

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2017/259 A COMISIEI**din 13 februarie 2017**

privind anumite obiective de performanță revizuite și anumite măsuri corespunzătoare incluse în planurile naționale sau în planurile blocurilor funcționale de spațiu aerian prezentate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, care nu sunt adecvate în ceea ce privește obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a doua perioadă de referință, și de stabilire a obligațiilor referitoare la măsurile corective

[notificată cu numărul C(2017) 729]

(Numai textele în limbile engleză, franceză, germană, greacă, italiană, malteză și neerlandeză sunt autentice)

(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 (c),

având în vedere Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 al Comisiei din 3 mai 2013 de instituire a unui sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea ⁽²⁾, în special articolul 15 alineatul (3),

întrucât:

- (1) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004, statele membre trebuie să adopte planuri naționale sau planuri ale blocurilor funcționale de spațiu aerian („FAB”), inclusiv obiective naționale obligatorii sau obiective la nivelul FAB, asigurând coerența cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. Acest regulament prevede, totodată, obligația Comisiei de a evalua coerența obiectivelor respective pe baza criteriilor de evaluare menționate la articolul 11 alineatul (6) litera (d). Norme detaliate în acest sens au fost prevăzute în Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013.
- (2) Prin Decizia de punere în aplicare 2014/132/UE a Comisiei ⁽³⁾ au fost adoptate obiective de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a doua perioadă de referință (2015-2019), în domeniile-cheie de performanță ale siguranței, mediului, capacității și rentabilității.
- (3) La 2 martie 2015, Comisia a adoptat Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/347 ⁽⁴⁾ privind incoerența anumitor obiective incluse în planurile de performanță inițiale cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și formularea de recomandări pentru revizuirea obiectivelor respective. Decizia era adresată Belgiei, Bulgariei, Republicii Cehe, Germaniei, Greciei, Spaniei, Franței, Croației, Italiei, Ciprului, Luxemburgului, Ungariei, Maltei, Țărilor de Jos, Austriei, Portugaliei, României, Sloveniei și Republicii Slovace și impunea revizuirea obiectivelor în domeniile-cheie de performanță ale capacității și/sau rentabilității.
- (4) Belgia, Bulgaria, Republica Cehă, Germania, Grecia, Spania, Franța, Croația, Italia, Ciprul, Luxemburgul, Ungaria, Malta, Țările de Jos, Austria, Portugalia, România, Slovenia și Republica Slovacă au prezentat toate, până la 2 iulie 2015, planuri naționale revizuite sau planuri revizuite ale blocurilor funcționale de spațiu aerian care includeau obiective de performanță revizuite. Spania și Portugalia au prezentat, la 4 februarie 2016, o modificare a planului blocurilor funcționale de spațiu aerian, împreună cu noi obiective de performanță revizuite.

⁽¹⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ JO L 128, 9.5.2013, p. 1.

⁽³⁾ Decizia de punere în aplicare 2014/132/UE a Comisiei din 11 martie 2014 de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru rețeaua de management al traficului aerian și a pragurilor de alertă pentru a doua perioadă de referință 2015-2019 (JO L 71, 12.3.2014, p. 20).

⁽⁴⁾ Decizia de punere în aplicare (UE) 2015/347 a Comisiei din 2 martie 2015 privind incoerența anumitor obiective incluse în planurile naționale sau în planurile blocurilor funcționale de spațiu aerian, prezentate 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 doua perioadă de referință și formularea de recomandări pentru revizuirea obiectivelor respective (JO L 60, 4.3.2015, p. 48).

