DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2022/780 A COMISIEI

din 13 aprilie 2022

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 treia perioadă de referință și care prevede recomandări pentru revizuirea obiectivelor respective

[notificată cu numărul C(2022) 2313]

(Numai textele în limbile germană, franceză și italiană sunt autentice)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian (denumit în continuare „acordul") ([1]),

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) ([2]), în special articolul 11 alineatul (3) litera (c) al doilea paragraf,

după consultarea Comitetului pentru cerul unic,

întrucât:

CONSIDERAȚII GENERALE

Context

(1) În temeiul articolului 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, urmează să fie instituit un sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea. În plus, în temeiul articolului 10 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei ([3]), statele membre au obligația de a elabora, la nivel național sau la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian („FAB"), obiective de performanță obligatorii pentru fiecare perioadă de referință a sistemului de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea. Aceste obiective de performanță trebuie să fie coerente cu obiectivele la nivelul Uniunii adoptate de Comisie pentru perioada de referință vizată. Comisia este responsabilă pentru evaluarea coerenței obiectivelor de performanță propuse în proiectele de planuri de performanță cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, pe baza criteriilor de evaluare prevăzute în anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(2) Izbucnirea pandemiei de COVID-19 a afectat în mod semnificativ sectorul transportului aerian începând cu primul trimestru al anului calendaristic 2020 și a redus considerabil volumele de trafic 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 cea de a treia perioadă de referință („PR3") au fost stabilite inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903 a Comisiei ([4]). Întrucât respectivele obiective de performanță la nivelul Uniunii și proiectele de planuri de performanță pentru PR3 prezentate ulterior de statele membre și de Elveția au fost elaborate înainte de pandemia de COVID-19, acestea nu au putut ține seama de circumstanțele modificate semnificativ pentru transportul aerian ca urmare a pandemiei.

([1]) JO L 114, 30.4.2002, p. 73.
([2]) JO L 96, 31.3.2004, p. 1.
([3]) 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).
([4]) 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 ([5]) prevede măsuri excepționale pentru PR3, care derogă de la dispozițiile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317. În temeiul articolului 2 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627, Comisia a adoptat, la 2 iunie 2021, Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 a Comisiei ([6]) de stabilire a obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, mediului, capacității și rentabilității.

(5) Toate statele membre și Elveția au elaborat și au adoptat proiecte de planuri de performanță care conțin obiective de performanță locale revizuite pentru PR3, acestea fiind prezentate Comisiei spre evaluare până la 1 octombrie 2021. Elveția a prezentat Comisiei proiectul său de plan de performanță la nivelul FAB, în acest caz la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian al Europei Centrale („FABEC"). În urma verificării caracterului complet al proiectului de plan de performanță al FABEC, Comisia a solicitat FABEC să prezinte un proiect de plan de performanță actualizat până la 17 noiembrie 2021. Evaluarea Comisiei inclusă în prezenta decizie se bazează pe proiectul de plan de performanță actualizat al FABEC prezentat de Elveția și de statele membre care fac parte din FABEC.

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

(7) Prezenta decizie se referă exclusiv la proiectele de obiective de performanță și la elementele conexe incluse în proiectul de plan de performanță al FABEC care se aplică direct furnizorului de servicii de navigație aeriană desemnat să furnizeze servicii în spațiul aerian al Elveției.

Metoda evaluării

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

(9) Pentru domeniul-cheie de performanță al siguranței, Comisia a evaluat coerența obiectivelor prezentate de Elveția, astfel cum sunt prevăzute în proiectul de plan de performanță al FABEC, 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 prin revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor în materie de siguranță în ceea ce privește elementele prevăzute la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Comisia a concluzionat că obiectivele de performanță locale în materie de siguranță propuse de Elveția și de statele membre care fac parte din FABEC, astfel cum sunt prevăzute în proiectul de plan de performanță al FABEC, nu au generat preocupări în ceea ce privește coerența lor cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii și, prin urmare, nu au fost prezentate constatări în acest sens în prezenta decizie.

(10) Pentru domeniul-cheie de performanță al mediului, coerența obiectivelor prezentate de Elveția, astfel cum sunt prevăzute în proiectul de plan de performanță al FABEC, 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 proiectul de plan de performanță al FABEC au fost comparate cu valorile de referință relevante pentru eficiența zborului orizontal pe rută stabilite în Planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute. Evaluarea a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată prin revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de mediu în ceea ce privește elementele prevăzute la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

([5]) 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).

