2024/1688

17.6.2024

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

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

întrucât:

(1) Cerințele detaliate referitoare la adoptarea de către Comisie a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, mediului, capacității și rentabilității sunt stabilite la articolul 9 alineatele (3) și (4) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei ([2]).

(2) În conformitate cu articolul 9 alineatul (3) primul paragraf din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru a patra perioadă de referință („PR4”), care acoperă anii calendaristici 2025-2029, inclusiv, trebuie adoptate înainte de 1 iunie 2024, lăsându-le astfel timp statelor membre să pregătească planurile de performanță, care trebuie trimise Comisiei până cel târziu la 1 octombrie 2024 în vederea evaluării.

(3) Ca parte din activitatea de pregătire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4, Comisia a publicat intervale orientative ale obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii, în scopul consultării părților interesate menționate la articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, a altor persoane și organizații relevante și, în ceea ce privește aspectele legate de siguranță, a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („AESA”). Aceste intervale orientative ale obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii au fost stabilite în mod oficial în Decizia (UE) 2023/2481 a Comisiei ([3]), pe baza recomandărilor primite din partea organismului de evaluare a performanțelor („PRB”) desemnat de Comisie în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004. Activitățile de consultare desfășurate de Comisie, cu sprijinul PRB, cu privire la intervalele obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii au inclus o reuniune cu părțile interesate, care a avut loc la 8 noiembrie 2023, și un sondaj online care a fost disponibil în perioada 4 octombrie 2023-1 decembrie 2023.

(4) În martie 2024, PRB a trimis Comisiei raportul său final privind obiectivele de performanță la nivelul Uniunii propuse pentru PR4. Acest raport include, detaliate, ipotezele, justificarea și analiza care au stat la baza obiectivelor propuse și a valorilor de referință asociate, pragurile de alertă și grupurile comparative. Raportul evidențiază, totodată, rezultatele consultării cu părțile interesate, menționată în considerentul 3. Pentru raportul în cauză, PRB a utilizat cele mai recente ipoteze de trafic pentru PR4 puse la dispoziție de Serviciul de statistică și previziuni al Eurocontrol („STATFOR”).

([1]) JO L 96, 31.3.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013, JO L 56, 25.2.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.

([3]) Decizia (UE) 2023/2481 a Comisiei din 10 noiembrie 2023 de stabilire a unor intervale orientative ale obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru rețeaua de management al traficului aerian pentru a patra perioadă de referință (2025-2029) (JO L, 2023/2481, 14.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2023/2481/oj).

(5) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4 stabilite în prezenta decizie au beneficiat de contribuții primite de la PRB, de la administratorul de rețea, de la AESA și de la autoritățile naționale de supervizare, iar consultările cu părțile interesate au fost luate în considerare.

(6) Prezenta decizie cuprinde domeniul geografic de aplicare al sistemului de performanță și de tarifare, și anume statele membre, Norvegia și Elveția. Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4 și valorile de referință asociate au fost stabilite pe baza previziunilor de bază privind traficul ale STATFOR, publicate în februarie 2024, astfel cum sunt exprimate în mișcări ale regulilor de zbor instrumental („IFR") și în unități de servicii. La nivelul Uniunii, aceste previziuni privind traficul de rută corespund unui număr total de 9 552 000 de mișcări IFR și 128 933 200 de unități de servicii pentru 2024, 9 787 000 de mișcări IFR și 133 040 200 de unități de servicii pentru 2025, 10 004 000 de mișcări IFR și 136 927 200 de unități de servicii pentru 2026, 10 209 000 de mișcări IFR și 140 566 200 de unități de servicii pentru 2027, 10 430 000 de mișcări IFR și 144 385 200 de unități de servicii pentru 2028 și 10 594 000 de mișcări IFR și 147 464 200 de unități de servicii pentru 2029.