- (5) Organismul de evaluare a performanței, a cărui misiune este să asiste Comisia la implementarea sistemului de performanță în temeiul articolului 3 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, a prezentat Comisiei raportul său de evaluare la 15 octombrie 2015.
- (6) Evaluarea obiectivelor de performanță revizuite în ceea ce privește coerența lor cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii a fost realizată utilizându-se aceleași criterii și metodologii de evaluare care au fost folosite și la evaluarea obiectivelor de performanță prezentate inițial și prin luarea în considerare a măsurilor corespunzătoare, dacă existau, luate de statele membre în cauză pentru a asigura coerența obiectivelor de performanță cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.
- (7) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al capacității, coerența obiectivelor revizuite prezentate de statele membre pentru întârzierea ATFM (managementul fluxului de trafic aerian) pe rută a fost evaluată pe baza principiului prevăzut la punctul 4 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, prin utilizarea acelor valori de referință pentru capacitate ale FAB care, atunci când sunt aplicate, asigură, la nivelul Uniunii, atingerea obiectivului de performanță stabilit la acest nivel, calculate de administratorul de rețea și prevăzute în planul de administrare a rețelei (2014-2018/2019), în versiunea sa cea mai recentă („planul de administrare a rețelei”). Această evaluare a demonstrat faptul că obiectivele prezentate de Belgia, Luxemburg, Franța, Germania și Țările de Jos în ceea ce privește FABEC și de Cipru, Grecia, Italia și Malta în ceea ce privește Blue Med FAB nu au fost revizuite și nu sunt conforme cu valorile de referință respective și, prin urmare, nu sunt coerente cu obiectivul de performanță relevant la nivelul Uniunii. De asemenea, măsurile corespunzătoare luate de statele membre enumerate în prezentul considerent sunt insuficiente deoarece nu includ calendare concrete cu reperi specifice și nu sunt, prin urmare, adecvate în raport cu revizuirea obiectivelor care trebuie realizate.
- (8) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al rentabilității, obiectivele exprimate în costuri unitare determinate pentru serviciile de rută, prezentate de statele membre, au fost evaluate în conformitate cu principiile prevăzute la punctul 5 coroborat cu punctul 1 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, luându-se în considerare evoluția costurilor unitare determinate pentru serviciile de rută pe parcursul celei de a doua perioade de referință și al perioadei combinate a primei și a celei de a doua perioade de referință (2012-2019), numărul de unități de servicii (previziune în materie de trafic) și nivelul costurilor unitare determinate pentru serviciile de rută în comparație cu statele membre care au un mediu economic și operațional similar. Această evaluare a demonstrat că obiectivele revizuite prezentate de Franța, Germania și Țările de Jos în ceea ce privește FABEC continuă să nu fie coerente cu obiectivul de performanță relevant la nivelul Uniunii, din motivele enumerate în continuare. De asemenea, măsurile corespunzătoare luate de statele membre enumerate în prezentul considerent sunt insuficiente deoarece nu includ calendare concrete cu reperi specifice și nu sunt, prin urmare, adecvate în raport cu revizuirea obiectivelor care trebuie realizate.
- (9) În ceea ce privește Franța, obiectivele sale revizuite se bazează pe o reducere planificată, cu 1,1 % în medie pe an, a costurilor sale unitare determinate pentru serviciile de rută, pe parcursul celei de a doua perioade de referință. Aceasta se situează în mod semnificativ sub nivelul de reducere a costurilor unitare medii determinate pentru serviciile de rută vizat la nivelul Uniunii pe parcursul celei de a doua perioade de referință (- 3,3 % pe an). De asemenea, pe parcursul perioadei combinate a primei și a celei de a doua perioade de referință, costurile unitare determinate planificate pentru serviciile de rută nu scad în conformitate cu evoluția de la nivelul Uniunii (- 0,4 % în comparație cu - 1,7 %). Obiectivul revizuit pentru 2019 se bazează pe costuri unitare determinate planificate pentru serviciile de rută care sunt egale cu costurile unitare medii determinate pentru serviciile de rută ale statelor membre care au un mediu economic și operațional similar cu cel al Franței, însă depășesc cu aproximativ 22 % obiectivul de performanță la nivelul Uniunii în 2019. De asemenea, costurile unitare determinate planificate pentru serviciile de rută în 2015 sunt cu 7,9 % mai mari decât costurile reale din 2014. Totodată, atunci când și-a revizuit obiectivele, Franța nu și-a revizuit în sens descendent și costurile unitare determinate pentru serviciile de rută, ci doar și-a revizuit în sens ascendent traficul preconizat exprimat în unități de servicii.
- (10) În ceea ce privește Germania, obiectivele sale revizuite se bazează pe o reducere planificată, cu 3,5 % în medie pe an, a costurilor sale unitare determinate pentru serviciile de rută, pe parcursul celei de a doua perioade de referință. Aceasta se situează ușor peste nivelul de reducere a costurilor unitare medii determinate pentru serviciile de rută vizat la nivelul Uniunii pe parcursul celei de a doua perioade de referință (- 3,3 % pe an). Pe parcursul perioadei combinate a primei și a celei de a doua perioade de referință, costurile unitare determinate pentru serviciile de rută nu scad însă în conformitate cu evoluția de la nivelul Uniunii (- 0,8 % în comparație cu - 1,7 %). Obiectivul pentru 2019 se bazează pe costuri unitare determinate planificate pentru serviciile de rută în 2019, care depășesc în mod semnificativ (+ 12,6 %) costurile unitare medii determinate pentru serviciile de rută ale statelor membre care au un mediu economic și operațional similar cu cel al Germaniei și cu aproape 34 % obiectivul de performanță la nivelul Uniunii în 2019. De asemenea, costurile unitare determinate planificate pentru serviciile de rută în 2015 sunt cu 3,9 % mai mari decât costurile reale din 2014.
- (11) În ceea ce privește Țările de Jos, obiectivele revizuite ale acestei țări se bazează pe o reducere planificată, cu numai 0,4 % în medie pe an, a costurilor sale unitare determinate pentru serviciile de rută pe parcursul celei de a doua perioade de referință. Aceasta se situează în mod semnificativ sub nivelul de reducere a costurilor unitare medii determinate pentru serviciile de rută vizat la nivelul Uniunii pe parcursul celei de a doua perioade de

