DECIZIA (UE) 2022/766 A COMISIEI

din 13 aprilie 2022

privind coerența obiectivelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Irlanda în conformitate cu Regulamentul (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

[notificată cu numărul C(2022) 2287]

(Numai textele în limbile engleză și irlandeză 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) primul paragraf,

având în vedere 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 ([2]), în special articolul 14 alineatul (2),

întrucât:

CONSIDERAȚII GENERALE

(1) În temeiul articolului 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, urmează să se instituie un sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea. Mai mult, în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, statele membre au obligația de a stabili, fie la nivel național fie 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 întocmite de statele membre cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, utilizând criteriile 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 limita pandemia.

(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 respectivele obiective de performanță la nivelul Uniunii și proiectele de planuri de performanță din 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.

([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]) 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) 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 din Regulamentul 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 ([5]) de stabilire a unor obiective revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3.

(5) Comisia ia act de faptul că previziunile de bază privind traficul din octombrie 2021 ale Serviciului de statistică și previziuni al Eurocontrol („STATFOR") estimează că traficul aerian la nivelul Uniunii va atinge nivelurile anterioare pandemiei în cursul anului 2023 și va depăși aceste niveluri 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, de asemenea, că reluarea traficului va fi inegală, conform estimărilor, de la un stat membru la altul.

(6) 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. După ce a verificat dacă aceste proiecte de planuri de performanță sunt complete, Comisia a solicitat statelor membre să prezinte proiecte de planuri de performanță actualizate până la 17 noiembrie 2021. Evaluarea făcută de Comisie și prezentată în prezenta decizie se bazează pe planul de performanță actualizat prezentat de Irlanda.

(7) Organismul de evaluare a performanței, care asistă Comisia la punerea în aplicare a sistemului de performanță în conformitate cu articolul 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.

(8) În conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia a evaluat coerența obiectivelor de performanță locale propuse de Irlanda 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.

EVALUAREA COMISIEI

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

(9) Pentru domeniul-cheie de performanță al siguranței, Comisia a evaluat coerența obiectivelor prezentate de Irlanda 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.

(10) Proiectele de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al siguranței propuse de Irlanda în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței, defalcate pe obiective de management al siguranței și exprimate ca nivel de implementare, sunt următoarele:

([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).

Irlanda	**Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A al AESA la nivelul D.**				
Furnizorul de servicii de navigație aeriană vizat	**Obiectiv de management al siguranței**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
IAA	Politica și obiectivele în domeniul siguranței	C	C	C	**C**
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	D	D	D	**D**
	Asigurarea siguranței	C	C	C	**C**
	Promovarea siguranței	C	C	C	**C**
	Cultura siguranței	C	C	C	**C**

(11) Comisia a constatat că proiectele de obiective de siguranță propuse de Irlanda pentru furnizorul de servicii de navigație aeriană (IAA) sunt egale cu obiectivele de siguranță la nivelul Uniunii pentru fiecare an calendaristic din perioada 2021-2024.

(12) Comisia constată că proiectul de plan de performanță prezentat de Irlanda se referă la măsurile planificate de IAA în planul de afaceri pentru realizarea obiectivelor de siguranță locale. Printre măsuri se numără punerea în aplicare a cerințelor prevăzute în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei ([6]), precum și investiții legate de siguranță. ANS declară că va continua să revizuiască anual rezultatele eficacității chestionarului privind managementul siguranței și va impune măsuri de remediere în toate domeniile în care s-au constatat neconformități pentru a atinge obiectivele de siguranță locale.

(13) Pe baza constatărilor expuse în considerentele 11 și 12 și având în vedere că obiectivele de performanță în materie de siguranță la nivelul Uniunii stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 trebuie atinse până în ultimul an al PR3, și anume 2024, proiectele de obiective incluse în proiectul de plan de performanță al Irlandei trebuie evaluate ca fiind coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al siguranței.

