DECIZIA (UE) 2025/1061 A COMISIEI

din 19 mai 2025

privind coerența obiectivelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Cipru 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 patra perioadă de referință a sistemului de performanță și de tarifare din cadrul Cerului unic european

[notificată cu numărul C(2025) 2926]

(Numai textul în limba greacă este autentic)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic european (regulamentul-cadru) ([1]), în special articolul 11 alineatul (3) litera (c),

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),

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 și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013 ([3]), în special articolul 14 alineatul (2),

întrucât:

CONSIDERAȚII GENERALE

(1) În conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, statele membre au obligația de a elabora planuri, fie la nivel național, fie la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian („FAB”), incluzând 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 la nivel local 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 cea de a patra perioadă de referință („PR4”, 2025-2029) au fost stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688 a Comisiei ([4]).

(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. 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 15 noiembrie 2024.

(4) Evaluarea Comisiei, prezentată în decizia de față, se bazează pe proiectul de plan de performanță actualizat pentru PR4 prezentat de Cipru (denumit în continuare „proiectul de plan de performanță”).

(5) Organismul de evaluare a performanței (denumit în continuare „PRB”), care asistă Comisia în implementarea sistemului de performanță, a prezentat Comisiei un raport conținând avizul său privind evaluarea proiectelor 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]) JO L 56, 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) 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).

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

(7) Comisia și-a completat evaluarea proiectului de plan de performanță cu o revizuire a elementelor prevăzute la punctul 2 din anexa IV la regulamentul de punere în aplicare respectiv. În ceea ce privește punctul 2.1 litera (d) subpunctul (vii) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că nu a efectuat, în cadrul revizuirii respective, o analiză detaliată a metodologiei utilizate de Cipru pentru repartizarea costurilor între serviciile de navigație aeriană de rută și terminală în PR4. Prin urmare, Comisia nu a tras nicio concluzie, în această etapă, cu privire la conformitatea respectivei metodologii de repartizare a costurilor cu articolul 15 alineatul (2) literele (e) și (f) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([5]) și cu articolul 22 alineatul (5) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

EVALUAREA COMISIEI

Evaluarea obiectivelor de siguranță

(8) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al siguranței, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță a fost evaluată în conformitate cu punctul 1.1 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

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

Cipru	**Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A la nivelul D al AESA**					
Furnizorul de servicii de navigație aeriană	**Obiectivul de management al siguranței**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
DCAC	Politica și obiectivele în domeniul siguranței	B	B	B	C	**C**
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	C	C	C	D	**D**
	Asigurarea siguranței	B	B	C	C	**C**
	Promovarea siguranței	B	B	C	C	**C**
	Cultura siguranței	B	B	C	C	**C**

(10) Comisia a constatat că obiectivele de performanță în materie de siguranță propuse de Cipru pentru furnizorul de servicii de navigație aeriană „DCAC” sunt egale cu obiectivele de siguranță la nivelul Uniunii pentru fiecare an calendaristic începând cu 2027 în domeniile „asigurarea siguranței”, „promovarea siguranței” și „cultura siguranței.” În plus, se preconizează că nivelul-țintă la nivelul Uniunii va fi atins începând cu 2028 pentru domeniile „politica și obiectivele în domeniul siguranței” și „managementul riscurilor la adresa siguranței”.

(11) Comisia ia act de faptul că proiectul de plan de performanță stabilește măsuri pentru DCAC în vederea atingerii obiectivelor de siguranță locale, cum ar fi punerea în aplicare eficace și dezvoltarea în continuare a sistemului de management al siguranței, formarea suplimentară a responsabililor cu siguranța navigației aeriene nou recrutați și managementul riscurilor legate de factorii umani.

([5]) 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).

(12) Pe baza constatărilor expuse în considerentele 9, 10 și 11 și având în vedere că obiectivele de performanță în domeniul siguranței la nivelul Uniunii stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688 trebuie atinse până în ultimul an al PR4, și anume 2029, obiectivele locale de performanță în materie de siguranță incluse în proiectul de plan de performanță trebuie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.