referință (- 3,3 % pe an). De asemenea, pe parcursul perioadei combinate a primei și a celei de a doua perioade de referință, costurile unitare determinate planificate pentru serviciile de rută nu scad în conformitate cu evoluția de la nivelul Uniunii (- 0,2 % în comparație cu - 1,7 %). Obiectivul revizuit pentru 2019 se bazează pe costuri unitare determinate planificate pentru serviciile de rută care depășesc ușor (+ 1,3 %) costurile unitare medii determinate pentru serviciile de rută ale statelor membre care au un mediu economic și operațional similar cu cel al Țărilor de Jos și cu aproximativ 19 % obiectivul de performanță la nivelul Uniunii în 2019. De asemenea, costurile unitare determinate planificate pentru serviciile de rută în 2015 sunt cu 3,4 % mai mari decât costurile reale din 2014. Totodată, atunci când și-au revizuit obiectivele, Țările de Jos nu și-au revizuit în sens descendent costurile unitare determinate pentru serviciile de rută, și nu și-au revizuit nici traficul preconizat exprimat în unități de servicii.

- (12) Prin urmare, este oportună adoptarea de către Comisie a unei decizii privind necesitatea unor măsuri corective care trebuie adoptate de statele membre vizate pentru a se asigura că autoritățile lor naționale de supraveghere propun obiective de performanță revizuite, care să abordeze restul incoerențelor identificate în prezenta decizie. Ar trebui sugerate astfel de măsuri corective, în conformitate cu articolul 15 alineatul (4) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, ținând seama de motivele deficiențelor identificate și de obiectivele de performanță relevante la nivelul Uniunii. În temeiul Regulamentului (CE) nr. 549/2004 și al Regulamentului de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013, statele membre vizate ar trebui să adopte măsuri corective și, în plus, să comunice Comisiei elementele care demonstrează conformitatea lor cu prezenta decizie. Ambele comunicări ar trebui să fie transmise Comisiei în termen de două luni de la notificarea prezentei decizii.
- (13) Pentru a aborda incoerențele legate de domeniul-cheie de performanță al capacității, ar trebui să se asigure faptul că măsurile corective conduc la obiective de performanță revizuite conforme cu valorile de referință pentru capacitate ale FAB stabilite în planul de administrare a rețelei. În special, este vorba despre următoarele centre regionale de control (ACC): Centrul de control al regiunii superioare de la Maastricht (UAC) (Germania, Belgia, Luxemburg, Țările de Jos), Bordeaux, Brest, Marseille și Reims (Franța) în ceea ce privește FABEC, Nicosia (Cipru), Atena și Macedonia (Grecia) în ceea ce privește Blue Med FAB.
- (14) Pentru a soluționa incoerențele legate de domeniul-cheie de performanță al rentabilității, ar trebui să se asigure faptul că măsurile corective conduc la obiective de performanță revizuite.
- (15) Comitetul pentru cerul unic nu a emis un aviz. S-a considerat că este necesar un act de punere în aplicare, iar președintele a transmis comitetului de apel proiectul actului de punere în aplicare în vederea unor dezbateri suplimentare. Comitetul de apel nu a emis un aviz,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectivele de performanță privind domeniile-cheie de performanță ale capacității și rentabilității, enumerate în anexa I, și măsurile corespunzătoare incluse în planurile de performanță revizuite prezentate în temeiul Regulamentului (CE) nr. 549/2004 nu sunt adecvate în ceea ce privește obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a doua perioadă de referință prevăzută în Decizia de punere în aplicare 2014/132/UE.

