DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2025/1040 A COMISIEI

din 16 mai 2025

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, Danemarca, Estonia, Franța, Germania, Grecia, Irlanda, Letonia, Luxemburg, Slovacia și Țările de Jos în temeiul Regulamentului (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință a sistemului de performanță și de tarifare în cadrul Cerului unic european

[notificată cu numărul C(2025) 2930]

(Numai textele în limbile daneză, engleză, estonă, franceză, germană, greacă, irlandeză, letonă, neerlandeză și slovacă sunt autentice)

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,

având în vedere Regulamentul (UE) 2024/2803 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2024 privind punerea în aplicare a Cerului unic european ([2]), în special articolul 58 alineatul (3),

după consultarea Comitetului pentru cerul unic,

întrucât:

1. CONTEXT

(1) În conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, statele membre au obligația de a stabili, fie la nivel național, fie la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian („FAB”), planuri, inclusiv obiective de performanță, pentru fiecare perioadă de referință a sistemului de performanță și de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană și funcțiile de rețea. Planurile respective trebuie să includă obiective de performanță locale care să fie coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru perioada de referință în cauză.

(2) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru a patra perioadă de referință („PR4”, 2025-2029) au fost stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688 a Comisiei ([3]).

(3) Toate statele membre au elaborat și adoptat proiecte de planuri de performanță pentru PR4, care au fost prezentate Comisiei spre evaluare până la 1 octombrie 2024. În urma verificării caracterului complet al respectivelor proiecte de planuri de performanță, Comisia a solicitat statelor membre să prezinte proiecte de planuri de performanță actualizate până la 15 noiembrie 2024.

(4) Evaluarea Comisiei inclusă în prezenta decizie se bazează pe proiectele de planuri de performanță actualizate pentru PR4 prezentate de Belgia, Danemarca, Estonia, Franța, Germania, Grecia, Irlanda, Letonia, Luxemburg, Slovacia și Țările de Jos („proiecte de planuri de performanță”).

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688 a Comisiei din 12 iunie 2024 de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii privind rețeaua de management al traficului aerian pentru a patra perioadă de referință, care începe la 1 ianuarie 2025 și se încheie la 31 decembrie 2029 (JO L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Organismul de evaluare a performanței („PRB”), care asistă Comisia la implementarea sistemului de performanță, a prezentat Comisiei un raport care conține avizul său privind evaluarea proiectelor de planuri de performanță.

(6) În conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei ([4]), Comisia a evaluat coerența obiectivelor de performanță locale incluse în proiectele de planuri de performanță pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1 din anexa IV la regulamentul de punere în aplicare respectiv și ținând seama de circumstanțele locale, după caz.

(7) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al siguranței, Comisia a evaluat coerența obiectivelor prezentate de statele membre în cauză 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. În consecință, Comisia a examinat dacă obiectivele propuse incluse în proiectele de planuri de performanță prevăd un nivel de eficacitate a managementului siguranței mai mare sau egal cu nivelul obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii.

(8) Pentru domeniul-cheie de performanță al mediului, coerența obiectivelor prezentate de statele membre în cauză 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 incluse în proiectele de planuri de performanță au fost comparate cu valorile de referință pentru eficiența zborului orizontal pe rută relevante stabilite în Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute din 2 iulie 2024, elaborat în conformitate cu anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei ([5]) („ERNIP”). Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale.

(9) În ceea ce privește 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 incluse în proiectele de planuri de performanță au fost comparate cu valorile de referință relevante prevăzute în Planul de administrare a rețelei din 2 iulie 2024, elaborat în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale.

(10) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al rentabilității, coerența obiectivelor incluse în proiectele de planuri de performanță 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 PR4, tendința costului unitar determinat pe termen lung pe parcursul celei de a treia perioade de referință (2020-2024) („PR3”) și al PR4 (2020-2029) 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.

(11) În cazul obiectivelor de rentabilitate pentru serviciile de rută care s-au dovedit a fi necoerente cu criteriile 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 proiectele de planuri 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.

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([5]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei (JO L 28, 31.1.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(12) Comisia și-a completat evaluarea proiectelor de planuri de performanță cu o revizuire a elementelor menționate la punctul 2 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În ceea ce privește punctul 2.1 litera (d) subpunctul (vii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că nu a efectuat, în cadrul revizuirii respective, o analiză detaliată a metodologiilor utilizate de statele membre pentru alocarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală în PR4. Prin urmare, în această etapă, Comisia nu a formulat nicio concluzie în ceea ce privește conformitatea respectivelor metodologii de alocare a costurilor cu articolul 15 alineatul (2) literele (e) și (f) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([6]) și cu articolul 22 alineatul (5) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

2. CONSTATĂRI PRIVIND BELGIA, FRANȚA, GERMANIA, LUXEMBURG ȘI ȚĂRILE DE JOS

(13) Belgia, Franța, Germania, Luxemburg, Țările de Jos și Elveția au elaborat și adoptat în comun un proiect de plan de performanță la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian al Europei Centrale (*Functional Airspace Block Europe Central* – FABEC).

(14) Prezenta decizie stabilește evaluarea de către Comisie a proiectului de plan de performanță la nivelul FABEC („proiectul de plan de performanță al FABEC") în ceea ce privește Belgia, Franța, Germania, Luxemburg și Țările de Jos. În calitate de țară terță care face obiectul sistemului de performanță și de tarifare în temeiul Acordului dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian ([7]), Elveția a fost notificată separat de către Comisie cu privire la constatările rezultate în urma evaluării proiectului de plan de performanță al FABEC ([8]).

Evaluarea obiectivelor de rentabilitate ([9])

Zona tarifară de rută a Belgiei și Luxemburgului

(15) Obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse pentru zona tarifară de rută a Belgiei și Luxemburgului pentru PR4 și valorile de referință aferente sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Belgiei și Luxemburgului	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 la nivelul zonei tarifare din Belgia și Luxemburg, de - 0,1 % pe durata PR4, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,2 %.

([6]) Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) JO L 114, 30.4.2002, p. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Decizia de punere în aplicare C(2025) 2923 a Comisiei din 16.5.2025 privind lipsa de coerență a anumitor obiective de performanță incluse în proiectul de plan de performanță la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian prezentat de Elveția în temeiul Regulamentului (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință.

([9]) Comisia a constatat că obiectivele de performanță în materie de rentabilitate pentru zona tarifară de rută a Franței, incluse în proiectul de plan de performanță al FABEC, sunt coerente cu obiectivele de performanță corespunzătoare stabilite la nivelul Uniunii pentru PR4. Prin urmare, prezenta decizie nu conține constatări conexe.

(17) În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul zonei tarifare din Belgia și Luxemburg pe durata PR3 și a PR4, de +1,1 %, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,0 %.

