DECIZIA (UE) 2025/1051 A COMISIEI

din 19 mai 2025

privind coerența obiectivelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Polonia 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 2921)]

(Numai textul în limba polonă 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 articolul11 din Regulamentul (UE) 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 Polonia (denumit în continuare „proiectul de plan de performanță”).

(5) Organismul de evaluare a performanței, 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 examinare 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 examinării respective, o analiză detaliată a metodologiei utilizate de Polonia pentru alocarea 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 alocare 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 Polonia în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței, defalcate pe obiective de management al siguranței și exprimate ca nivel de implementare, sunt următoarele:

Polonia	**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**
PANSA	Politica și obiectivele de siguranță	B	C	C	C	**C**
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	C	C	C	C	**D**
	Asigurarea siguranței	B	C	C	C	**C**
	Promovarea siguranței	C	C	C	C	**C**
	Cultura siguranței	B	B	C	C	**C**

(10) Comisia a constatat că obiectivele de performanță în materie de siguranță propuse de Polonia pentru furnizorul de servicii de navigație aeriană „PANSA” sunt egale cu obiectivele de siguranță la nivelul Uniunii pentru fiecare an calendaristic începând cu 2026 în domeniile „politica și obiectivele de siguranță”, „asigurarea siguranței” și „promovarea siguranței”. În plus, se preconizează că nivelul-țintă la nivelul Uniunii va fi atins începând cu 2027 pentru „cultura siguranței” și începând cu 2029 pentru „managementul riscurilor la adresa siguranței”.

(11) Comisia ia act de faptul că proiectul de plan de performanță stabilește măsuri pentru PANSA în vederea atingerii obiectivelor de siguranță locale, cum ar fi o mai bună identificare a pericolelor la adresa siguranței, o mai bună gestionare a riscurilor, activități de formare și punerea în aplicare a unor indicatori și instrumente de performanță îmbunătățite în materie de siguranță.

([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) (OJ L 96, 31.3.2004, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(12) Obiectivele de siguranță propuse de Polonia pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană terminală care fac obiectul proiectului de plan de performanță, și anume „Port Lotniczy Bydgoszcz S.A." și „Warmia i Mazury sp. z o.o.", sunt și ele coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. Comisia ia notă, de asemenea, de faptul că Polonia a stabilit măsuri în vederea îndeplinirii obiectivelor lor de performanță în domeniul siguranței.

(13) Pe baza constatărilor expuse în considerentele (9)-(12) 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

(14) 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 Poloniei 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.

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

Polonia	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	**4,51 %**	**4,49 %**	**4,47 %**	**4,45 %**	**4,43 %**
Valori de referință	4,51 %	4,49 %	4,47 %	4,45 %	4,43 %

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

(17) Comisia observă că Polonia a prezentat, în proiectul de plan de performanță, măsuri pentru realizarea obiectivelor de mediu locale pentru serviciile de rută, care includ extinderea spațiului aerian transfrontalier cu rute libere, extinderea spațiului aerian cu rute libere la regiuni de control terminal, precum și alte măsuri operaționale de optimizare a eficienței spațiului aerian.

(18) Pe baza constatărilor expuse la considerentele (15), (16) și (17), 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.

([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 Polonia pentru serviciile de rută 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 al Comisiei 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 Polonia 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:

Polonia	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității, exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor	**0,24**	**0,18**	**0,15**	**0,13**	**0,13**
Valori de referință	0,24	0,18	0,15	0,13	0,13

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

(22) Comisia observă că Polonia a prezentat, în proiectul de plan de performanță, măsuri pentru realizarea obiectivelor de capacitate locale pentru serviciile de rută, care includ extinderea spațiului aerian transfrontalier cu rute libere, precum și alte măsuri operaționale de atenuare a constrângerilor în materie de capacitate.

(23) Pe baza constatărilor expuse la considerentele (20), (21) și (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.

Examinarea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

(24) 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 prin examinarea 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 respectivul regulament de punere în aplicare. S-a constatat că aceste obiective nu dau naștere la preocupări.

Evaluarea obiectivelor de rentabilitate

(25) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al rentabilității, coerența obiectivelor incluse în proiectul de plan de performanță referitoare la costul unitar determinat 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 pe termen lung a costului unitar determinat pe parcursul celei de-a treia perioade referință (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.

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

Zona tarifară de rută a Poloniei	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)	**PLN 211,01**	**266,47 PLN**	**255,95-PLN**	**251,96-PLN**	**247,50-PLN**	**244,80-PLN**	**239,46 PLN**
	45,09 EUR	56,94 EUR	54,69 EUR	53,84 EUR	52,89 EUR	52,31 EUR	51,17 EUR

(27) 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 Polonia, de - 2,1 % pe durata PR4, reprezintă o performanță mai bună decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,2 %.

(28) 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 pe termen lung a costului unitar determinat din Polonia pe durata PR3 și PR4 la nivelul zonei tarifare, de +1,4 %, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,0 %.

(29) Cu toate acestea, Comisia remarcă faptul că, din cauza războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, Polonia 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 Polonia.

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

(31) În acest scop, Comisia a recalculat tendința pe termen lung a costului unitar determinat, având în vedere pierderea de trafic structurală estimată pentru Polonia ca urmare a războiului din Ucraina, măsurată în unități de servicii de rută. Această recalculare are ca rezultat o tendință ajustată pe termen lung a costului unitar determinat pentru Polonia de - 1,6 %, ceea ce reprezintă o performanță mai bună decât tendința pe termen lung a costului unitar determinat la nivelul Uniunii, de - 1,0 %. Prin urmare, se concluzionează că Polonia îndeplinește criteriul de evaluare menționat la considerentul (28), după luarea în considerare a efectului reducerii semnificative a traficului cauzate de războiul din Ucraina.

(32) 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 Poloniei pentru costul unitar determinat, de 56,94 EUR în termeni reali la prețurile din 2022 („EUR2022”), este cu 10,7 % mai mare decât valoarea de referință medie, de 51,43 EUR în EUR2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

(33) Este clar că, în ceea ce privește tendința costului unitar determinat, Polonia are o performanță superioară celei de la nivelul Uniunii și înregistrează o reducere constantă a costului unitar determinat pe parcursul PR4. În plus, dacă se exclude impactul negativ al schimbărilor survenite la nivel de trafic, cauzate de războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, Polonia urmează și tendința pe termen lung a costului unitar determinat la nivelul Uniunii. Prin urmare, Comisia consideră că abaterea de la valoarea de referință a costului unitar determinat pentru 2024 al grupului său comparativ, menționată la considerentul (32), nu înseamnă că obiectivele de performanță în domeniul rentabilității ale Poloniei nu sunt coerente cu obiectivele de performanță în domeniul rentabilității la nivelul Uniunii.

(34) Pe baza constatărilor expuse la considerentele (26)-(33), 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.

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

(35) 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 prin examinarea 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 respectivul regulament de punere în aplicare. S-a constatat că aceste obiective nu dau naștere la preocupări.

CONCLUZII

(36) În lumina celor de mai sus, este oportun ca obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță al Poloniei să fie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Polonia 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 Polone.

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 Poloniei, 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

Polonia	**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")					
Furnizori de servicii de navigație aeriană	**Obiectivul de management al siguranței**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
PANSA	Politica și obiectivele în materie de siguranță	B	C	C	C	C
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	C	C	C	C	D
	Asigurarea siguranței	B	C	C	C	C
	Promovarea siguranței	C	C	C	C	C
	Cultura siguranței	B	B	C	C	C
Port Lotniczy Bydgoszcz S.A. Warmia i Mazury Sp. z o.o.	Politica și obiectivele în materie de siguranță	B	B	B	C	C
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	C	C	C	C	D
	Asigurarea siguranței	B	B	B	C	C
	Promovarea siguranței	B	B	B	C	C
	Cultura siguranței	B	B	B	C	C

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL MEDIULUI

Polonia	**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	**4,51 %**	**4,49 %**	**4,47 %**	**4,45 %**	**4,43 %**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL CAPACITĂȚII

Polonia	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității, exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor	**0,24**	**0,18**	**0,15**	**0,13**	**0,13**

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII

Zona tarifară de rută a Poloniei	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)	**PLN 211,01**	**PLN 266,47**	**PLN 255,95**	**PLN 251,96**	**PLN 247,50**	**PLN 244,80**	**PLN 239,46**
	EUR 45,09	EUR 56,94	EUR 54,69	EUR 53,84	EUR 52,89	EUR 52,31	EUR 51,17