Articolul 2

Belgia, Luxemburg, Franța, Germania și Țările de Jos în ceea ce privește FABEC, precum și Cipru, Italia, Grecia și Malta în ceea ce privește Blue Med FAB iau măsuri corective privind obiectivele lor de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității, ținând seama de sugestiile stabilite în partea A din anexa II.

Articolul 3

În ceea ce privește FABEC, Franța, Germania și Țările de Jos iau măsuri corective privind obiectivele lor de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, ținând seama de sugestiile stabilite în partea B din anexa II.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează Regatului Belgiei, Republicii Federale Germania, Republicii Elene, Republicii Franceze, Republicii Italiene, Republicii Cipru, Marelui Ducat al Luxemburgului, Republicii Malta și Regatului Țărilor de Jos.

Adoptată la Bruxelles, 13 februarie 2017.

Pentru Comisie
Violeta BULC
Membru al Comisiei

ANEXA I

Obiective de performanță în domeniile-cheie de performanță ale capacității și rentabilității, incluse în planurile naționale revizuite sau în planurile revizuite ale blocurilor funcționale de spațiu aerian prezentate în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004, care nu sunt adecvate în ceea ce privește obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a doua perioadă de referință

Domeniul-cheie de performanță al capacității

Întârziere în managementul fluxului de trafic aerian (ATFM) pe rută în min./zbor

Stat membru	FAB	Obiectiv FAB de capacitate pe rută				
		2015	2016	2017	2018	2019
Belgia/Luxemburg	FABEC	0,48	0,49	0,48	0,47	Coerent (0,43)
Franța						
Germania						
Țările de Jos						
[Elveția]						
Cipru	Blue Med	0,35	0,36	0,37	0,37	0,38
Grecia						
Italia						
Malta						

Domeniul-cheie de performanță al rentabilității

Legendă:

Cheie	Element	Unități
(A)	Totalul costurilor determinate pentru serviciile de rută	(în termeni nominali și în moneda națională)
(B)	Rata inflației	(%)
(C)	Indicele inflației	(100 = 2009)
(D)	Totalul costurilor determinate pentru serviciile de rută	(în prețuri reale din 2009 și în moneda națională)
(E)	Totalul unităților de servicii de rută	(TSU)
(F)	Costul unitar determinat pentru serviciile de rută (DUC)	(în prețuri reale din 2009 și în moneda națională)

FABEC

Zonă tarifară: Franța – Monedă: EUR					
	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 290 640 175	1 296 576 851	1 328 676 964	1 340 098 296	1 343 820 915
(B)	0,1 %	0,8 %	1,1 %	1,2 %	1,5 %
(C)	108,2	109,1	110,3	111,7	113,3

Zonă tarifară: Franța – Monedă: EUR

	2015	2016	2017	2018	2019
(D)	1 192 625 922	1 188 249 284	1 204 538 004	1 200 012 085	1 186 146 439
(E)	18 662 000	19 177 000	19 300 000	19 526 000	19 759 000
(F)	63,91	61,96	62,41	61,46	60,03

Zonă tarifară: Germania – Monedă: EUR

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	1 069 142 223	1 039 589 465	1 036 418 901	1 036 540 416	1 035 149 924
(B)	1,4 %	1,6 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %
(C)	109,9	111,7	113,6	115,5	117,5
(D)	972 517 385	930 743 590	912 394 284	897 248 041	881 066 280
(E)	12 801 000	13 057 000	13 122 000	13 242 000	13 365 000
(F)	75,97	71,28	69,53	67,76	65,92