(18) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 2022 („EUR2022”), de 104,26 EUR, este cu 10,8 % mai ridicată decât valoarea de referință medie, de 94,13 EUR în EUR2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 litera (e) din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

(19) Este necesar să se examineze dacă abaterile menționate în considerentele 16, 17 și 18 pot fi considerate necesare și proporționale în sensul punctului 1.4 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, Comisia a evaluat dacă abaterile observate de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii și de la tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii menționate în considerentele 16 și 17 se datorează exclusiv costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității sau costurilor de restructurare în sensul articolului 2 punctul 18 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(20) 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 Belgia și Luxemburg fac referire în proiectul de plan de performanță al FABEC la costurile determinate suplimentare suportate pe parcursul PR4 de către furnizorii de servicii de navigație aeriană („ANSP”) *skeyes* și de Centrul de control al spațiului aerian superior din Maastricht („MUAC”) în legătură cu măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de capacitate locale („măsuri privind capacitatea”). Măsurile privind capacitatea prezentate cuprind următoarele elemente principale:

(a) formarea și recrutarea de către *skeyes* și MUAC a unor noi controlori de trafic aerian („ATCO”), în principal pentru a înlocui ATCO care se preconizează că se vor pensiona în cursul PR4, dar și pentru a ține seama de creșterea preconizată a traficului și pentru a sprijini modernizarea sistemului;

(b) achiziționarea și implementarea de către *skeyes* a unui nou sistem de management al traficului aerian („ATM”) în 2028, care va oferi îmbunătățiri funcționale și tehnice semnificative; noul ATM va înlocui actualul sistem ATM al *skeyes*, care este utilizat din 2009;

(c) introducerea de către *skeyes* a unui nou instrument de planificare care va permite o planificare automatizată a ATCO, având ca rezultat o gestionare optimizată a forței de muncă și câștiguri operaționale aferente;

(d) dezvoltarea și punerea în aplicare de către MUAC a unor noi instrumente și funcții de sprijinire a operațiunilor;

(e) punerea în aplicare de către MUAC a îmbunătățirilor structurale în proiectarea și utilizarea spațiului aerian;

(f) construirea de către MUAC a unei noi clădiri cu scopul de a găzdui o nouă sală de operațiuni (sala OPS) cu birouri și facilități de sprijin.

(21) Având în vedere evaluarea efectuată de PRB, costurile suplimentare raportate de Belgia și Luxemburg pentru măsurile privind capacitatea menționate în considerentul 20 sunt semnificativ mai mici în termeni monetari decât abaterile observate de la tendințele rentabilității la nivelul Uniunii calculate de PRB. În continuare, Comisia constată că anumite măsuri privind capacitatea invocate de Belgia și Luxemburg ar putea fi considerate ca făcând parte din operațiunile normale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză sau ar putea să nu contribuie în mod direct la consolidarea capacității spațiului aerian. Astfel, nu este posibil să se concluzioneze, în lipsa unor informații și analize detaliate suplimentare, dacă măsurile privind capacitatea prezentate de Belgia și Luxemburg pot fi considerate, în ansamblul lor, necesare și proporționale pentru realizarea obiectivelor locale de performanță în materie de capacitate pentru PR4. Prin urmare, Comisia constată că abaterile observate de la tendințele rentabilității la nivelul Uniunii menționate în considerentele 16 și 17 nu pot fi atribuite exclusiv costurilor suplimentare care decurg din măsurile privind capacitatea prezentate.

(22) 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 ar trebui considerat îndeplinit în privința Belgiei și a Luxemburgului.

(23) În plus, Comisia observă că Belgia și Luxemburg nu au prezentat în proiectul de plan de performanță al FABEC nicio măsură de restructurare care ar justifica o abatere de la tendința DUC la nivelul Uniunii sau de la tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii, în conformitate cu criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(24) Pe baza constatărilor din considerentele 15-23, obiectivele de performanță în materie de rentabilitate pentru zona tarifară de rută a Belgiei și a Luxemburgului trebuie considerate necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

Zona tarifară de rută a Germaniei

(25) Obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse pentru zona tarifară de rută a Germaniei pentru PR4 și valorile de referință aferente sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Germaniei	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 la nivelul zonei tarifare din Germania, de - 1,2 % pe durata PR4, este în concordanță cu tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,2 %.

(27) În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul zonei tarifare din Germania pe durata PR3 și a PR4, de - 0,2 %, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,0 %.

(28) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 Germaniei pentru costul unitar determinat, de 74,90 EUR în EUR2022, este cu 29,9 % mai ridicată decât valoarea de referință medie, de 57,66 EUR în EUR2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 litera (a) din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

(29) Este necesar să se examineze dacă abaterile menționate în considerentele 27 și 28 pot fi considerate necesare și proporționale în sensul punctului 1.4 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, Comisia a evaluat dacă abaterea observată de la tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii menționată în considerentul 27 se datorează exclusiv costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității sau costurilor de restructurare în sensul articolului 2 punctul 18 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(30) 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 Germania face referire, în proiectul de plan de performanță al FABEC, la costurile determinate suplimentare suportate pe parcursul PR4 de către furnizorii de servicii de navigație aeriană DFS și MUAC în legătură cu măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de capacitate locale („măsuri privind capacitatea"). Măsurile privind capacitatea prezentate cuprind următoarele elemente principale:

(a) formarea și recrutarea de către DFS și MUAC a noilor controlori de trafic aerian (ATCO): în cazul DFS, măsura respectivă este planificată să conducă, pe parcursul PR4, la o creștere globală de peste 10 % a numărului ATCO în activitate la centrele regionale de control („ACC") din Bremen, Karlsruhe, Langen și München, pentru a remedia deficitele de capacitate cu care se confruntă aceste centre; în cazul MUAC, numărul ATCO în activitate este planificat să crească doar într-o ușoară măsură pe parcursul PR4, dar angajarea de noi ATCO se va menține la un nivel semnificativ pentru a compensa numărul ridicat preconizat de pensionări ATCO în perioada de referință respectivă;

(b) achiziționarea și implementarea de către DFS a unor noi funcționalități ale sistemului ATM pentru centrele regionale de control din Bremen și München; se preconizează că aceste funcționalități vor duce la îmbunătățiri operaționale în ceea ce privește furnizarea de servicii de navigație aeriană, inclusiv la o capacitate sporită a spațiului aerian;

(c) inițiativa MUAC și DFS, în ceea ce privește ACC din Karlsruhe, de a înființa două centre de date georedundante capabile să se sprijine și să se înlocuiască reciproc, cu scopul de a consolida calitatea serviciilor de navigație aeriană;

(d) participarea DFS, împreună cu alți șase furnizori de servicii de navigație aeriană, la un program de cooperare care vizează dezvoltarea unui viitor sistem ATM comun pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană în cauză; DFS consideră că noul sistem ATM rezultat ar putea fi implementat la ACC din Langen nu mai devreme de 2031, deci nu în decursul PR4;

(e) implementarea de către DFS a software-ului și sistemelor tehnice necesare pentru a respecta subfuncționalitatea „AF6 – Schimbul inițial de informații privind traiectoria" prevăzută în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116 al Comisiei ([10]);

(f) punerea în aplicare de către DFS a unor modificări ale sistemului său de supraveghere și a unui nou instrument care să sprijine o sectorizare mai eficientă și mai dinamică a spațiului aerian;

(g) dezvoltarea și punerea în aplicare de către MUAC a unor noi instrumente și funcții de sprijinire a operațiunilor;

(h) punerea în aplicare de către MUAC a îmbunătățirilor structurale în proiectarea și utilizarea spațiului aerian;

(i) construirea de către MUAC a unei noi clădiri cu scopul de a găzdui o nouă sală de operațiuni (sala OPS) cu birouri și facilități de sprijin.