(7) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță („KPA") al siguranței, măsurate ca fiind nivelul de eficacitate a managementului siguranței care trebuie atins de furnizorii de servicii de navigație aeriană („ANSP") certificați să furnizeze servicii de trafic aerian, trebuie să aducă performanța siguranței peste nivelul minim de conformitate cu cerințele referitoare la sistemele de management al siguranței ale ANSP. Nivelul acestor obiective de performanță trebuie stabilit ținându-se seama de performanța reală și urmărită a KPA al siguranței în a treia perioadă de referință („PR3") și de îmbunătățirile ulterioare care sunt necesare în PR4 în contextul celor mai recente evoluții în materie de reglementare și operaționale.

(8) De asemenea, trebuie să se ia în considerare interdependențele dintre KPA al siguranței și celelalte KPA ale sistemului de performanță și de tarifare, recunoscându-se faptul că managementul siguranței acționează ca un mecanism de control care asigură identificarea și abordarea corespunzătoare a factorilor exogeni sau endogeni care au un impact asupra siguranței furnizării serviciilor de navigație aeriană. În consecință, trebuie să se pună un accent special pe consolidarea mai puternică a capacităților în domeniul managementului riscurilor la adresa siguranței, pentru care trebuie să fie urmărit un nivel de performanță mai ridicat decât în celelalte domenii de management al siguranței, la fel ca și în PR3.

(9) Metodologia care stă la baza măsurării indicatorului-cheie al performanței referitoare la eficacitatea managementului siguranței a fost actualizată de AESA în perspectiva PR4. Metodologia ajustată urmărește să asigure alinierea cu bunele practici aplicabile din industrie, luându-se în considerare evoluțiile tehnice și în materie de reglementare. Astfel, condițiile pe care trebuie să le îndeplinească ANSP pentru atingerea unei anumite valori-țintă în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței, definite ca „niveluri de implementare" și clasificate de la A la D, au devenit mai stricte față de PR3. În urma acestor modificări, valorile-țintă în ceea ce privește performanța în domeniul siguranței pentru PR3 și PR4 nu sunt direct comparabile.

(10) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR4 în KPA al mediului, măsurate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, trebuie să reflecte Agenda Uniunii privind Pactul verde. În temeiul Regulamentului (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului ([4]), Uniunea a stabilit obligații juridice vizând realizarea neutralității climatice până cel târziu în 2050 și reducerea emisiilor nete de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55 % până cel târziu în 2030, comparativ cu nivelurile din 1990. În acest scop, toate sectoarele economice, inclusiv transportul aerian, trebuie să contribuie la reducerile impuse ale emisiilor de gaze cu efect de seră. În ceea ce privește managementul traficului aerian („ATM"), acesta presupune tratarea eficace a ineficiențelor zborurilor, care duc la un consum prea mare de combustibil și la emisii excesive de gaze cu efect de seră. Acest lucru trebuie să includă și reducerea, prin măsuri operaționale adecvate, a ineficiențelor datorate factorilor ce nu pot fi controlați de ANSP, precum condițiile meteorologice și zonele periculoase închise traficului.

([4]) Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei") (JO L 243, 9.7.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

(11) Atunci când se stabilesc obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în privința mediului pentru PR4, trebuie să se țină seama de performanța istorică obținută în cadrul KPA respectiv, de beneficiile estimate care decurg din măsurile stabilite în planul de îmbunătățire a rețelei europene de rute („ERNIP") menționat în anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei ([5]) și de consecințele războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei asupra fluxului de trafic aerian în spațiul aerian.

(12) De asemenea, trebuie să se țină seama de interdependența dintre KPA al mediului și cel al capacității. Din analiza PRB reiese că performanța privind mediul și cea privind capacitatea sunt strâns interconectate. Prin urmare, pentru obținerea îmbunătățirilor urmărite ale eficienței zborului orizontal în PR4 este necesar ca ANSP să trateze cu eficacitate eventualele deficite de capacitate existente care limitează disponibilitatea spațiului aerian pentru utilizatori și au ca rezultat traiectorii de zbor suboptime, datorate evitării zonelor congestionate.

(13) Dat fiind că măsurile operaționale care urmează să fie întreprinse de ANSP, inclusiv beneficiile ce decurg din măsurile planificate în cadrul ERNIP, se vor concretiza treptat pe durata PR4 și dată fiind creșterea preconizată a traficului în cursul PR4 care ar putea avea efecte asupra complexității operațiunilor, trebuie urmărită îmbunătățirea performanței privind mediul în PR4 printr-o abordare etapizată, ținându-se seama și de consecințele războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei asupra fluxului de trafic aerian în anumite state membre.

(14) Având în vedere interdependențele dintre KPA al capacității și cel al mediului, subliniate în considerentul 12, și importanța reducerii impactului asupra mediului al ATM în scopul de a se sprijini realizarea obiectivelor Pactului verde al Uniunii, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii privind capacitatea pentru PR4, măsurate ca întârzierea în managementul fluxurilor de trafic aerian („ATFM") medie pe rută per zbor atribuibilă serviciilor de navigație aeriană, trebuie stabilite la un nivel care să asigure un standard corespunzător al calității serviciilor pentru utilizatori.

(15) Obiectivele la nivelul Uniunii privind capacitatea pentru PR4 trebuie, în special, să încurajeze o rezolvare rapidă și eficace a deficitelor de lungă durată de capacitate a ATM cu care se confruntă anumiți ANSP. Au fost observate astfel de probleme de capacitate încă din a doua perioadă de referință („PR2", 2015-2019), iar aceste probleme au reapărut în urma crizei provocate de pandemia de COVID-19 care, în multe cazuri, a determinat o reducere considerabilă sau o suspendare a pregătirii controlorilor noi de trafic aerian, chiar și pentru centrele regionale de control („ACC") în care efectivele de controlori de trafic aerian („ATCO") erau la un nivel record prea scăzut pentru a satisface în mod adecvat cererea de trafic. Prin urmare, în unele zone din Uniune, în special într-un număr mic de ACC din centrul Europei, capacitatea ATM nu a fost suficientă pentru a permite redresarea traficului aerian după reducerea foarte mare a traficului înregistrată în timpul pandemiei de COVID-19.

(16) În plus, trebuie să se ia în considerare modificările traficului produse de războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, care au determinat o creștere semnificativă a numărului de zboruri în anumite state membre din cauza unei schimbări a fluxurilor de trafic. Această situație constituie o provocare pentru ANSP implicați, care vor trebui să facă față unor volume de trafic mari, în creștere, și în PR4. Concentrarea observată a fluxurilor de trafic în anumite zone este intensificată și mai mult de închiderea, pentru traficul aerian civil, a anumitor părți din spațiul aerian controlat de statele membre în apropierea frontierei cu Ucraina.

([5]) 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).

(17) În fine, trebuie luate în considerare măsurile ANSP de creștere a capacității, deja incluse în planul de administrare a rețelei europene („NOP") menționat la articolul 9 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123. Cea mai recentă versiune disponibilă a NOP, cuprinzând perioada 2023-2027 ([6]), include îmbunătățiri ale capacității înregistrate de majoritatea ACC care au contribuit la un nivel istoric ridicat la întârzierile ATFM pe rută, inclusiv implementarea unor sisteme ATM de ultimă generație și a unor instrumente ATC avansate. Conform analizei disponibile, aceste investiții vor îmbunătăți semnificativ performanța privind capacitatea în ACC respective în cursul PR4. Se preconizează, în PR4, și obținerea unor beneficii operaționale specifice generate de componenta legată de funcționalitățile ATM din primul proiect comun al SESAR și prevăzute în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116 al Comisiei ([7]), care vor fi implementate pe durata PR4.

(18) Conform NOP menționat în considerentul 17, este de așteptat ca o serie de ACC să se confrunte, însă, cu dificultăți legate de satisfacerea cererii preconizate de trafic în primii ani ai PR4, îndeosebi din cauza existenței, în continuare, a unor niveluri neadecvate ale efectivelor de personal ATCO. ANSP în cauză trebuie să ia toate măsurile de care dispun pentru a aborda problemele structurale observate legate de capacitate și de personal și a reduce la minimum eventualele efecte negative conexe asupra performanței rețelei. Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii privind capacitatea se bazează pe ipoteza că se înregistrează progrese în rezolvarea problemei legate de deficitele de capacitate până la sfârșitul PR3 și că ANSP vor pune la dispoziție în cursul PR4, de la începutul perioadei, o capacitate suplimentară semnificativă.

(19) Unui stat membru care se confruntă cu un trafic suplimentar considerabil și cu o creștere semnificativă a complexității operațiunilor, atât din cauza modificărilor fluxurilor de trafic determinate de războiul din Ucraina menționate în considerentul 16, din cauza situației respective, îi va fi mai greu să asigure coerența cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii privind capacitatea. În consecință, statul membru respectiv trebuie să prezinte, în proiectul său de plan de performanță, informații corespunzătoare cu privire la impactul operațional asupra ANSP propriu produs de războiul din Ucraina, pentru a permite Comisiei să țină cont de circumstanțele în cauză atunci când evaluează obiectivele locale privind performanța propuse pentru PR4 în ceea ce privește coerența acestora cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii privind capacitatea.

(20) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii din KPA al rentabilității pentru fiecare an al perioadei de referință, exprimate ca procent, reflectă variația de la an la an a mediei „costului unitar determinat" (*Determined Unit Cost* – „DUC") la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută. Datele preliminare privind costurile și traficul pentru PR4, transmise de statele membre în iunie 2023, trebuie utilizate ca unul dintre elementele care contribuie la stabilirea obiectivului la nivelului Uniunii, împreună cu analiza prospectivă realizată de experții PRB a costurilor pentru PR4 și a potențialului de îmbunătățire a rentabilității în cursul PR4 estimat de PRB, pe baza unei analize a ineficiențelor existente ale costurilor aferente furnizării serviciilor de navigație aeriană de rută.

(21) Trebuie să se ia în considerare și interdependențele cu alte KPA. Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii privind rentabilitatea pentru PR4 trebuie stabilite la un nivel care să sprijine realizarea îmbunătățirilor necesare ale performanței operaționale în KPA al mediului și al capacității. În acest scop, este necesar să se majoreze costurile determinate la nivelul Uniunii pentru PR4 față de PR3, pentru a fi posibilă o calitate mai ridicată a serviciilor, inclusiv măsuri de accelerare a recrutării și pregătirii ATCO și investiții mai mari în tehnologia modernă.

([6]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027.

([7]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/116 al Comisiei din 1 februarie 2021 privind instituirea primului proiect comun care sprijină punerea în aplicare a Planului general european de management al traficului aerian prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 409/2013 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 716/2014 al Comisiei (JO L 36, 2.2.2021, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

(22) Rata creșterilor anuale ale costurilor stabilite pentru PR4 trebuie să se mențină sub rata preconizată de creștere a traficului, în scopul de a se stimula îmbunătățiri și mai mari ale rentabilității și economii de scară suplimentare în legătură cu furnizarea de servicii. ANSP trebuie să profite de sinergiile disponibile atât prin intermediul cooperării transfrontaliere, cât și prin alte modificări structurale ale organizării și furnizării serviciilor. În perioada de timp care include atât PR4, cât și PR3, tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută trebuie să ajungă la – 1,0 % pe an.

(23) Unele state membre au pierdut, în urma războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, o cotă semnificativă din fluxurile de trafic aerian pe care le deserveau în mod tradițional. Reducerea traficului continuă să aibă, pe parcursul PR4, un impact considerabil asupra rentabilității ANSP ai statelor membre respective. În PR3, Comisia a stabilit deja, în Deciziile sale (UE) 2022/2423 ([8]) și (UE) 2022/2426 ([9]), o metodă prin care să țină seama de aceste circumstanțe excepționale ca parte din evaluarea coerenței obiectivelor locale de performanță privind rentabilitatea cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, în temeiul articolului 11 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004.