([6]) 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).

(11) În ceea ce privește anul calendaristic 2020, obiectivul de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 în domeniul-cheie de performanță al mediului, care a fost stabilit inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903, nu a fost revizuit prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891, având în vedere că perioada de aplicare a obiectivului respectiv a expirat și că punerea sa în aplicare a devenit astfel definitivă, neexistând nicio posibilitate de ajustare retroactivă. În consecință, nu a fost adecvat ca statele membre și Elveția 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. Având în vedere aceste considerații, s-a evaluat coerența obiectivelor de performanță de mediu locale cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii în ceea ce privește anii calendaristici 2021, 2022, 2023 și 2024. Pe această bază, Comisia a concluzionat că obiectivele de performanță de mediu locale propuse de Elveția și de statele membre care fac parte din FABEC, astfel cum sunt prevăzute în proiectul de plan de performanță al FABEC, nu au generat preocupări în ceea ce privește coerența lor cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii și, prin urmare, nu sunt prezentate constatări în acest sens în prezenta decizie.

(12) Pentru domeniul-cheie de performanță al capacității, coerența obiectivelor prezentate de Elveția, astfel cum sunt prevăzute în proiectul de plan de performanță al FABEC, 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 în proiectul de plan de performanță al FABEC au fost comparate cu valorile de referință relevante prevăzute în Planul de administrare a rețelei. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată prin revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor în materie de capacitate pentru serviciile de rută, incluzând în special revizuirea investițiilor majore planificate și revizuirea sistemului sau a sistemelor de stimulente în ceea ce privește elementele prevăzute la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(13) În ceea ce privește anul calendaristic 2020, obiectivul de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 în domeniul-cheie de performanță al capacității, care a fost stabilit inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903, nu a fost revizuit prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891, având în vedere că perioada de aplicare a obiectivului respectiv a expirat și că punerea sa în aplicare a devenit astfel definitivă, neexistând nicio posibilitate de ajustare retroactivă. În consecință, nu a fost adecvat ca statele membre și Elveția 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. Având în vedere aceste considerații, s-a evaluat coerența obiectivelor de performanță locale în materie de capacitate cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii în ceea ce privește anii calendaristici 2021, 2022, 2023 și 2024. Pe această bază, Comisia a concluzionat că obiectivele de performanță locale în materie de capacitate propuse de Elveția și de statele membre care fac parte din FABEC, astfel cum sunt prevăzute în proiectul de plan de performanță al FABEC, nu au generat preocupări în ceea ce privește coerența lor cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii și, prin urmare, nu sunt prezentate constatări în acest sens în prezenta decizie.

(14) În plus, în ceea ce privește evaluarea proiectelor de obiective în materie de capacitate, pentru aeroporturile care intră sub incidența Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 în conformitate cu articolul 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul respectiv, Comisia și-a completat evaluarea printr-o revizuire a proiectelor de obiective în materie de capacitate ale Elveției, astfel cum sunt prevăzute în proiectul de plan de performanță al FABEC, 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. Întrucât s-a constatat că aceste proiecte de obiective nu suscită preocupări în ceea ce privește Elveția, nu este necesar să se prezinte constatări în acest sens în prezenta decizie.

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

(16) Pe această bază, Comisia a concluzionat că obiectivele de performanță locale în materie de rentabilitate propuse pentru zona tarifară de rută a Elveției, astfel cum sunt prevăzute în proiectul de plan de performanță al FABEC, nu generează preocupări în ceea ce privește coerența lor cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii și, prin urmare, nu sunt prezentate constatări în acest sens în prezenta decizie.

(17) Evaluarea obiectivelor în materie de rentabilitate pentru serviciile de rută a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale. Aceasta a fost completată prin revizuirea elementelor prevăzute la punctul 2 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, și anume principalii factori și parametri care stau la baza obiectivelor respective, indicați la punctul 2.1 litera (d) din anexa respectivă. Întrucât s-a constatat că unii dintre principalii factori și parametri care stau la baza obiectivelor respective suscită preocupări în ceea ce privește Elveția, constatările în acest sens sunt prezentate în prezenta decizie.