(31) Având în vedere evaluarea efectuată de PRB, costurile suplimentare raportate de Germania pentru măsurile privind capacitatea menționate în considerentul 30 sunt semnificativ mai mici în termeni monetari decât abaterea observată de la tendința rentabilității pe termen lung la nivelul Uniunii calculată de PRB.

(32) În continuare, Comisia constată că anumite măsuri privind capacitatea invocate de Germania ar putea fi considerate ca făcând parte din operațiunile normale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză sau ar putea să nu contribuie în mod direct la consolidarea capacității spațiului aerian. Astfel, nu este posibil să se concluzioneze, fără informații și analize detaliate suplimentare, dacă măsurile privind capacitatea prezentate de Germania pot fi considerate, în ansamblul lor, necesare și proporționale pentru realizarea obiectivelor locale de performanță în materie de capacitate pentru PR4. Prin urmare, Comisia constată că abaterile observate de la tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii menționate în considerentul 27 nu pot fi atribuite exclusiv costurilor suplimentare care decurg din măsurile privind capacitatea prezentate.

(33) 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 ar trebui considerat îndeplinit în privința Germaniei.

(34) În plus, Comisia observă că Germania nu a prezentat în proiectul de plan de performanță al FABEC nicio măsură de restructurare care ar justifica o abatere de la tendința DUC la nivelul Uniunii sau de la tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii, în conformitate cu criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(35) Pe baza constatărilor din considerentele 25-34, obiectivele de performanță în materie de rentabilitate pentru zona tarifară de rută a Germaniei trebuie considerate necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

Zona tarifară de rută a Țărilor de Jos

(36) Obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse pentru zona tarifară de rută a Țărilor de Jos pentru PR4 și valorile de referință aferente sunt următoarele:

([10]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116 al Comisiei din 1 februarie 2021 privind instituirea primului proiect comun care sprijină punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 409/2013 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 al Comisiei (JO L 36, 2.2.2021, p. 10-38, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Zona tarifară de rută a Țărilor de Jos	Valoare de referință 2019	Valoare de referință 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 la nivelul zonei tarifare din Țările de Jos, de +0,3 % pe durata PR4, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,2 %.

(38) În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul zonei tarifare din Țările de Jos pe durata PR3 și a PR4, de +2,3 %, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,0 %.

(39) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 Țărilor de Jos pentru costul unitar determinat, de 104,60 EUR în EUR2022, este cu 11,3 % mai ridicată decât valoarea de referință medie, de 94,01 EUR în EUR2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 litera (e) din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

(40) Este necesar să se examineze dacă abaterile menționate în considerentele 37-39 pot fi considerate necesare și proporționale în sensul punctului 1.4 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, Comisia a evaluat dacă abaterile observate de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii și de la tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii menționate în considerentele 37 și 38 se datorează exclusiv costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității sau costurilor de restructurare în sensul articolului 2 punctul 18 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(41) 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 Țările de Jos fac referire, în proiectul de plan de performanță al FABEC, la costurile determinate suplimentare suportate pe parcursul PR4 de către furnizorii de servicii de navigație aeriană LVNL și MUAC în legătură cu măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de capacitate locale („măsuri privind capacitatea"). Măsurile privind capacitatea prezentate cuprind următoarele elemente principale:

(a) formarea și recrutarea de către LVNL și MUAC a unor noi controlori de trafic aerian („ATCO"), în principal pentru a înlocui ATCO care se preconizează că se vor pensiona în cursul PR4, dar și pentru a ține seama de creșterea preconizată a traficului și pentru a sprijini modernizarea sistemului;

(b) îmbunătățirea de către LVNL a simulatoarelor și a facilităților sale de formare ATCO, în vederea creșterii capacității de formare profesională și a rezultatelor;

(c) modernizarea de către LVNL a sistemului său ATM, care se prevede că va permite îmbunătățiri viitoare ale capacității spațiului aerian;

(d) dezvoltarea și punerea în aplicare de către MUAC a unor noi instrumente și funcții de sprijinire a operațiunilor;

(e) punerea în aplicare de către MUAC a îmbunătățirilor structurale în proiectarea și utilizarea spațiului aerian;

(f) construirea de către MUAC a unei noi clădiri cu scopul de a găzdui o nouă sală de operațiuni (sala OPS) cu birouri și facilități de sprijin.

(42) Având în vedere evaluarea efectuată de PRB, costurile suplimentare raportate de Țările de Jos pentru măsurile privind capacitatea menționate în considerentul 41 sunt semnificativ mai mici în termeni monetari decât abaterile observate de la tendințele rentabilității la nivelul Uniunii calculate de PRB. În continuare, Comisia constată că anumite măsuri privind capacitatea invocate de Țările de Jos ar putea fi considerate ca făcând parte din operațiunile normale ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană în cauză sau ar putea să nu contribuie în mod direct la consolidarea capacității spațiului aerian. Astfel, nu este posibil să se concluzioneze, fără informații și analize detaliate suplimentare, dacă măsurile privind capacitatea prezentate de Țările de Jos pot fi considerate, în ansamblul lor, necesare și proporționale pentru realizarea obiectivelor locale de performanță în materie de capacitate pentru PR4. Prin urmare, Comisia constată că abaterile observate de la tendințele rentabilității la nivelul Uniunii menționate în considerentele 37 și 38 nu pot fi atribuite exclusiv costurilor suplimentare care decurg din măsurile privind capacitatea prezentate.

(43) 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 ar trebui considerat îndeplinit în privința Țărilor de Jos.

(44) În plus, Comisia observă că Țările de Jos nu au prezentat în proiectul de plan de performanță al FABEC nicio măsură de restructurare care ar justifica o abatere de la tendința DUC la nivelul Uniunii sau de la tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii, în conformitate cu criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(45) Pe baza constatărilor de la considerentele 36-44, obiectivele de performanță în materie de rentabilitate pentru zona tarifară de rută a Țărilor de Jos trebuie considerate necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

Revizuirea măsurilor pentru atingerea obiectivelor în domeniul siguranței

(46) În conformitate cu punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță al FABEC cu revizuirea măsurilor pentru atingerea obiectivelor în domeniul siguranței incluse în planul respectiv.