(24) Îmbunătățirea preconizată a rentabilității pentru PR4 trebuie calculată pornind de la valoarea de referință la nivelul Uniunii pentru DUC, care este obținută prin împărțirea valorii de referință pentru costurile determinate la nivelul Uniunii la previziunile de bază privind traficul ale STATFOR, exprimate în unități de servicii pentru anul 2024. Valoarea de referință pentru costurile determinate la nivelul Uniunii trebuie estimată utilizându-se cele mai recente date disponibile privind costurile reale ale furnizării de servicii de navigație aeriană în PR3, ajustate pe baza datelor preliminare privind costurile pentru anul 2024 primite de la statele membre în iunie 2023 și a estimărilor privind nivelul costurilor pentru anul 2024 rezultate din analiza PRB. Trebuie să se ia în considerare variațiile preconizate ale traficului în perioada rămasă din PR3 și legătura acestora cu costurile.

(25) În scopul de a se stabili pragurile de alertă dincolo de care statele membre pot solicita o revizuire a obiectivelor de performanță cuprinse în planurile de performanță, trebuie să se țină cont de intervalele previziunilor de trafic, în unități de servicii de rută și mișcări IFR, de la o creștere scăzută la o creștere ridicată, pe baza previziunilor STATFOR al Europol. Perioada lungă de previzionare, până la sfârșitul anului 2029, implică un oarecare grad de incertitudine, în special în ceea ce privește riscurile geopolitice, creșterea economică și variabilitatea fluxurilor de trafic, conform experienței din PR3, precum și dezvoltarea legăturilor economice cu piețe emergente. Pragurile de alertă trebuie să asigure un nivel rezonabil de variație a traficului în raport cu previziunile de bază privind traficul ale STATFOR publicate în februarie 2024, oferindu-se totodată statelor membre posibilitatea de a solicita o revizuire a planurilor lor de performanță dacă traficul real ar evolua mai degrabă în concordanță cu previziunile optimiste sau cu previziunile pesimiste ale STATFOR.

(26) Pe lângă obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, trebuie stabilite grupuri comparative de ANSP cu un mediu economic și operațional similar, în scopul evaluării obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității. Pentru stabilirea acestor grupuri, trebuie să se țină seama de complexitatea spațiului aerian, de nivelurile și variabilitatea traficului, de costul vieții și de nivelul inflației.

(27) Comitetul pentru cerul unic a emis un aviz negativ. S-a considerat că este necesar un act de punere în aplicare, iar președintele a prezentat proiectul actului de punere în aplicare comitetului de apel în vederea unor deliberări suplimentare. Comitetul de apel nu a emis un aviz,

([8]) Decizia (UE) 2022/2423 a Comisiei din 5 decembrie 2022 privind coerența obiectivelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță revizuit 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 treia perioadă de referință (JO L 318, 12.12.2022, p. 116, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2423/oj).

([9]) Decizia (UE) 2022/2426 a Comisiei din 5 decembrie 2022 privind coerența obiectivelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță revizuit prezentat de Letonia în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a treia perioadă de referință (JO L 318, 12.12.2022, p. 147, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2426/oj).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Domeniu de aplicare

Prezenta decizie stabilește obiectivele de performanță la nivelul Uniunii privind rețeaua de management al traficului aerian pentru a patra perioadă de referință, care include cinci ani calendaristici, și anume 2025-2029.

Articolul 2

Obiective de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al siguranței

Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al siguranței, menționate în secțiunea 1 punctul 1.1 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, care trebuie atinse până la sfârșitul anului 2029 de către furnizorii de servicii de navigație aeriană certificați pentru furnizarea de servicii sunt stabilite la următoarele niveluri de eficacitate a managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare și clasificate de Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („AESA") de la nivelul A până la D:

(a) cel puțin nivelul C în ceea ce privește obiectivele de management al siguranței „cultura siguranței", „politica și obiectivele în domeniul siguranței", „asigurarea siguranței" și „promovarea siguranței";

(b) cel puțin nivelul D în ceea ce privește obiectivul de management al siguranței „managementul riscurilor la adresa siguranței".

Articolul 3

Obiective de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului

Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului, astfel cum sunt definite în secțiunea 1 punctul 2.1 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, sunt exprimate ca o eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale și măsurate ca distanța suplimentară medie parcursă în raport cu distanța ortodromică și nu trebuie să depășească următoarele procente: 2,80 % în 2025, 2,75 % în 2026, 2,71 % în 2027, 2,68 % în 2028 și 2,66 % în 2029.