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

(14) Pentru domeniul-cheie de performanță al mediului, coerența obiectivelor prezentate de Irlanda 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 proiectul de plan de performanță al Irlandei au fost comparate cu valorile de referință relevante pentru eficiența zborului orizontal pe rută stabilite în Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute (ERNIP) disponibil la momentul adoptării obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3, și anume la 2 iunie 2021. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată de revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de mediu de la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(15) 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 expirase și că punerea sa în aplicare devenise, prin urmare, definitivă, nelăsând nicio posibilitate de ajustare retroactivă. În consecință, statelor membre nu li s-a solicitat să își revizuiască, în proiectele de planuri de performanță prezentate până la 1 octombrie 2021, obiectivele de performanță locale pentru anul calendaristic 2020 în domeniul-cheie de performanță al mediului. Prin urmare, coerența obiectivelor locale de performanță de mediu cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii ar trebui evaluată în raport cu anii calendaristici 2021, 2022, 2023 și 2024.

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

(16) Proiectele de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al mediului propuse de Irlanda și valorile de referință naționale corespunzătoare pentru PR3 din ERNIP, exprimate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, sunt următoarele:

	2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de mediu pentru serviciile de rută ale Irlandei, exprimate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**
Valori de referință pentru Irlanda	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

(17) Comisia observă că proiectele de obiective de mediu propuse de Irlanda sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an calendaristic din 2021 până în 2024.

(18) În ceea ce privește punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că Irlanda a prezentat în proiectul de plan de performanță mai multe măsuri pentru realizarea obiectivelor de mediu locale, printre care reorganizarea regiunii de informare a zborurilor (FIR) din Shannon, precum și punerea în aplicare a unui plan de tranziție pentru navigația bazată pe performanțe (PBN).

(19) În plus, Comisia observă că Irlanda a pus deja în aplicare spațiul aerian cu rute libere (FRA) atât în spațiul aerian superior, cât și în cel inferior.

(20) Pe baza constatărilor de la considerentele 17-9, proiectele de obiective incluse în proiectul de plan de performanță al Irlandei trebuie evaluate ca fiind coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului.

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

(21) Pentru domeniul-cheie de performanță al capacității, coerența obiectivelor prezentate de Irlanda în ceea ce privește întârzierea în managementul fluxurilor de trafic aerian (ATFM) medie pe rută per zbor 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 cuprinse în proiectul de plan de performanță al Irlandei au fost comparate cu valorile de referință relevante stabilite în Planul de administrare a rețelei disponibil la momentul adoptării obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3, și anume la 2 iunie 2021. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată de revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de capacitate de la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(22) 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 expirase și că punerea sa în aplicare devenise, prin urmare, definitivă, nelăsând nicio posibilitate de ajustare retroactivă. În consecință, statelor membre nu li s-a solicitat să își revizuiască, în proiectele de planuri de performanță prezentate până la 1 octombrie 2021, obiectivele de performanță locale pentru anul calendaristic 2020 în domeniul-cheie de performanță al capacității. Prin urmare, coerența obiectivelor locale de performanță în materie de capacitate cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii ar trebui evaluată în raport cu anii calendaristici 2021, 2022, 2023 și 2024.

(23) Proiectele de obiective de capacitate pentru serviciile de rută propuse de Irlanda pentru PR3, exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor, și valorile de referință corespunzătoare din Planul de administrare a rețelei sunt următoarele:

	2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de capacitate pentru serviciile de rută ale Irlandei, în minute de întârziere ATFM per zbor	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Valori de referință pentru Irlanda	0,01	0,03	0,03	0,03

(24) Comisia observă că proiectele de obiective de capacitate propuse de Irlanda sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an calendaristic din 2021 până în 2024.

(25) În ceea ce privește punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că Irlanda a prezentat în proiectul de plan de performanță o serie de măsuri pentru îndeplinirea obiectivelor de capacitate locale pentru serviciile de rută. Printre aceste măsuri se numără o sectorizare flexibilă a spațiului aerian, calificări multiple ale controlorilor de trafic aerian (ATCO), un centru de intervenție pentru operațiuni pe rută pentru Centrul de control regional din Shannon (ACC) și proiecte axate pe consolidarea capacităților sectoriale.