(47) Pe baza revizuirii menționate în considerentul 46, Comisia observă că proiectul de plan de performanță al FABEC include măsuri pentru atingerea obiectivelor de performanță în materie de siguranță în vederea îndeplinirii obiectivelor la nivelul Uniunii în 2029. Cu toate acestea, Comisia observă că, în pofida acestor măsuri, obiectivele intermediare pentru perioada 2025-2028 prezentate de Luxemburg și Țările de Jos pentru ANSP ANALUX și, respectiv, LVNL sunt anormal de scăzute. Astfel de obiective intermediare scăzute nu sunt justificate având în vedere performanța efectivă a acestor ANSP în cursul PR3 și măsurile prezentate pentru atingerea acestor obiective în domeniul siguranței pentru PR4.

(48) Prin urmare, Comisia consideră că Luxemburg și Țările de Jos ar trebui să abordeze constatările prezentate în considerentul 47 prin îmbunătățirea nivelurilor specifice de management al siguranței pentru perioada 2025-2028 pentru ANSP ANALUX și, respectiv, LVNL, inclusiv prin instituirea unor măsuri suplimentare, dacă este necesar.

Revizuirea măsurilor pentru atingerea obiectivelor în domeniul mediului

(49) În conformitate cu punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță al FABEC cu revizuirea măsurilor pentru atingerea obiectivelor în domeniul mediului incluse în planul respectiv.

(50) Pe baza revizuirii menționate în considerentul 49, Comisia are mari îndoieli cu privire la faptul că măsurile prezentate de Belgia, Germania, Franța, Luxemburg și Țările de Jos pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniul mediului ale FABEC sunt adecvate pentru a permite atingerea efectivă a acestor obiective. Având în vedere constatările PRB, Comisia observă, în special, că măsurile prezentate de Franța în ceea ce privește ANSP „DSNA” sunt insuficiente pentru a permite îmbunătățiri specifice ale eficienței zborurilor în PR4.

(51) Prin urmare, Comisia consideră că FABEC ar trebui să instituie măsuri suplimentare pentru atingerea obiectivelor sale în domeniul mediului pentru PR4, de exemplu, prin implementarea efectivă a spațiului aerian cu rute libere și prin implementarea spațiului aerian transfrontalier cu rute libere cu alte state membre învecinate.

Revizuirea măsurilor pentru atingerea obiectivelor de capacitate

(52) În conformitate cu punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță al FABEC cu revizuirea măsurilor pentru atingerea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de rută incluse în planul respectiv.

(53) Pe baza revizuirii menționate în considerentul 52, Comisia are mari îndoieli cu privire la faptul că măsurile prezentate de Belgia, Germania, Franța, Luxemburg și Țările de Jos pentru atingerea obiectivelor de performanță în ceea ce privește capacitatea pentru serviciile de rută ale FABEC sunt adecvate pentru a permite atingerea efectivă a acestor obiective. Având în vedere constatările PRB, Comisia observă, în special, că măsurile prezentate de Germania în ceea ce privește ANSP „DFS" sunt insuficiente pentru a satisface în mod eficace cererea de trafic preconizată în PR4.

(54) Prin urmare, Comisia consideră că FABEC ar trebui să instituie măsuri suplimentare pentru atingerea obiectivelor sale de capacitate pentru serviciile de rută pentru PR4, de exemplu, în ceea ce privește formarea și recrutarea de controlori de trafic aerian suplimentari, o utilizare mai eficientă a resurselor și acorduri de cooperare între furnizorii de servicii de navigație aeriană.

Revizuirea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(55) În conformitate cu punctul 2.1 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță al FABEC cu revizuirea obiectivelor de performanță în materie de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală stabilite în ceea ce privește aeroporturile menționate la articolul 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul de punere în aplicare respectiv. S-a constatat că obiectivele respective generează preocupări.

(56) În ceea ce privește Belgia, Comisia observă că obiectivele de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală propuse pentru PR4 conduc la o deteriorare semnificativă a întârzierii ATFM medii la sosire pe an în comparație cu PR3. Într-adevăr, obiectivele propuse pentru PR4 sunt stabilite la 0,94 minute per zbor, cu excepția anului 2027, pentru care se propune un obiectiv de 2,00 minute per zbor, în timp ce performanța reală înregistrată în 2024 a fost de 0,28 minute per zbor. În plus, s-a constatat că aceste obiective de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală conduc la un nivel semnificativ mai scăzut al întârzierii ATFM medii la sosire per zbor în cazul aeroportului din Bruxelles decât nivelul de performanță al aeroporturilor similare identificate de PRB.

(57) În ceea ce privește Țările de Jos, Comisia observă că întârzierea ATFM medie la sosire înregistrată în ultimii trei ani ai PR3 a fost la un nivel ridicat, ajungând la 3,50 minute per zbor în 2024. Obiectivele de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală propuse pentru PR4, deși reprezintă o îmbunătățire în comparație cu PR3, conduc la un nivel semnificativ mai scăzut al întârzierii ATFM medii la sosire per zbor în cazul aeroportului Amsterdam Schiphol decât nivelul de performanță al aeroporturilor similare identificate de PRB.

(58) Prin urmare, Comisia consideră că Belgia și Țările de Jos trebuie să ofere mai multe justificări pentru obiectivele de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR4, având în vedere observațiile prezentate în considerentele 56 și 57, sau să revizuiască în sens descrescător obiectivele respective.

Revizuirea obiectivelor în materie de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(59) În conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță al FABEC cu revizuirea obiectivelor de performanță în materie de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală stabilite în ceea ce privește aeroporturile menționate la articolul 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul de punere în aplicare respectiv. S-a constatat că obiectivele respective generează preocupări.

(60) În ceea ce privește zona tarifară terminală a Belgiei, Comisia observă că obiectivele de rentabilitate propuse conduc la o tendință a costului unitar determinat de - 0,8 % pe parcursul PR4. Cu toate acestea, s-a constatat că DUC mediu pentru PR4 în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală pe aeroportul din Bruxelles este estimat a fi mai mare, cu o marjă semnificativă, decât valoarea medie DUC în cazul aeroporturilor similare identificate de PRB.

(61) În ceea ce privește zona tarifară terminală a Germaniei, Comisia observă că obiectivele de rentabilitate propuse conduc la o tendință a costului unitar determinat de - 0,8 % pe parcursul PR4. Cu toate acestea, s-a constatat că DUC mediu pentru PR4 în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală pe aeroporturile din München, Hamburg, Düsseldorf și Köln-Bonn este estimat a fi mai mare, cu o marjă semnificativă, decât valoarea medie DUC în cazul grupului relevant de aeroporturi similare.

(62) În ceea ce privește zona tarifară terminală a Țărilor de Jos, Comisia observă că obiectivele de rentabilitate propuse conduc la o tendință de deteriorare a costului unitar determinat de +0,4 % pe parcursul PR4. În plus, s-a constatat că DUC mediu pentru PR4 în ceea ce privește serviciile de navigație aeriană terminală pe aeroportul Schiphol din Amsterdam este estimat a fi mai mare, cu o marjă semnificativă, decât valoarea medie DUC în cazul grupului relevant de aeroporturi similare.

(63) Prin urmare, Comisia consideră că Belgia, Germania și Țările de Jos trebuie să ofere mai multe justificări pentru obiectivele lor în materie de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR4, având în vedere observațiile prezentate în considerentele 60, 61 și 62, sau să revizuiască în sens descrescător obiectivele respective.

Revizuirea sistemelor de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană de rută și terminală

(64) În conformitate cu punctul 2.1 litera (f) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia a revizuit sistemele de stimulente incluse în proiectul de plan de performanță al FABEC cu scopul de a sprijini atingerea obiectivelor de capacitate („sisteme de stimulente pentru capacitate"). S-a constatat că sistemele de stimulente pentru capacitate pentru PR4 instituite de Belgia, Franța, Germania, Luxemburg și Țările de Jos pentru serviciile de navigație aeriană de rută și terminală generează preocupări.

(65) Comisia observă că sistemul de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană de rută al FABEC și sistemele de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană terminală din Belgia, Franța, Germania și Țările de Jos, astfel cum au fost stabilite în proiectul de plan de performanță al FABEC, cuprind un dezavantaj financiar maxim care reprezintă doar 0,50 % din costurile determinate. Având în vedere expertiza furnizată de PRB, Comisia consideră că dezavantajele financiare maxime pentru sistemele de stimulente respective nu respectă articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, care impune ca astfel de sisteme de stimulente să aibă „*un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor*".

(66) Prin urmare, Belgia, Germania, Franța, Luxemburg și Țările de Jos ar trebui să își revizuiască sistemele de stimulente pentru capacitate menționate în considerentul 65, 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 la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În opinia Comisiei, această revizuire ar trebui să conducă la un dezavantaj financiar maxim mai mare sau egal cu 1 % din costurile determinate anuale.

3. CONSTATĂRI REFERITOARE LA DANEMARCA

Evaluarea obiectivelor de rentabilitate

(67) Obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Danemarca pentru PR4 și valorile de referință aferente sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Danemarcei	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 D-KK**
	62,74 EUR	**73,02 EUR**	**71,23 EUR**	**70,11 EUR**	**69,29 EUR**	**68,16 EUR**	**67,26 EUR**

(68) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 la nivelul zonei tarifare din Danemarca, de - 1,6 % pe durata PR4, reprezintă o performanță mai bună decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,2 %.

(69) În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul zonei tarifare din Danemarca pe durata PR3 și a PR4, de +0,8 %, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,0 %.

(70) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 Danemarcei pentru costul unitar determinat, de 73,02 EUR în EUR2022, este cu 19,9 % mai ridicată decât valoarea de referință medie, de 60,91 EUR în EUR2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 litera (f) din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

(71) În plus, Comisia observă că Danemarca nu a prezentat nicio justificare pentru abaterile menționate în considerentele 69 și 70 datorate costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de capacitate sau costurilor de restructurare în sensul articolului 2 punctul 18 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, criteriile de evaluare prevăzute la punctul 1.4 litera (d) subpunctele (i) și (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 nu ar trebui considerate îndeplinite în privința Danemarcei.

(72) Pe baza constatărilor din considerentele 67-71, obiectivele de performanță în materie de rentabilitate pentru zona tarifară de rută a Danemarcei trebuie considerate necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

4. **CONSTATĂRI REFERITOARE LA ESTONIA**

Evaluarea obiectivelor de rentabilitate

(73) Obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Estonia pentru PR4 și valorile de referință aferente sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Estoniei	Valoare de referință 2019	Valoare de referință 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 la nivelul zonei tarifare din Estonia, de +0,4 % pe durata PR4, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,2 %.

(75) În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul zonei tarifare din Estonia pe durata PR3 și a PR4, de +4,3 %, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,0 %.

(76) Cu toate acestea, Comisia observă că Estonia a pierdut, în urma războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, o parte semnificativă a survolărilor pe care le deservea în mod tradițional. Reducerea traficului continuă să aibă, pe parcursul PR4, un impact considerabil asupra performanței în materie de rentabilitate a ANSP din Estonia și are, în special, un efect negativ asupra tendinței DUC pe termen lung a Estoniei, calculată pentru PR3 și PR4 în ansamblu.

(77) Prin urmare, este necesar și adecvat să se examineze, în sensul criteriului de evaluare menționat în considerentul 75, dacă Estonia ar respecta tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii în absența circumstanțelor menționate în considerentul 76.

(78) În acest scop, Comisia a recalculat tendința DUC pe termen lung a Estoniei pe parcursul PR3 și al PR4, având în vedere pierderea structurală estimată a traficului pentru Estonia în urma războiului din Ucraina, măsurată în unități de servicii de rută. Această recalculare are ca rezultat o tendință ajustată a DUC pe termen lung pentru Estonia de - 2,4 %, ceea ce reprezintă o performanță mai bună decât tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii, de - 1,0 %. Prin urmare, se concluzionează că Estonia îndeplinește criteriul de evaluare menționat în considerentul 75 după luarea în considerare a efectului reducerii semnificative a traficului în urma războiului din Ucraina.

(79) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 Estoniei pentru costul unitar determinat, de 54,69 EUR în EUR2022, este cu 5,2 % mai ridicată decât valoarea de referință medie, de 52,00 EUR în EUR2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 litera (d) din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

(80) În plus, Comisia observă că Estonia nu a prezentat nicio justificare pentru abaterile menționate în considerentele 74 și 79 datorate costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de capacitate sau costurilor de restructurare în sensul articolului 2 punctul 18 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, criteriile de evaluare prevăzute la punctul 1.4 litera (d) subpunctele (i) și (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 nu ar trebui considerate îndeplinite în privința Estoniei.

(81) Pe baza constatărilor din considerentele 73-80, obiectivele de performanță în materie de rentabilitate pentru zona tarifară de rută a Estoniei trebuie considerate necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

5. **CONSTATĂRI REFERITOARE LA GRECIA**

Evaluarea obiectivelor de capacitate

(82) Obiectivele de capacitate pentru serviciile de rută propuse de Grecia pentru PR4, exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor, și valorile de referință corespunzătoare din Planul de administrare a rețelei din 2 iulie 2024 sunt următoarele:

Grecia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității, exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Valori de referință	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) Comisia observă că obiectivele de capacitate propuse de Grecia pentru anii 2027, 2028 și 2029 sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare. Cu toate acestea, obiectivele de capacitate propuse sunt semnificativ mai mari decât valorile de referință pentru anii 2025 și 2026.