Articolul 4

Obiective de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al capacității

Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul de performanță-cheie al capacității, astfel cum sunt definite în conformitate cu secțiunea 1 punctul 3.1 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, sunt reprezentate de o întârziere în managementul fluxurilor de trafic aerian („ATFM") medie pe rută atribuibilă serviciilor de navigație aeriană de cel mult 0,9 minute pe zbor în 2025, 0,7 minute pe zbor în 2026, 0,6 minute pe zbor în 2027, 0,5 minute pe zbor în 2028 și 0,5 minute pe zbor în 2029.

Articolul 5

Obiective de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității

(1) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, astfel cum sunt definite în secțiunea 1 punctul 4.1 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, sunt reprezentate de o variație de la an la an a costului unitar determinat mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută de – 1,2 % pentru 2025, – 1,2 % pentru 2026, – 1,2 % pentru 2027, – 1,2 % pentru 2028 și – 1,2 % pentru 2029. Variația de la an la an se calculează pornind de la valoarea de referință pentru costul unitar determinat stabilită la alineatul (3).

(2) Valoarea de referință la nivelul Uniunii pentru costurile determinate se stabilește la 7 100 000 000 EUR, exprimate în termeni reali în prețurile din 2022 („EUR2022").

(3) Valoarea de referință la nivelul Uniunii pentru costul unitar determinat se stabilește la 55,07 EUR în EUR2022.

Articolul 6

Praguri de alertă

(1) Statele membre pot solicita revizuirea unuia sau a mai multor obiective de performanță incluse în planurile de performanță, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) litera (a) punctul (i) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, în cazul în care:

(a) traficul real, înregistrat de Eurocontrol, se abate de la previziunile de trafic din planul de performanță adoptat în conformitate cu articolul 16 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, pe parcursul unui an calendaristic dat, cu cel puțin 10 % din mișcările regulilor de zbor instrumental („IFR"); sau

(b) traficul real, înregistrat de Eurocontrol, se abate de la previziunile de trafic din planul de performanță adoptat în conformitate cu articolul 16 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, pe parcursul unui an calendaristic dat, cu cel puțin 10 % din unitățile de servicii.

(2) Statele membre pot solicita revizuirea unuia sau a mai multor obiective de performanță incluse în planurile de performanță, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) litera (a) punctul (i) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, în cazul în care variația valorilor de referință ca urmare a actualizărilor sezoniere ale planului de administrare a rețelei („NOP") în temeiul articolului 9 alineatul (4) litera (a) și al articolului 9 alineatul (8) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123, în comparație cu valorile de referință din cea mai recentă versiune a NOP, disponibilă la momentul elaborării planului de performanță, este de cel puțin:

(a) 0,05 minute de întârziere ATFM pe rută dacă valoarea de referință din cea mai recentă versiune a NOP, disponibilă la momentul elaborării planului de performanță, este mai mică de 0,2 minute de întârziere ATFM pe rută; sau

(b) 0,04 minute de întârziere ATFM pe rută, majorată cu 5 % din valoarea de referință din cea mai recentă versiune a NOP, disponibilă la momentul elaborării planului de performanță, dacă valoarea de referință este mai mare decât sau egală cu 0,2 minute de întârziere ATFM pe rută.

Articolul 7

Grupuri comparative

Grupurile comparative de furnizori de servicii de navigație aeriană cu un mediu economic și operațional similar, în scopul evaluării obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, se stabilesc după cum urmează:

(a) grupul A: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Franța, Germania, Italia și Spania;

(b) grupul B: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Cipru, Irlanda, Malta și Portugalia;

(c) grupul C: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Bulgaria, Croația, Grecia, Ungaria, Slovacia, Slovenia și România;

(d) grupul D: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Cehia, Estonia, Letonia, Lituania și Polonia;

(e) grupul E: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Austria, Belgia, Luxemburg, Țările de Jos și Elveția;

(f) grupul F: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Danemarca, Finlanda, Norvegia și Suedia.

Articolul 8

Intrare în vigoare

Prezenta decizie intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 12 iunie 2024.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN