cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii.

(185) În conformitate cu articolul 14 alineatul (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, statele membre în cauză trebuie să prezinte Comisiei proiectele revizuite de planuri de performanță în termen de trei luni de la data adoptării prezentei decizii, ținând seama de recomandările formulate de Comisie.

(186) Belgia, Franța, Germania, Luxemburgul și Țările de Jos, care, împreună cu Elveția, au elaborat și au prezentat un proiect de plan de performanță pentru PR3 la nivelul FAB, trebuie să prezinte în comun un proiect revizuit de plan de performanță pentru FABEC, care să țină cont de recomandările prevăzute în prezenta decizie.

(187) Comisia va evalua ulterior în întregime proiectele de planuri de performanță revizuite în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 15 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 și, în urma acestei evaluări ulterioare, poate adopta orice poziție cu privire la proiectele de obiective de performanță și la alte elemente ale planurilor de performanță în legătură cu care nu au fost formulate obiecții în prezenta decizie.

(188) În temeiul articolului 17 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, obiectivele stabilite în cea mai recentă versiune a proiectului de plan de performanță se vor aplica cu titlu provizoriu până când Comisia va lua o decizie privind coerența obiectivelor de performanță sau a obiectivelor de performanță revizuite, urmând ca statul membru sau statele membre în cauză să își adopte ulterior planul de performanță final.

(189) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al rentabilității, articolul 17 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 a conferit un efect retroactiv obiectivelor cuprinse în planul de performanță final. Ca urmare, orice diferență de venituri datorată aplicării ratei unitare sau a ratelor unitare calculate pe baza proiectului de plan de performanță, în locul ratei unitare sau al ratelor unitare calculate pe baza planului de performanță final, va fi corectată prin ajustări ulterioare ale ratei unitare în cursul PR3 reglementate de măsurile excepționale pentru PR3 prevăzute în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627. În consecință, Comisia nu va formula concluzii cu privire la conformitatea ratelor unitare în temeiul articolului 29 alineatul (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 înainte de adoptarea planurilor de performanță finale relevante.

(190) Comisia observă că unele state membre și-au exprimat intenția de a include elemente de cost legate de sistemele de detectare a dronelor din aeroporturi în bazele lor de cost pentru PR3. Nu a fost posibil să se stabilească cu precizie, pe baza elementelor cuprinse în proiectele de planuri de performanță, în ce măsură statele membre au inclus aceste costuri determinate în bazele lor de cost pentru PR3 și, în cazul în care aceste costuri au fost incluse, în ce măsură ele sunt suportate în legătură cu furnizarea de servicii de navigație aeriană și, prin urmare, ar putea fi considerate eligibile în cadrul sistemului de performanță și de tarifare. Serviciile Comisiei au trimis o cerere de informații ad-hoc tuturor statelor membre pentru a colecta informații pertinente și vor examina mai în detaliu costurile raportate de detectare a dronelor în aeroporturi în contextul verificării conformității ratelor unitare. Prezenta decizie nu aduce atingere constatărilor și concluziilor Comisiei pe tema costurilor de detectare a dronelor.

(191) Ca răspuns la agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei, care a început la 24 februarie 2022, Uniunea a adoptat măsuri restrictive prin care interzice transportatorilor aerieni ruși, oricărei aeronave înmatriculate în Rusia și oricărei aeronave care nu este înmatriculată în Rusia dar este deținută sau închiriată sau controlată în alt mod de orice persoană fizică sau juridică, entitate sau organism rus să aterizeze pe teritoriul Uniunii, să decoleze de pe acesta sau să-l survoleze. Aceste măsuri determină o reducere a traficului aerian în spațiul aerian al teritoriului Uniunii. Cu toate acestea, impactul la nivelul Uniunii nu ar trebui să fie comparabil cu reducerea traficului aerian care a rezultat în urma izbucnirii pandemiei de COVID-19 în martie 2020. Prin urmare, este oportun să se mențină măsurile și procesele existente pentru punerea în aplicare a sistemului de performanță și de tarifare în PR3. Atunci când își revizuiesc obiectivele de performanță locale ca parte a proiectelor revizuite de planuri de performanță, statele membre cărora li se adresează prezenta decizie trebuie să țină seama în mod corespunzător de efectele operaționale și financiare ale modificărilor relevante ale traficului,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectivele de performanță incluse în proiectele de planuri de performanță la nivel național și la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian prezentate de Belgia, Germania, Grecia, Franța, Cipru, Letonia, Luxemburg, Malta, Țările de Jos, România și Suedia în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004, enumerate în anexa la prezenta decizie, nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a treia perioadă de referință (PR3) prevăzute în Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891.

Articolul 2

Ciprul și Grecia trebuie să își revizuiască în sens descrescător proiectele de obiective de capacitate pentru serviciile de rută, exprimate ca număr mediu de minute de întârziere în managementul fluxurilor de trafic aerian pe rută per zbor.

