DECIZIA (UE) 2025/1055 A COMISIEI

din 19 mai 2025

privind coerența obiectivelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Suedia 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) 2927]

(Numai textul în limba suedeză 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 (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 Suedia (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 Suedia 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 Suedia în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței, defalcate pe obiective de management al siguranței și exprimate ca nivel de implementare, sunt următoarele:

Suedia	**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**
LFV	Politica și obiectivele în materie de siguranță	C	C	C	C	**C**
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	D	D	D	D	**D**
	Asigurarea siguranței	C	C	C	C	**C**
	Promovarea siguranței	C	C	C	C	**C**
	Cultura siguranței	C	C	C	C	**C**

(10) Comisia a constatat că obiectivele de performanță în domeniul siguranței propuse de Suedia pentru furnizorul de servicii de navigație aeriană „LFV” sunt egale cu obiectivele de siguranță la nivelul Uniunii pentru fiecare an calendaristic din perioada 2025-2029.

(11) Comisia ia notă de faptul că proiectul de plan de performanță prezintă măsurile ce trebuie puse în aplicare de LFV pentru atingerea obiectivelor de siguranță locale, care se referă la implementarea sistemului său de management al siguranței.

(12) Obiectivele de siguranță propuse de Suedia pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană terminală care fac obiectul proiectului de plan de performanță, și anume „ACR”, „SDATS” și „AFAB”, sunt și ele coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. Comisia ia notă, de asemenea, de faptul că Suedia a prezentat măsuri în vederea îndeplinirii obiectivelor lor de performanță în domeniul siguranței.

([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).

(13) Pe baza constatărilor expuse la considerentele (9)-(12), este oportun ca obiectivele locale de performanță în materie de siguranță incluse în proiectul de plan de performanță să fie 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 de Suedia 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 disponibile 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 Suedia pentru PR4 și valorile de referință naționale corespunzătoare din ERNIP, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, sunt următoarele:

Suedia	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	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**
Valori de referință	1,73 %	1,71 %	1,69 %	1,67 %	1,65 %

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

(17) Comisia ia act de faptul că Suedia a prezentat, în proiectul de plan de performanță, măsuri pentru atingerea obiectivelor de mediu locale, care includ implementarea unui spațiu aerian transfrontalier cu rute libere consolidat și modificări planificate ale spațiului aerian pentru a scurta rutele parcurse de utilizatorii spațiului aerian către aeroporturile Stockholm Arlanda și Göteborg Landvetter („proiectul SWEA").

(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.

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 Suedia 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.

([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).

(20) Obiectivele de capacitate propuse de Suedia 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:

Suedia	2025	2026	2027	2028	2029
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității, exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Valori de referință	0,18	0,13	0,11	0,11	0,11

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

(22) Comisia remarcă faptul că Suedia a prezentat, în proiectul de plan de performanță, măsuri pentru atingerea obiectivelor de capacitate locale pentru serviciile de rută, care includ optimizarea sectorială, îmbunătățirea managementului spațiului aerian, precum și a fluxului de trafic aerian și a managementului capacității, configurații sectoriale dinamice, implementarea proiectului SWEA și o creștere moderată a numărului de controlori de trafic aerian implicați în operațiuni în centrele de control regional.

(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 dau naștere la preocupări.

(25) Comisia observă că obiectivele de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală propuse pentru PR4 conduc la o deteriorare semnificativă a întârzierii ATFM medii la sosire pe an în comparație cu cea de a treia perioadă de referință („PR3”). Într-adevăr, obiectivele propuse pentru PR4 sunt stabilite la 0,35 minute per zbor, în timp ce pentru anul 2024 a fost înregistrată o performanță efectivă de 0,07 minute de întârziere ATFM per zbor.

(26) 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, Suedia trebuie să justifice în continuare obiectivele de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR4, ținând seama de observațiile prezentate la considerentul (25), sau trebuie să revizuiască în sens descrescător obiectivele respective.

Evaluarea obiectivelor de rentabilitate

(27) 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 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.

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

Zona tarifară de rută a Suediei	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)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR

(29) În ceea ce privește criteriul de evaluare stipulat 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 din Suedia la nivelul zonei tarifare, de - 3,4 % pe durata PR4, reprezintă o performanță mai bună decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,2 %.

(30) În ceea ce privește criteriul de evaluare stipulat 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 Suedia la nivelul zonei tarifare pe durata PR3 și PR4, de +1,1 %, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,0 %.

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

(32) Prin urmare, este necesar și adecvat să se examineze, în sensul criteriului de evaluare menționat la considerentul (30), dacă Suedia ar respecta tendința pe termen lung a costului unitar determinat la nivelul Uniunii în absența circumstanțelor menționate la considerentul (31).

(33) În acest scop, Comisia a recalculat tendința pe termen lung a costului unitar determinat, având în vedere pierderea de trafic structurală estimată pentru Suedia 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 Suedia de - 2,0 %, 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 Suedia îndeplinește criteriul de evaluare menționat la considerentul (30), după luarea în considerare a efectului reducerii semnificative a traficului cauzate de războiul din Ucraina.

(34) 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 Suediei pentru costul unitar determinat, de 72,17 EUR în termeni reali la prețurile din 2022 („EUR 2022”), este cu 17,9 % mai mare decât valoarea de referință medie, de 61,19 EUR în EUR 2022, a grupului comparativ relevant prevăzut la articolul 7 din Decizia de punere în aplicare (UE) 2024/1688.

(35) Astfel cum se subliniază la considerentul (29), este clar că performanța costului unitar determinat al Suediei pe durata PR4 este superioară, cu o marjă semnificativă, tendinței corespunzătoare la nivelul Uniunii. În plus, astfel cum se arată la considerentele (30)-(33), dacă se exclude impactul negativ al schimbărilor survenite la nivel de trafic, cauzate de războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, Suedia urmează 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, menționată la considerentul (34), nu înseamnă că obiectivele de performanță în domeniul rentabilității ale Suediei nu sunt coerente cu obiectivele de performanță în domeniul rentabilității la nivelul Uniunii.

(36) Pe baza constatărilor expuse la considerentele (28)-(35), 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

(37) 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

(38) În lumina celor de mai sus, este oportun ca obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță al Suediei 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 Suedia 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 Regatului Suediei.

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 Suediei, care, conform constatărilor, sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a patra perioadă de referință

DOMENIUL DE PERFORMANȚĂ-CHEIE AL SIGURANȚEI

Suedia	**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")					
Furnizorii de servicii de navigație aeriană	**Obiectivul de management al siguranței**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
LFV, ACR, AFAB, SDATS	Politica și obiectivele în materie de siguranță	C	C	C	C	C
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	D	D	D	D	D
	Asigurarea siguranței	C	C	C	C	C
	Promovarea siguranței	C	C	C	C	C
	Cultura siguranței	C	C	C	C	C

DOMENIUL DE PERFORMANȚĂ-CHEIE AL MEDIULUI

Suedia	**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	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**

DOMENIUL DE PERFORMANȚĂ-CHEIE AL CAPACITĂȚII

Suedia	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității, exprimate în minute de întârziere ATFM pe rută per zbor	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**

DOMENIUL DE PERFORMANȚĂ-CHEIE AL RENTABILITĂȚII

Zona tarifară de rută a Suediei	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)	**SEK 585,33**	**SEK 766,73**	**SEK 724,19**	**SEK 691,88**	**SEK 672,80**	**SEK 661,87**	**SEK 645,00**
	EUR 55,10	EUR 72,17	EUR 68,17	EUR 65,13	EUR 63,33	EUR 62,30	EUR 60,71