Zonă tarifară: Țările de Jos – Monedă: EUR

	2015	2016	2017	2018	2019
(A)	184 921 748	184 103 594	187 392 113	194 163 267	198 569 117
(B)	1,00 %	1,24 %	1,44 %	1,49 %	1,51 %
(C)	110,6	112,0	113,6	115,3	117,0
(D)	167 178 324	164 400 112	164 961 239	168 412 538	169 672 018
(E)	2 806 192	2 825 835	2 845 616	2 874 072	2 902 813
(F)	59,57	58,18	57,97	58,60	58,45

ANEXA II

Măsuri corective sugerate**A. Domeniul-cheie de performanță al capacității**

În continuare sunt prezentate măsuri corective sugerate în domeniul-cheie de performanță al capacității la nivel de centru regional de control (ACC), destinate să abordeze motivele subiacente ale lipsei de capacitate.

Blue Med FAB

Cipru (ACC Nicosia)

Motivele lipsei de capacitate: utilizarea inflexibilă a personalului, capacități sectoriale reduse, lipsa de flexibilitate a configurațiilor sectoriale, lipsa de flexibilitate a sistemului de deschidere, punerea în aplicare incompletă a măsurilor de ameliorare a capacității planificate în planul de capacitate.

Măsuri corective sugerate:

1. accelerarea instituirii unei noi organizații furnizoare de servicii de navigație aeriană (ANSP);
2. replanificarea performanței pentru a furniza capacitatea necesară ținând seama de:
 - (a) punerea în aplicare a propunerilor de resectorizare;
 - (b) reevaluările capacităților sectoriale;
3. punerea în aplicare:
 - (a) a flexibilității în afectarea personalului, făcând posibilă o mai bună corespondență între cererea de trafic și orele de deschidere a sectorului;
 - (b) a unei deschideri flexibile a configurațiilor, în funcție de fluxurile de trafic;
4. ameliorarea fluxului de trafic aerian și a tehnicilor de management al capacității (ATFCM).

În planul său de performanță, Ciprul a indicat că nu vor interveni îmbunătățiri ale performanței generale până când nu sunt aplicate schimbările instituționale necesare pentru instituirea unei noi organizații furnizoare de servicii de navigație aeriană ANSP și se sugerează, prin urmare, ca Ciprul să aplice aceste schimbări cât mai rapid posibil.

Grecia (ACC Atena și Macedonia)

Motivele lipsei de capacitate: absența investițiilor în controlul traficului aerian (ATC), absența recrutărilor de controlori de trafic aerian (ATCO).

Măsuri corective sugerate:

1. punerea în aplicare a unor măsuri pentru îmbunătățirea performanței prin analizarea posibilității de a separa entitatea ANSP de administrația publică;
2. reorganizarea ANSP pentru a permite elaborarea și punerea în aplicare în timp util a planurilor operaționale și recrutarea de personal;
3. elaborarea unui plan de restructurare cuprinzător în scopul de a implementa tehnici noi pentru ameliorarea flexibilității, modificări ale configurației în funcție de anotimp și flexibilitate în afectarea personalului.

FABEC

Germania, Belgia, Luxemburg, Țările de Jos [Centrul de control al regiunii superioare (UAC) de la Maastricht]

Motivele lipsei de capacitate: lipsa de capacitate la nivel de grup sectorial ca urmare a unor modificări neprevăzute ale modelelor de trafic în 2015, improbabilitatea ca proiectele FABEC privind spațiul aerian să producă creșteri de capacitate în perioada de planificare.

Măsuri corective sugerate:

1. formare încrucișată ameliorată pentru ATCO, permițând o mai bună corespondență între cererea de trafic și orele de deschidere a sectorului la nivel de grup sectorial;
2. elaborarea și punerea în aplicare a unor propuneri de resectorizare;
3. implementarea ameliorărilor planificate ale sistemului ATM.

Franța (ACC Bordeaux)

Motivele lipsei de capacitate: implementarea unui nou sistem ATM – ERATO – și formare legată de acesta.

Măsuri corective sugerate:

1. tehnici ATFCM ameliorate;
2. plan de tranziție flexibilă către noul sistem ATM, coordonat cu administratorul de rețea, pentru a include măsuri de atenuare adecvate în vederea reducerii perturbărilor.

Franța (ACC Brest)

Motivele lipsei de capacitate: implementarea unui nou sistem ATM – ERATO – și formare legată de acesta; sectorizarea și sistemele de deschidere sectorială ar putea fi mai bine adaptate la cererea de trafic.

Măsuri corective sugerate:

1. punerea în aplicare a propunerilor de resectorizare;
2. flexibilitate în afectarea personalului, făcând posibilă o mai bună corespondență între cererea de trafic și orele de deschidere a sectorului;
3. deschidere flexibilă a configurațiilor, în funcție de fluxurile de trafic;
4. tehnici ATFCM ameliorate.

Franța (ACC Marseille)

Motivele lipsei de capacitate: lipsa de capacitate la sfârșit de săptămână din cauza sistemelor de deschidere sectorială neadaptate, implementarea unui nou sistem ATM – 4Flight (2017-2019) – și formare legată de acesta.

Măsuri corective sugerate:

1. flexibilitate în afectarea personalului, făcând posibilă o mai bună corespondență între cererea de trafic și orele de deschidere a sectorului, în special la sfârșit de săptămână;
2. deschidere flexibilă a configurațiilor, în funcție de fluxurile de trafic;
3. tehnici ATFCM ameliorate;
4. acțiuni pentru configurarea rutelor și sectorizare, cu accent pe interfața cu ACC Barcelona;
5. plan de tranziție flexibilă către noul sistem ATM, coordonat cu administratorul de rețea, pentru a include măsuri de atenuare adecvate.

Franța (ACC Reims)

Motivele lipsei de capacitate: implementarea unui nou sistem ATM – 4Flight (2017-2019) – și formare legată de acesta, repartizarea traficului cu cerere mai mare pe rutele cele mai scurte, lipsa caracterului previzibil al cererii de trafic în anumite sectoare.

Măsuri corective sugerate:

1. acțiuni pentru configurarea rutelor și sectorizare;
2. flexibilitate în afectarea personalului, făcând posibilă o mai bună corespondență între cererea de trafic și orele de deschidere a sectorului;

3. deschidere flexibilă a configurațiilor, în funcție de fluxurile de trafic;
4. tehnici ATFCM ameliorate;
5. plan de tranziție flexibilă către noul sistem ATM, coordonat cu administratorul de rețea, pentru a include măsuri de atenuare adecvate.

Actualizările sistemului ATM în Franța sunt necesare pentru a obține ameliorări pe termen lung și se sugerează, din acest motiv, ca Franța să îmbunătățească performanța printr-o mai bună planificare a implementării treptate a noului sistem.

B. Domeniul-cheie de performanță al rentabilității

În continuare sunt prezentate măsuri corective sugerate în domeniul-cheie de performanță al rentabilității care pot fi implementate în scurt timp, ținând seama de interdependențele cu celelalte domenii-cheie de performanță, precum și de capacitățile esențiale de investiție la nivel de sistem. Sugestiile se axează pe trei elemente care fac obiectul ameliorării, și anume previziunile în materie de trafic, rata de rentabilitate a capitalurilor proprii și rata dobânzii debitoare.

Franța

Măsuri corective sugerate:

1. Trafic: în iulie 2015, în comparație cu informațiile furnizate în planul inițial de performanță, Franța și-a revizuit deja în sens ascendent traficul planificat pe parcursul PR2 (cu + 2,9 %, în medie), aducând previziunile planificate în materie de trafic aproape de scenariul pesimist al STATFOR din februarie 2015. Cu toate acestea, pe baza traficului real din 2015 și a celor mai recente previziuni din februarie 2016 furnizate de STATFOR, se sugerează ca traficul planificat să fie revizuit și mai mult în sens ascendent pentru a reflecta cele mai recente informații disponibile.
2. Rata dobânzii debitoare: Franța a pornit de la ipoteza unei rate a dobânzii debitoare de 2,7 % pentru ANSP (DSNA) proprie pe parcursul PR2. Condițiile monetare au evoluat însă semnificativ. Actualmente, ratele dobânzii „fără risc” pe termen lung pentru obligațiunile statului francez ating cel mai scăzut nivel din istorie și, pe baza datelor Băncii Centrale Europene, rata armonizată pe termen lung este sub 1 %. De asemenea, DSNA nu este o entitate juridică și datoria sa (și prima de risc asociată) poate fi asimilată mai degrabă ratei de referință pe termen lung a statului. Se sugerează, prin urmare, ca Franța să utilizeze o rată mai scăzută a dobânzii pentru a calcula costurile de capital ale DSNA.