(26) Pe baza constatărilor de la considerentele 24 și 25, proiectele de obiective incluse în proiectul de plan de performanță al Irlandei trebuie evaluate ca fiind coerente 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

(27) În ceea ce privește aeroporturile care intră sub incidența Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 așa cum se arată la articolul 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul respectiv, Comisia și-a completat evaluarea proiectelor de obiective de capacitate pentru serviciile de rută 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. S-a constatat că aceste proiecte de obiective ridică semne de întrebare în ceea ce privește Irlanda.

(28) Comisia a constatat că obiectivele propuse pentru PR3 în ceea ce privește întârzierea ATFM medie la sosire cuprinsă între 0,25 și 0,20 minute per zbor pentru anii calendaristici 2021-2024 sunt semnificativ mai mari decât performanța privind întârzierea ATFM atinsă în toți anii calendaristici, mai puțin în unul, din cea de-a doua perioadă de referință (PR2), cu o întârziere ATFM medie la sosire de aproximativ 0,15 minute per zbor observată în această perioadă.

(29) Prin urmare, Comisia consideră că, în legătură cu adoptarea planului său final de performanță în conformitate cu articolul 16 litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Irlanda trebuie să justifice în continuare obiectivele de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, ținând seama de observațiile prezentate mai sus, sau trebuie să revizuiască în sens descrescător proiectele de obiective de capacitate pentru serviciu de navigație aeriană terminală.

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

(30) Pentru domeniul-cheie de performanță al rentabilității, coerența obiectivelor prezentate de Irlanda 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 pe parcursul PR2 și 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.

(31) Evaluarea obiectivelor de rentabilitate pentru serviciile de rută a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale. Ea a fost completată de revizuirea factorilor-cheie și a parametrilor care stau la baza acestor obiective, astfel cum se specifică la punctul 2.1 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(32) Proiectele de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Irlanda pentru PR3 sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Irlandei	**Valoare de referință 2014**	**Valoare de referință 2019**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**26,36 EUR**	**25,03 EUR**	**47,25 EUR**	**29,84 EUR**	**25,01 EUR**	**24,66 EUR**

(33) 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 Irlanda, de – 0,4 % pe an pe durata PR3, reprezintă o performanță mai bună decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de + 1,0 %.

(34) 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 observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Irlanda pe durata PR2 și PR3, de – 0,7 % pe an, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de – 1,3 %.

(35) 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 Irlandei pentru costul unitar determinat, de 25,03 EUR în termeni reali la prețurile din 2017 (EUR2017), este cu 52,9 % mai mică decât valoarea de referință medie, de 53,20 EUR în EUR2017, a grupului comparativ relevant. Potrivit observațiilor Comisiei, costul unitar determinat pentru serviciile de rută al Irlandei pentru 2024 va continua să fie cu 51,1 % mai mic decât media grupului comparativ.

(36) Astfel cum se specifică în considerentul 33, este clar că tendința DUC a Irlandei pe parcursul PR3 reprezintă o performanță mai bună decât tendința corespunzătoare de la nivelul Uniunii. În plus, DUC al Irlandei în 2024 este mai mic decât valorile de referință din 2014 și 2019, ceea ce arată că se obțin câștiguri efective de rentabilitate atât pe termen mediu, cât și pe termen lung. În cele din urmă, cu referire la considerentul 35, Irlanda demonstrează o performanță puternică în materie de rentabilitate în ceea ce privește nivelul DUC, întrucât valoarea de referință pentru 2019 și DUC pentru 2024 din Irlanda sunt amândouă semnificativ mai scăzute, cu peste 50 % decât valorile medii corespondente ale grupului comparativ. Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia consideră că abaterea de la tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii, observată în considerentul 34, nu împiedică stabilirea coerenței cu obiectivele de performanță în materie de rentabilitate la nivelul Uniunii în ceea ce privește Irlanda.

(37) Pe baza constatărilor de la considerentele 33-36, proiectele de obiective incluse în proiectul de plan de performanță al Irlandei trebuie evaluate ca fiind coerente 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

(38) În ceea ce privește aeroporturile care intră sub incidența Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 așa cum se arată la articolul 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul respectiv, Comisia și-a completat evaluarea proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută cu o revizuire a 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. S-a constatat că aceste proiecte de obiective nu ridică semne de întrebare în ceea ce privește Irlanda.

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

(39) În conformitate cu punctul 2.1 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 evaluarea cu o revizuire 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. S-a constatat că proiectele de sisteme de stimulente cuprinse în proiectul de plan de performanță al Irlandei ridică semne de întrebare.

(40) 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 Irlandei cuprind un dezavantaj financiar maxim care se ridică la 0,50 % din costurile determinate și un avantaj financiar maxim care se ridică la 0,0 % din costurile determinate.

(41) În privința sistemelor de stimulente respective, pe baza expertizei oferite de organismul de evaluare a performanței, Comisia are îndoieli serioase dacă dezavantajul financiar maxim propus, care se ridică la 0,50 % din costurile determinate, va 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.

(42) Prin urmare, Irlanda trebuie să își revizuiască, în legătură cu adoptarea planului său final de performanță în conformitate cu articolul 16 litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, sistemele sale de stimulente pentru atingerea 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 riscului, astfel cum se prevede în mod expres la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, care, în opinia Comisiei, trebuie să conducă la un dezavantaj financiar maxim egal sau mai mare cu 1 % din costurile determinate.

CONCLUZII

(43) Pe baza evaluării prezentate în considerentele 9-42, Comisia a constatat că obiectivele de performanță cuprinse în proiectul de plan de performanță prezentat de Irlanda sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.

(44) Comisia observă că unele state membre și-au exprimat intenția de a include elementele de cost legate de detectarea dronelor din aeroporturi în bazele lor de cost pentru PR3. Pe baza elementelor cuprinse în proiectele de planuri de performanță, nu s-a putut stabili cu precizie în ce măsură statele membre au inclus astfel de costuri determinate în bazele lor de cost pentru PR3 și, în cazul în care aceste costuri au fost incluse, în ce măsură acestea 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 relevante și vor examina apoi costurile raportate de detectare a dronelor din aeroporturi în contextul verificării conformității ratei unitare. Prezenta decizie nu aduce atingere constatărilor și concluziilor Comisiei pe tema costurilor de detectare a dronelor.

(45) 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 și care este deținută sau închiriată sau controlată în alt mod de o persoană fizică sau juridică, entitate sau organism rus să aterizeze pe teritoriul Uniunii, să decoleze de pe acesta sau să îl survoleze. Aceste măsuri conduc la o reducere a traficului aerian în spațiul aerian de deasupra 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,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Irlanda în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004, enumerate în anexa la prezenta decizie, sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a treia perioadă de referință prevăzută în Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Irlandei.

Adoptată la Bruxelles, 13 aprilie 2022.

Pentru Comisie
Adina VĂLEAN
Membru al Comisiei

ANEXĂ

Obiective de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Irlanda în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004, care sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a treia perioadă de referință

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL SIGURANȚEI

Eficacitatea managementului siguranței

Irlanda	**Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A al AESA la nivelul D.**				
Furnizorul de servicii de navigație aeriană vizat	**Obiectiv de management al siguranței**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
IAA	Politica și obiectivele în domeniul siguranței	C	C	C	**C**
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	D	D	D	**D**
	Asigurarea siguranței	C	C	C	**C**
	Promovarea siguranței	C	C	C	**C**
	Cultura siguranței	C	C	C	**C**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL MEDIULUI

Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Proiecte de obiective de mediu pentru serviciile de rută ale Irlanda, exprimate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**	**1,13 %**
Valori de referință pentru Irlanda	1,13 %	1,13 %	1,13 %	1,13 %

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL CAPACITĂȚII

Întârzierea ATFM medie pe rută în minute per zbor

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Proiecte de obiective de capacitate pentru serviciile de rută ale Irlandei, în minute de întârziere ATFM per zbor	**0,01**	**0,03**	**0,03**	**0,03**
Valori de referință pentru Irlanda	0,01	0,03	0,03	0,03

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană de rută

Zona tarifară de rută a Irlandei	**Valoare de referință 2014**	**Valoare de referință 2019**	**2020-20-21**	**2022**	**2023**	**2024**
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	**26,36 EUR**	**25,03 EUR**	**47,25 EUR**	**29,84 EUR**	**25,01 EUR**	**24,66 EUR**