(18) În plus, în ceea ce privește evaluarea proiectelor de obiective în materie de rentabilitate, pentru aeroporturile care intră sub incidența Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 în conformitate cu articolul 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul respectiv, Comisia și-a completat revizuirea prin evaluarea proiectelor de obiective în materie de rentabilitate ale Elveției, astfel cum sunt prevăzute în proiectul de plan de performanță al FABEC, 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. Întrucât s-a constatat că proiectele de obiective respective suscită preocupări în ceea ce privește Elveția, constatările în acest sens sunt prezentate în prezenta decizie.

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

Considerații speciale referitoare la evoluția traficului

(20) Previziunile de bază privind traficul ale STATFOR din octombrie 2021 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 determinate de pandemia de COVID-19. Potrivit celor observate de Comisie, se preconizează că redresarea traficului va fi inegală de la un stat membru la altul.

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

EVALUAREA COMISIEI

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

(22) În ceea ce privește examinarea principalilor factori și parametri menționați la punctul 2.1 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 care stau la baza proiectelor de obiective de performanță ale FABEC pentru Elveția în legătură cu domeniul-cheie de performanță al rentabilității, evaluarea Comisiei a condus la următoarele constatări cu privire la costurile determinate și alocarea lor.

(23) În ceea ce privește costurile determinate, Comisia observă că, în proiectul de plan de performanță al FABEC, Elveția raportează că furnizorul de servicii de navigație aeriană de rută (Skyguide) a aplicat modificări în ceea ce privește regulile de capitalizare ale Skyguide, care au ca efect creșterea costurilor sale cu personalul și a costurilor de funcționare, reducând în același timp costurile de amortizare pe parcursul PR3. În avizul său adresat Comisiei, organismul de evaluare a performanței consideră că această modificare ar putea denatura punerea în aplicare a mecanismului de împărțire a riscurilor în materie de costuri în ceea ce privește Elveția. Prin urmare, motivele care stau la baza metodei aplicate, precum și implicațiile acesteia trebuie explicate și justificate mai detaliat în proiectul de plan de performanță revizuit al FABEC în ceea ce privește conformitatea acestora cu dispozițiile legale relevante, inclusiv cu articolul 28 alineatul (4) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(24) În ceea ce privește alocarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală, Elveția introduce o modificare a metodologiei aplicate pentru tratamentul costurilor de funcționare indirecte. Cu toate acestea, Comisia observă că, în proiectul de plan de performanță al FABEC, Elveția nu a descris și nici nu a justificat această modificare în ceea ce privește alocarea costurilor de funcționare indirecte între serviciile de navigație aeriană de rută și serviciile de navigație aeriană terminală. Prin urmare, Comisia consideră că acest aspect trebuie explicat și justificat mai detaliat în proiectul de plan de performanță revizuit.

(25) Pe baza constatărilor prezentate în considerentele 21-41 din Decizia de punere în aplicare C(2022) 2283 ([7]), obiectivele propuse incluse în proiectul de plan de performanță al FABEC în ceea ce privește zona tarifară de rută a Belgiei și a Luxemburgului au fost evaluate ca fiind necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității. Prin urmare, Elveția, care, împreună cu Belgia, Franța, Germania, Luxemburg și Țările de Jos, a elaborat și a prezentat un proiect de plan de performanță pentru PR3 la nivelul FAB, trebuie să prezinte un proiect comun de plan de performanță revizuit pentru FABEC, care să abordeze recomandările prevăzute în prezenta decizie și în Decizia de punere în aplicare C(2022) 2283.

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

(26) Comisia își exprimă îngrijorarea în legătură cu proiectele de obiective de performanță prezentate de Elveția, astfel cum sunt prevăzute în proiectul de plan de performanță al FABEC, în ceea ce privește tendința costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală în conformitate cu punctul 2 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

(27) În primul rând, la compararea tendinței costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală cu tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută în PR3, Comisia a constatat că, în PR3, tendința costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală din zona tarifară terminală a Elveției, respectiv de + 2,7 %, este mai mare decât tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare, respectiv de – 0,5 %.

(28) În al doilea rând, Comisia consideră că proiectele de obiective aferente tendinței costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru zona tarifară terminală a Elveției, respectiv de + 2,7 %, pe parcursul PR3 depășesc tendința reală a costului unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală, respectiv de – 3,4 %, observată pe parcursul PR2. Această diferență pare a se datora creșterilor semnificative ale costurilor determinate pentru serviciile de navigație aeriană terminală pe parcursul PR3, în special în ceea ce privește alte costuri de funcționare și de amortizare.