Evaluarea obiectivelor de mediu

(13) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al mediului, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță referitoare la 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 de mediu propuse ale Ciprului 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"), elaborat în conformitate cu anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei ([6]) și disponibil la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4, și anume la 2 iulie 2024.

(14) Obiectivele de performanță de mediu propuse de Cipru pentru PR4 și valorile de referință naționale corespunzătoare din ERNIP, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, sunt următoarele:

Cipru	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective în domeniul-cheie de performanță al mediului, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	**4,48 %**	**4,45 %**	**4,40 %**	**4,30 %**	**4,25 %**
Valori de referință	4,48 %	4,45 %	4,40 %	4,30 %	4,25 %

(15) Comisia observă că obiectivele de mediu propuse de Cipru sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an calendaristic din PR4.

(16) Pe baza constatărilor expuse în considerentele 14 și 15, este oportun ca obiectivele în domeniul-cheie de performanță al mediului incluse în proiectul de plan de performanță să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

(17) Cu toate acestea, în ceea ce privește constatările PRB, Comisia are îndoieli că măsurile prezentate de Cipru în proiectul de plan de performanță pentru atingerea obiectivelor de performanță de mediu sunt adecvate pentru a permite atingerea efectivă a obiectivelor respective. În special, se remarcă faptul că Cipru nu s-a angajat în mod explicit, în proiectul de plan de performanță, să pună în aplicare măsurile operaționale prevăzute în ERNIP.

(18) 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, Cipru trebuie să consolideze măsurile pentru atingerea obiectivelor sale de mediu pentru PR4 prezentate în proiectul de plan de performanță, inclusiv angajându-se să respecte toate măsurile operaționale prevăzute în ERNIP și accelerând implementarea spațiului aerian transfrontalier cu rute libere.

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

Evaluarea obiectivelor de capacitate

(19) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al capacității, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță referitoare la întârzierea medie în managementul fluxurilor de trafic aerian (ATFM) 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 de capacitate propuse de Cipru au fost comparate cu valorile de referință relevante stabilite în planul de administrare a rețelei elaborat în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 și disponibile la momentul adoptării obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4, și anume la 2 iulie 2024.

(20) Obiectivele de capacitate propuse de Cipru pentru serviciile de rută pentru PR4, exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor, și valorile de referință corespunzătoare din planul de administrare a rețelei sunt următoarele:

Cipru	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității, exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor	**0,17**	**0,13**	**0,12**	**0,09**	**0,09**
Valori de referință	0,17	0,13	0,12	0,09	0,09

(21) Comisia observă că obiectivele de capacitate propuse de Cipru sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an calendaristic din PR4.

(22) Comisia observă că Cipru a prezentat, în proiectul de plan de performanță, măsuri pentru realizarea obiectivelor sale locale de capacitate pentru serviciile de rută. Printre aceste măsuri se numără recrutarea de controlori de trafic aerian suplimentari, modalități mai eficiente de repartizare a personalului, investiții în infrastructura de management al traficului aerian, îmbunătățirea managementului fluxului de trafic aerian și al capacității, precum și operarea unui sector suplimentar de către centrul regional de control în perioadele de vârf ale cererii de trafic.

(23) Pe baza constatărilor expuse la considerentele 20-22, este oportun ca obiectivele în domeniul-cheie de performanță al capacității incluse în proiectul de plan de performanță să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

Evaluarea obiectivelor de rentabilitate

(24) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al rentabilității, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță referitoare la 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 PR3 și 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.

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

Zona tarifară de rută a Ciprului	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)	**23,74 EUR**	**31,16 EUR**	**30,41 EUR**	**29,66 EUR**	**29,58 EUR**	**28,91 EUR**	**29,31 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 pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Cipru, de – 1,2 % pe durata PR4, este coerentă 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 pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Cipru pe durata PR3 și PR4, de +2,4 % reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de – 1,0 %.

(28) Cu toate acestea, Comisia remarcă faptul că, din cauza situației geopolitice din Orientul Mijlociu, Cipru a pierdut o parte semnificativă a survolărilor pe care le deservea în mod tradițional. Această reducere a traficului continuă pe parcursul PR4, cu un impact considerabil asupra performanței în materie de rentabilitate a furnizorului de servicii de navigație aeriană și are, în special, un efect negativ asupra tendinței pe termen lung a costului unitar determinat din Cipru.