(84) Măsurile pentru atingerea obiectivelor de capacitate prezentate de Grecia includ formarea și recrutarea de către ANSP a unui număr ridicat de noi controlori de trafic aerian, care reprezintă în PR4 o creștere globală de 35 % a numărului ATCO în echivalent normă întreagă în activitate în cadrul ACC. În plus, ANSP intenționează să implementeze un nou sistem ATM, să își modernizeze rețeaua radar, să pună în aplicare măsuri de reorganizare a spațiului aerian și să își îmbunătățească procedurile de management al fluxurilor de trafic aerian și al capacității.

(85) Pe baza evaluării efectuate de PRB, Comisia observă că anumite măsuri relevante de sporire a capacității prezentate în Planul de administrare a rețelei din 2 iulie 2024 nu sunt incluse în proiectul de plan de performanță al Greciei. Acest fapt poate determina un decalaj de capacitate în cursul PR4, inclusiv în anii 2025 și 2026, în cursul cărora obiectivele de capacitate propuse sunt mai mari decât valorile de referință corespunzătoare.

(86) Grecia afirmă în proiectul său de plan de performanță că obiectivele de capacitate pentru anii calendaristici 2025 și 2026 nu au putut fi stabilite în conformitate cu valorile de referință incluse în Planul de administrare a rețelei din 2 iulie 2024, din cauza creșterii mai optimiste a traficului aerian anticipată în previziunile STATFOR privind traficul din octombrie 2024. Grecia explică faptul că ANSP a înregistrat întârzieri în cursul PR3 în punerea în aplicare a planului său de investiții pentru PR3 și în recrutarea ATCO, ceea ce a dus la constrângeri operaționale la nivel local. Grecia invocă, în special, limitările tehnice legate de sistemele preexistente utilizate în prezent de ANSP, care sunt planificate să fie înlocuite sau modernizate doar mai târziu în cursul PR4.

(87) 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 anii 2025 și 2026 de la valorile de referință corespunzătoare. Comisia consideră că ar fi posibil ca Grecia să pună în aplicare măsuri suplimentare pentru a-și îmbunătăți obiectivele de capacitate pentru anii respectivi, cu scopul de a atenua efectele negative ale recrutării întârziate a ATCO și ale nerealizării investițiilor planificate în PR3.

(88) Pe baza constatărilor din considerentele 82-87, obiectivele de capacitate ale Greciei trebuie considerate necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

Evaluarea obiectivelor de rentabilitate

(89) Obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Grecia pentru PR4 și valorile de referință aferente sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Greciei	Valoare de referință 2019	Valoare de referință 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 la nivelul zonei tarifare din Grecia, de +0,5 % pe durata PR4, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,2 %.

(91) În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul zonei tarifare din Grecia pe durata PR3 și a PR4, de - 1,3 %, reprezintă o performanță mai bună decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,0 %.

(92) Comisia observă că valoarea de referință pentru anul 2019 prezentată de Grecia în proiectul său de plan de performanță include ajustări ale costurilor în valoare de 19,5 milioane EUR reprezentând costuri suplimentare exprimate în EUR 2022. Potrivit analizei PRB, ajustările respective nu au făcut parte din valoarea de referință pentru 2019 stabilită în planul de performanță al Greciei pentru PR3 și nu au fost justificate în mod adecvat de Grecia în proiectul său de plan de performanță pentru PR4.

(93) Prin urmare, este necesar să se examineze, în sensul criteriului de evaluare menționat în considerentul 91, dacă Grecia ar respecta tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii în absența ajustărilor în ceea ce privește valoarea de referință din 2019, menționate în considerentul 92.

(94) În acest scop, Comisia a recalculat tendința costului unitar determinat pe termen lung a Greciei pe parcursul PR3 și al PR4 utilizând valoarea de referință pentru 2019 inclusă în planul de performanță al Greciei pentru PR3, în locul valorii de referință ajustate incluse în proiectul de plan de performanță al Greciei pentru PR4. Această recalculare are ca rezultat o tendință ajustată a DUC pe termen lung pentru Grecia de +0,1 %, ceea ce reprezintă o performanță mai slabă decât tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii, de - 1,0 %. Prin urmare, se concluzionează că Grecia nu îndeplinește criteriul de evaluare menționat în considerentul 91.

(95) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 din 2024 pentru costul unitar determinat, de 25,04 EUR în EUR2022, este cu 39,2 % mai scăzută decât valoarea de referință medie, de 41,19 EUR în EUR2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 litera (c) din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

(96) În plus, Comisia observă că Grecia nu a prezentat nicio justificare pentru abaterile menționate în considerentele 90 și 91 datorate măsurilor pentru atingerea obiectivelor de capacitate sau măsurilor de restructurare în sensul articolului 2 punctul 18 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, criteriile de evaluare prevăzute la punctul 1.4 litera (d) subpunctele (i) și (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 nu ar trebui considerate îndeplinite în privința Greciei.

(97) Pe baza constatărilor din considerentele 89-96, obiectivele de performanță în materie de rentabilitate pentru zona tarifară de rută a Greciei trebuie considerate necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

Revizuirea măsurilor pentru atingerea obiectivelor în domeniul mediului

(98) În conformitate cu punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță al Greciei cu revizuirea măsurilor pentru atingerea obiectivelor în domeniul mediului incluse în planul respectiv.

(99) Pe baza revizuirii menționate în considerentul 98, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că măsurile prezentate de Grecia pentru atingerea obiectivelor sale de performanță în domeniul mediului sunt adecvate pentru a permite atingerea efectivă a acestor obiective. Având în vedere constatările PRB, Comisia observă, în special, că Grecia nu s-a angajat, în proiectul de plan de performanță, să pună în aplicare mai multe măsuri relevante prevăzute în ERNIP.

(100) Prin urmare, Comisia consideră că Grecia ar trebui să îmbunătățească măsurile pentru atingerea obiectivelor sale în domeniul mediului pentru PR4 prezentate în proiectul de plan de performanță, inclusiv prin angajamentul de a respecta toate măsurile operaționale prevăzute în ERNIP și prin accelerarea implementării spațiului aerian transfrontalier cu rute libere.

6. **CONSTATĂRI REFERITOARE LA IRLANDA**

Evaluarea obiectivelor de rentabilitate

(101) Obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Irlanda pentru PR4 și valorile de referință aferente sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Irlandei	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

(102) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 la nivelul zonei tarifare din Irlanda, de +2,0 % pe durata PR4, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,2 %.

(103) În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul zonei tarifare din Irlanda pe durata PR3 și a PR4, de +1,0 %, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,0 %.

(104) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 Irlandei pentru costul unitar determinat, de 27,29 EUR în EUR2022, este cu 4,0 % mai scăzută decât valoarea de referință medie, de 28,43 EUR în EUR2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 litera (b) din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

(105) Este necesar să se examineze dacă abaterile menționate în considerentele 102 și 103 pot fi considerate necesare și proporționale în sensul punctului 1.4 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, Comisia a evaluat dacă abaterile observate de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii și de la tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii menționate în considerentele 102 și 103 se datorează exclusiv costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității sau costurilor de restructurare în sensul articolului 2 punctul 18 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(106) 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 Irlanda face referire în proiectul de plan de performanță la costurile determinate suplimentare suportate pe parcursul PR4 de către furnizorul de servicii de navigație aeriană AirNav Ireland în legătură cu măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de capacitate locale („măsuri privind capacitatea"). Măsurile privind capacitatea prezentate cuprind următoarele elemente principale:

(a) formarea și angajarea ATCO suplimentari în cadrul operațiunilor pentru a gestiona creșterea preconizată a traficului în cursul PR4;

(b) angajarea de personal electronist suplimentar pentru siguranța traficului aerian cu scopul de a sprijini realizarea proiectelor de investiții de capital, în special implementarea planificată a unui nou sistem ATM în cursul PR4;

(c) angajarea de personal suplimentar de sprijin general pentru a elibera ATCO de sarcini neoperaționale și pentru a crește productivitatea ATCO;

(d) achiziționarea și implementarea unui nou sistem ATM, care va aduce îmbunătățiri funcționale și tehnice semnificative; noul ATM va înlocui actualul sistem ATM al AirNav Ireland, care este utilizat de 17 ani; în legătură cu noul sistem ATM, AirNav Ireland intenționează, de asemenea, să pună în aplicare un nou sistem ATM pentru situații de urgență și să își extindă clădirile ACC în scopul omologării și testării instalațiilor noului sistem ATM;

(e) modernizarea infrastructurii radar utilizate, în special prin înlocuirea componentelor tehnice care au ajuns la sfârșitul ciclului lor de viață;

(f) achiziționarea de echipamente și instrumente pentru a sprijini reziliența operațiunilor.

(107) Având în vedere evaluarea efectuată de PRB, costurile suplimentare raportate de Irlanda pentru măsurile privind capacitatea menționate în considerentul 106 ar acoperi în termeni monetari abaterile observate de la tendințele rentabilității la nivelul Uniunii calculate de PRB. Cu toate acestea, potrivit PRB, Irlanda nu se confruntă cu probleme majore legate de capacitate, a căror soluționare ar necesita costuri suplimentare semnificative în PR4.

(108) În continuare, Comisia constată că anumite măsuri privind capacitatea invocate de Irlanda ar putea fi considerate ca făcând parte din operațiunile normale ale furnizorului de servicii de navigație aeriană în cauză sau ar putea să nu contribuie în mod direct la consolidarea capacității spațiului aerian. Prin urmare, nu este posibil să se concluzioneze, fără informații și analize detaliate suplimentare, dacă măsurile privind capacitatea prezentate de Irlanda pot fi considerate, în ansamblul lor, necesare și proporționale pentru realizarea obiectivelor locale de performanță în materie de capacitate pentru PR4.

(109) 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 ar trebui considerat îndeplinit în privința Irlandei.

(110) În plus, Comisia observă că Irlanda nu a prezentat în proiectul de plan de performanță nicio măsură de restructurare care ar justifica o abatere de la tendința DUC la nivelul Uniunii sau de la tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii, în conformitate cu criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(111) Pe baza constatărilor din considerentele 101-110, obiectivele de performanță în materie de rentabilitate pentru zona tarifară de rută a Irlandei trebuie considerate necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

7. **CONSTATĂRI REFERITOARE LA LETONIA**

Evaluarea obiectivelor de rentabilitate

(112) Obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Letonia pentru PR4 și valorile de referință aferente sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Letoniei	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 la nivelul zonei tarifare din Letonia, de +10,9 % pe durata PR4, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,2 %.

(114) În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul zonei tarifare din Letonia pe durata PR3 și a PR4, de +9,3 %, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,0 %.

(115) Cu toate acestea, Comisia observă că Letonia a pierdut, în urma războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, o parte semnificativă a survolărilor pe care le deservea în mod tradițional. Reducerea traficului continuă să aibă, pe parcursul PR4, un impact considerabil asupra performanței în materie de rentabilitate a ANSP din Letonia și are, în special, un efect negativ asupra tendinței DUC pe termen lung a Letoniei, calculată pentru PR3 și PR4 în ansamblu.

(116) Prin urmare, este necesar și adecvat să se examineze, în sensul criteriului de evaluare menționat în considerentul 114, dacă Letonia ar respecta tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii în absența circumstanțelor menționate în considerentul 115.

(117) În acest scop, Comisia a recalculat tendința DUC pe termen lung a Letoniei pe parcursul PR3 și al PR4, având în vedere pierderea structurală estimată a traficului pentru Letonia în urma războiului din Ucraina, măsurată în unități de servicii de rută. Această recalculare are ca rezultat o tendință ajustată a DUC pe termen lung pentru Letonia de +1,3 %, ceea ce se menține peste tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii, de - 1,0 %. Prin urmare, se concluzionează că Letonia nu îndeplinește criteriul de evaluare menționat în considerentul 114, chiar și după luarea în considerare a efectului reducerii semnificative a traficului în urma războiului din Ucraina.

(118) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 37,97 EUR în EUR2022, este cu 32,4 % mai scăzută decât valoarea de referință medie, de 56,17 EUR în EUR2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 litera (d) din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

(119) În plus, Comisia observă că Letonia nu a prezentat nicio justificare pentru abaterile menționate în considerentele 113-117 datorate costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de capacitate sau costurilor de restructurare în sensul articolului 2 punctul 18 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, criteriile de evaluare prevăzute la punctul 1.4 litera (d) subpunctele (i) și (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 nu ar trebui considerate îndeplinite în privința Letoniei.

(120) Pe baza constatărilor din considerentele 112-119, obiectivele de performanță în materie de rentabilitate pentru zona tarifară de rută a Letoniei trebuie considerate necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

8. **CONSTATĂRI REFERITOARE LA SLOVACIA**

Evaluarea obiectivelor de rentabilitate

(121) Obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Slovacia pentru PR4 și valorile de referință aferente sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Slovaciei	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 la nivelul zonei tarifare din Slovacia, de - 0,6 % pe durata PR4, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,2 %.

(123) În ceea ce privește criteriul de evaluare prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul zonei tarifare din Slovacia pe durata PR3 și a PR4, de +0,4 %, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,0 %.

(124) În ceea ce privește criteriul de evaluare 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 Slovaciei pentru costul unitar determinat, de 60,11 EUR în EUR2022, este cu 70,0 % mai ridicată decât valoarea de referință medie, de 35,35 EUR în EUR2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 litera (c) din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

(125) Este necesar să se examineze dacă abaterile menționate în considerentele 122-124 pot fi considerate necesare și proporționale în sensul punctului 1.4 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, Comisia a evaluat dacă abaterile observate de la tendința costului unitar determinat la nivelul Uniunii și de la tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii menționate în considerentele 122 și 123 se datorează exclusiv costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității sau costurilor de restructurare în sensul articolului 2 punctul 18 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(126) 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 Slovacia face referire în proiectul de plan de performanță la costurile determinate suplimentare suportate pe parcursul PR4 de către furnizorul de servicii de navigație aeriană LPS în legătură cu măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de capacitate locale („măsuri privind capacitatea”). Măsurile privind capacitatea prezentate cuprind următoarele elemente principale:

(a) formarea și angajarea ATCO suplimentari în cadrul operațiunilor pentru a gestiona creșterea preconizată a traficului în cursul PR4; se preconizează că acest lucru va conduce, pe parcursul PR4, la o creștere globală de peste 10 % a numărului ATCO în activitate la ACC din Bratislava;

(b) implementarea unui nou sistem ATM, care se prevede că va permite îmbunătățiri viitoare ale capacității spațiului aerian;

(c) modernizarea infrastructurii și a clădirilor în vederea consolidării rezilienței operaționale.

(127) Având în vedere evaluarea efectuată de PRB, costurile suplimentare raportate de Slovacia pentru măsurile privind capacitatea menționate în considerentul 126 sunt semnificativ mai mici în termeni monetari decât abaterile observate de la tendințele rentabilității la nivelul Uniunii calculate de PRB. În continuare, Comisia constată că anumite măsuri privind capacitatea invocate de Slovacia ar putea fi considerate ca făcând parte din operațiunile normale ale furnizorului de servicii de navigație aeriană în cauză sau ar putea să nu contribuie în mod direct la consolidarea capacității spațiului aerian. Astfel, nu este posibil să se concluzioneze, fără informații și analize detaliate suplimentare, dacă măsurile privind capacitatea prezentate de Slovacia pot fi considerate, în ansamblul lor, necesare și proporționale pentru realizarea obiectivelor locale de performanță în materie de capacitate pentru PR4. Prin urmare, Comisia constată că abaterile observate de la tendințele rentabilității la nivelul Uniunii menționate în considerentele 122 și 123 nu pot fi atribuite exclusiv costurilor suplimentare care decurg din măsurile privind capacitatea prezentate.

(128) 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 ar trebui considerat îndeplinit în privința Slovaciei.

(129) În plus, Comisia observă că Slovacia nu a prezentat în proiectul de plan de performanță nicio măsură de restructurare care ar justifica o abatere de la tendința DUC la nivelul Uniunii sau de la tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii, în conformitate cu criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(130) Pe baza constatărilor din considerentele 121-129, obiectivele de performanță în materie de rentabilitate pentru zona tarifară de rută a Slovaciei trebuie considerate necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

9. **CONCLUZII**

(131) Având în vedere cele de mai sus, anumite obiective de performanță incluse în proiectul de plan de performanță al FABEC prezentat de Belgia, Franța, Germania, Luxemburg și Țările de Jos, precum și anumite obiective de performanță incluse în proiectele de planuri de performanță prezentate de Danemarca, Estonia, Grecia, Irlanda, Letonia și Slovacia nu trebuie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

(132) În conformitate cu articolul 14 alineatul (3) al doilea paragraf 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,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectivele de performanță enumerate în anexa la prezenta decizie, care sunt incluse în proiectul de plan de performanță la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian prezentat de Belgia, Franța, Germania, Luxemburg și Țările de Jos, precum și în proiectele de planuri de performanță la nivel național prezentate de Danemarca, Estonia, Grecia, Irlanda, Letonia și Slovacia, nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință (PR4) prevăzute în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

Articolul 2

Grecia trebuie să își revizuiască obiectivele de capacitate pentru serviciile de rută pentru 2025 și 2026, exprimate ca număr mediu de minute de întârziere în managementul fluxurilor de trafic aerian pe rută per zbor, pentru a le face coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al capacității prevăzut la articolul 4 din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

În cazul în care Planul de administrare a rețelei din 2 iulie 2024, elaborat în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei, recomandă măsuri suplimentare specifice de îmbunătățire a performanței în materie de capacitate, aceste măsuri trebuie luate în calcul la revizuirea obiectivelor de performanță în materie de capacitate menționate la primul paragraf.

Articolul 3

Belgia, Danemarca, Estonia, Germania, Grecia, Irlanda, Letonia, Luxemburg, Slovacia și Țările de Jos trebuie să revizuiască în sens descrescător obiectivele de rentabilitate stabilite pentru zonele lor tarifare de rută, exprimate în costuri unitare determinate (DUC).

Atunci când își revizuiesc obiectivele de rentabilitate, statele membre respective 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, menționate la punctul 1.4 literele (a) și, respectiv, (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317;

(b) să reducă în consecință nivelul costurilor determinate, în special pentru anul calendaristic 2029;

(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 primul paragraf litera (a), în cazul în care 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 care trebuie prezentat în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) al doilea paragraf din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, o abatere în temeiul punctului 1.4 litera (d) din anexa IV la respectivul regulament de punere în aplicare, statul membru se asigură că abaterea respectivă este susținută de informații și justificări adecvate. În special, statul membru în cauză trebuie să demonstreze că orice măsuri invocate pentru a justifica o abatere de la obiectivele de rentabilitate la nivelul Uniunii se referă exclusiv la resurse operaționale sau la capacități tehnice suplimentare, necesare pentru îndeplinirea obiectivelor de capacitate.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Regatului Belgiei, Regatului Danemarcei, Republicii Federale Germania, Republicii Estonia, Irlandei, Republicii Elene, Republicii Franceze, Republicii Letonia, Marelui Ducat al Luxemburgului, Regatului Țărilor de Jos și Republicii Slovace.

Adoptată la Bruxelles, 16 mai 2025.

Pentru Comisie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membru al Comisiei

ANEXĂ

Obiective de performanță considerate incompatibile cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință

1. **OBIECTIVE CUPRINSE ÎN PROIECTUL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL FABEC PREZENTAT DE BELGIA, GERMANIA, FRANȚA, LUXEMBURG ȘI ȚĂRILE DE JOS**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Zona tarifară de rută a Belgiei și Luxemburgului	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Zona tarifară de rută a Germaniei	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Zona tarifară de rută a Țărilor de Jos	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **OBIECTIVE CUPRINSE ÎN PROIECTUL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL DANEMARCEI**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Zona tarifară de rută a Danemarcei	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

3. **OBIECTIVE CUPRINSE ÎN PROIECTUL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL ESTONIEI**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Zona tarifară de rută a Estoniei	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **OBIECTIVE CUPRINSE ÎN PROIECTUL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL GRECIEI**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL CAPACITĂȚII

Grecia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității, exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Zona tarifară de rută a Greciei	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **OBIECTIVE CUPRINSE ÎN PROIECTUL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL IRLANDEI**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Zona tarifară de rută a Irlandei	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **OBIECTIVE CUPRINSE ÎN PROIECTUL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL LETONIEI**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Zona tarifară de rută a Letoniei	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **OBIECTIVE CUPRINSE ÎN PROIECTUL DE PLAN DE PERFORMANȚĂ AL SLOVACIEI**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Zona tarifară de rută a Slovaciei	**Valoare de referință 2019**	**Valoare de referință 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective și valori de referință în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2022)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**