Ajustarea traficului planificat pentru 2018 și 2019 și plafonarea ratei dobânzii debitoare, de exemplu, la 1,5 % pentru anii 2018 și 2019 ar duce la o evoluție a costului unitar determinat pentru serviciile de rută pe parcursul celei de a doua perioade de referință de - 2,2 % pe an, valoare mai apropiată de evoluția înregistrată la nivel de Uniune (- 3,3 % pe an) și la o evoluție a costului unitar determinat pentru serviciile de rută pe parcursul perioadei combinate a primei și a celei de a doua perioade de referință de - 1,1 % pe an, valoare mai apropiată de ținta la nivel de Uniune (- 1,7 % pe an).

Germania

Măsuri corective sugerate:

Trafic: în iulie 2015, în comparație cu informațiile furnizate în planul inițial de performanță, Germania și-a revizuit deja în sens ascendent traficul planificat pe parcursul PR2 (cu + 2,7 %, în medie), aducând previziunile planificate în materie de trafic aproape de scenariul pesimist al STATFOR din februarie 2015. Cu toate acestea, pe baza traficului real din 2015 și a celor mai recente previziuni furnizate de STATFOR (februarie 2016), se sugerează ca traficul planificat să fie revizuit și mai mult în sens ascendent pentru a reflecta cele mai recente informații disponibile.

Pe lângă această măsură pe termen scurt, se recunoaște că Germania a reinvestit semnificativ în ANSP proprie pe parcursul celei de a doua perioade de referință. Există, cu toate acestea, riscul unor creșteri semnificative de costuri la sfârșitul celei de a doua perioade de referință și se sugerează, din acest motiv, ca Germania să aibă în vedere măsuri pe termen lung pentru a aborda problemele subiacente ale bazei de costuri care ar duce, de exemplu, la o evoluție a costului unitar determinat pentru serviciile de rută pe parcursul perioadei combinate a primei și a celei de a doua perioade de referință de - 1,5 % pe an, valoare mai apropiată de ținta la nivel de Uniune (- 1,7 % pe an).

Țările de Jos

Măsuri corective sugerate:

1. Trafic: în iulie 2015, în comparație cu informațiile furnizate în planul inițial de performanță, Țările de Jos nu și-au revizuit creșterea traficului planificată pe parcursul PR2, bazată pe scenariul pesimist al STATFOR din februarie 2015. Pe baza traficului real din 2015 și a celor mai recente previziuni furnizate de STATFOR (februarie 2016), se sugerează ca traficul planificat să fie revizuit în sens ascendent pentru a reflecta cele mai recente informații disponibile.

2. Rata dobânzii debitoare: Țările de Jos au pornit de la ipoteza unei rate a dobânzii debitoare de 3,2 % pentru 2019 pentru ANSP proprie (LVNL). Condițiile monetare au evoluat însă semnificativ. Actualmente, ratele dobânzii pe termen lung pentru Țările de Jos ating cel mai scăzut nivel din istorie și, pe baza datelor Băncii Centrale Europene, rata armonizată pe termen lung este mult sub 1 %. Se sugerează, prin urmare, ca Țările de Jos să utilizeze o rată ușor mai scăzută a dobânzii pentru a calcula costurile de capital ale LVNL.

Ajustarea traficului planificat pentru 2018 și 2019 și plafonarea ratei dobânzii debitoare, de exemplu, la 3,0 % pentru anul 2019 ar duce la o evoluție a costului unitar determinat pentru serviciile de rută pe parcursul celei de a doua perioade de referință de – 2,5 % pe an, valoare mai apropiată de evoluția înregistrată la nivel de Uniune (– 3,3 % pe an) și la o evoluție a costului unitar determinat pentru serviciile de rută pe parcursul perioadei combinate a primei și a celei de a doua perioade de referință de – 1,5 % pe an, valoare mai apropiată de ținta la nivel de Uniune (– 1,7 % pe an).