(29) Prin urmare, este necesar să se examineze, în sensul criteriului de evaluare menționat la considerentul 27, dacă Cipru ar respecta tendința pe termen lung a costului unitar determinat la nivelul Uniunii în absența circumstanțelor menționate la considerentul 28.

(30) În acest scop, Comisia a recalculat tendința pe termen lung a costului unitar determinat, având în vedere pierderea de trafic structurală estimată pentru Cipru ca urmare a situației geopolitice din Orientul Mijlociu, măsurată în unități de servicii de rută. Această recalculare are ca rezultat o tendință ajustată pe termen lung a costului unitar determinat pentru Cipru de – 1,6 %, ceea ce reprezintă o performanță mai bună decât tendința costului unitar determinat pe termen lung la nivelul Uniunii, de – 1,0 %. Prin urmare, se concluzionează că Cipru îndeplinește criteriul de evaluare menționat la considerentul 27, după luarea în considerare a efectului reducerii semnificative a traficului cauzate de factori geopolitici.

(31) 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 Ciprului pentru costul unitar determinat, de 31,16 EUR în termeni reali la prețurile din 2022 („EUR2022”), este cu 14,8 % mai mare decât valoarea de referință medie, de 27,14 EUR în EUR2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

(32) Dacă se exclude impactul negativ al modificărilor traficului cauzate de situația geopolitică din Orientul Mijlociu, este clar că Cipru respectă atât tendința DUC la nivelul Uniunii, cât și tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii. Prin urmare, Comisia consideră că abaterea de la valoarea de referință a costului unitar mediu determinat pentru 2024, menționată la considerentul 31, nu înseamnă că obiectivele de performanță în domeniul rentabilității ale Ciprului nu sunt coerente cu obiectivele de performanță în domeniul rentabilității la nivelul Uniunii.

(33) Pe baza constatărilor expuse la considerentele 25-32, este oportun ca obiectivele în domeniul-cheie de performanță al rentabilității incluse în proiectul de plan de performanță să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4.

CONCLUZII

(34) În lumina celor de mai sus, este oportun ca obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță al Ciprului să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4. Cu toate acestea, astfel cum se prevede în considerentul 18, Cipru ar trebui să consolideze, în planul său final de performanță, măsurile pentru atingerea obiectivelor sale de mediu pentru PR4, inclusiv angajându-se să respecte toate măsurile operaționale prevăzute în ERNIP și accelerând implementarea spațiului aerian transfrontalier cu rute libere,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Cipru pentru cea de a patra perioadă de referință („PR4”), enumerate în anexa la prezenta decizie, sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4 prevăzute în Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Cipru.

Adoptată la Bruxelles, 19 mai 2025.

Pentru Comisie
Apostolos TZITZIKOSTAS
Membru al Comisiei

ANEXĂ

Obiective de performanță incluse în proiectul de plan de performanță al Ciprului, care, conform constatărilor, sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL SIGURANȚEI

Cipru	**Obiective privind eficacitatea managementului siguranței**, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A la nivelul D al Agenției Europene pentru Siguranța Aviației („AESA")					
Furnizor de servicii de navigație aeriană	**Obiectivul de management al siguranței**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
DCAC	Politica și obiectivele în materie de siguranță	B	B	B	C	C
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	C	C	C	D	D
	Asigurarea siguranței	B	B	C	C	C
	Promovarea siguranței	B	B	C	C	C
	Cultura siguranței	B	B	C	C	C

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL MEDIULUI

Cipru	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective în domeniul-cheie de performanță al mediului, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	**4,48 %**	**4,45 %**	**4,40 %**	**4,30 %**	**4,25 %**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL CAPACITĂȚII

Cipru	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității, exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor	**0,17**	**0,13**	**0,12**	**0,09**	**0,09**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Zona tarifară de rută a Ciprului	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)	**EUR 23,74**	**EUR 31,16**	**EUR 30,41**	**EUR 29,66**	**EUR 29,58**	**EUR 28,91**	**EUR 29,31**