(29) În al treilea rând, la compararea proiectelor de obiective în materie de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală cu performanțele unor aeroporturi similare pentru PR3, Comisia observă că, în cazul aeroporturilor din Geneva și Zurich, costul unitar determinat estimat este cu mult peste costul unitar determinat median al grupului comparativ relevant pe parcursul PR2 și PR3.

(30) Prin urmare, Comisia consideră că Elveția trebuie să ofere mai multe justificări privind obiectivele în materie de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, având în vedere observațiile incluse în considerentele 26-29, sau trebuie să revizuiască în sens descrescător aceste proiecte de obiective în ceea ce privește costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană terminală.

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 în materie de capacitate

(31) În ceea ce privește elementele care fac obiectul revizuirii prevăzute la punctul 2.1 litera (f) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că proiectul de sistem de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană de rută propus în proiectul de plan de performanță al FABEC cuprinde un avantaj financiar maxim egal cu dezavantajul financiar maxim, ambele reprezentând 0,5 % din costurile determinate. De asemenea, Comisia observă că proiectul de sistem de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană terminală propus de Elveția în proiectul de plan de performanță al FABEC cuprinde un avantaj financiar maxim egal cu dezavantajul financiar maxim, ambele reprezentând 0,5 % din costurile determinate.

(32) Pe baza expertizei oferite de organismul de evaluare a performanței, Comisia are îndoieli serioase cu privire la faptul că dezavantajele financiare maxime propuse care decurg din sistemele de stimulente respective, reprezentând 0,5 % din costurile determinate, ar avea 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.

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

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

CONCLUZII

(34) În ceea ce privește Decizia de punere în aplicare C(2022) 2283, Comisia a constatat că proiectul de plan de performanță prezentat de Elveția, ca parte a FABEC, cuprinde, în legătură cu Belgia și Luxemburgul, anumite obiective de performanță care sunt necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.

(35) Prin urmare, în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Elveția și statele membre FABEC trebuie să prezinte Comisiei proiectul de plan de performanță revizuit în termen de trei luni de la data adoptării prezentei decizii, ținând seama de recomandările formulate de Comisie.

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

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

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

(39) Comisia observă că unele state membre și-au exprimat intenția de a include elementele de cost legate de detectarea dronelor în aeroporturi în bazele lor de cost pentru PR3. Nu a fost posibil să se stabilească cu precizie, pe baza elementelor cuprinse în proiectele de planuri de performanță, în ce măsură statele membre au inclus 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 transmis o cerere de informații ad-hoc tuturor statelor membre pentru a colecta informații relevante și vor examina suplimentar costurile de detectare a dronelor în aeroporturi raportate în contextul verificării conformității ratelor unitare. Prezenta decizie nu aduce atingere constatărilor și concluziilor Comisiei cu privire la aspectul costurilor de detectare a dronelor.

(40) 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 orice persoană fizică sau juridică, entitate sau organism rus să aterizeze pe teritoriul Uniunii, să decoleze de pe acesta sau să survoleze teritoriul Uniunii. Aceste măsuri conduc la o reducere a traficului aerian în spațiul aerian situat deasupra teritoriului Uniunii. Cu toate acestea, impactul la nivelul Uniunii nu ar trebui să fie comparabil cu reducerea traficului aerian rezultată în urma pandemiei de COVID-19 declarate 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. La revizuirea obiectivelor de performanță locale incluse în proiectul de plan de performanță al FABEC, Elveția și statele membre FABEC trebuie să țină seama în mod corespunzător de efectele operaționale și financiare ale modificărilor relevante ale traficului.

(41) Comisia a consultat Elveția cu privire la recomandările formulate în prezenta decizie, în conformitate cu articolul 19 alineatul (2) din acord,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță al FABEC prezentat de Belgia, Germania, Franța, Luxemburg, Țările de Jos și Elveția în temeiul Regulamentului (CE) nr. 549/2004, menționate în anexa la Decizia de punere în aplicare C(2022) 2283, sunt necoerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a treia perioadă de referință prevăzute în Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Confederației Elvețiene.

Adoptată la Bruxelles, 13 aprilie 2022.

Pentru Comisie
Adina VĂLEAN
Membru al Comisiei