Statele membre în cauză trebuie să remedieze abaterile constatate dintre proiectele de obiective de capacitate prezentate și valorile de referință corespunzătoare stabilite în Planul de administrare a rețelei din septembrie 2021 pentru anii calendaristici 2022, 2023 și 2024 ai PR3, pentru a răspunde cererii de trafic preconizate. În cazul în care Planul de administrare a rețelei recomandă măsuri specifice de îmbunătățire a performanței în materie de capacitate, aceste măsuri trebuie luate în calcul la revizuirea obiectivelor de performanță.

Articolul 3

Belgia, Grecia, Ciprul, Letonia, Luxemburgul, Malta, România și Suedia trebuie să revizuiască în sens descrescător proiectele de obiective de rentabilitate stabilite pentru zonele lor tarifare de rută, exprimate în costuri unitare determinate (DUC).

La revizuirea proiectelor de obiective de rentabilitate, toate statele membre în cauză trebuie:

(a) să se asigure că obiectivele de rentabilitate revizuite sunt coerente atât cu tendința DUC la nivelul Uniunii, cât și cu tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii;

(b) să reducă în consecință nivelul costurilor determinate, cel puțin pentru anul calendaristic 2024;

(c) să utilizeze cele mai recente previziuni privind traficul, exprimate în unități de servicii, în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

Prin derogare de la litera (a), în cazul în care Comisia a constatat în prezenta decizie că valoarea de referință a zonei tarifare de rută relevante îndeplinește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, statul membru în cauză se asigură că obiectivele de rentabilitate revizuite sunt coerente cel puțin cu tendința DUC la nivelul Uniunii sau cu tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii.

În cazul în care un stat membru invocă în proiectul său revizuit de plan de performanță o abatere în temeiul punctului 1.4 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, statul membru se asigură că abaterea respectivă este susținută de informații și justificări adecvate.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Regatului Belgiei, Republicii Federale Germania, Republicii Elene, Republicii Franceze, Republicii Cipru, Republicii Letonia, Marelui Ducat al Luxemburgului, Republicii Malta, Regatului Țărilor de Jos, României și Regatului Suediei.

Adoptată la Bruxelles, 13 aprilie 2022.

Pentru Comisie
Adina VĂLEAN
Membru al Comisiei

ANEXĂ

Obiective de performanță incluse în planurile la nivel național sau la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian prezentate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 549/2004 care, conform constatărilor, nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a treia perioadă de referință

1. OBIECTIVE CUPRINSE ÎN PROIECTUL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL FABEC

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană de rută

Zona tarifară de rută a Belgiei și Luxemburgului	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**73,13 EUR**	**83,28 EUR**	**189,52 EUR**	**113,26 EUR**	**108,51 EUR**	**103,82 EUR**

2. OBIECTIVE CUPRINSE ÎN PROIECTUL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL GRECIEI

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL CAPACITĂȚII

Întârzierea medie pe rută în managementul fluxurilor de trafic aerian, exprimată în minute per zbor

	2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de capacitate pentru serviciile de rută ale Greciei	**0,32**	**0,26**	**0,20**	**0,20**
Valori de referință pentru Grecia	0,10	0,14	0,15	0,15

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană de rută

Zona tarifară de rută a Greciei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**31,37 EUR**	**23,20 EUR**	**40,71 EUR**	**32,60 EUR**	**33,12 EUR**	**32,93 EUR**

3. OBIECTIVE CUPRINSE ÎN PROIECTUL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL CIPRULUI

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL CAPACITĂȚII

Întârzierea medie pe rută în managementul fluxurilor de trafic aerian, exprimată în minute per zbor

	2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de capacitate pentru serviciile de rută ale Ciprului	**0,10**	**0,30**	**0,40**	**0,30**
Valori de referință pentru Cipru	0,10	0,16	0,15	0,15

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană de rută

Zona tarifară de rută a Ciprului	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**32,94 EUR**	**26,61 EUR**	**49,85 EUR**	**34,14 EUR**	**32,52 EUR**	**32,26 EUR**

4. OBIECTIVE CUPRINSE ÎN PROIECTUL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL LETONIEI

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană de rută

Zona tarifară de rută a Letoniei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**27,90 EUR**	**23,61 EUR**	**40,07 EUR**	**31,28 EUR**	**29,14 EUR**	**26,83 EUR**

5. OBIECTIVE CUPRINSE ÎN PROIECTUL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL MALTEI

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană de rută

Zona tarifară de rută a Maltei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**21,50 EUR**	**22,9-8EUR**	**44,08 EUR**	**31,85 EUR**	**24,83 EUR**	**24,85 EUR**

6. OBIECTIVE CUPRINSE ÎN PROIECTUL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL ROMÂNIEI

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană de rută

Zona tarifară de rută a României	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**165,00 RON**	**155,38 RON**	**298,87 RON**	**191,50 RON**	**174,25 RON**	**174,33 RON**
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

7. OBIECTIVE CUPRINSE ÎN PROIECTUL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL SUEDIEI

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană de rută

Zona tarifară de rută a Suediei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**522,30 SEK**	**567,11 SEK**	**1 361,88 SEK**	**676,24 SEK**	**605,51 SEK**	**570,87 SEK**
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR