

DECIZIA (UE) 2022/779 A COMISIEI**din 13 aprilie 2022****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 treia perioadă de referință***[notificată cu numărul C(2022) 2304]***(Numai textul în limba polonă este autentic)****(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) primul paragraf,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 ⁽²⁾, în special articolul 14 alineatul (2),

întrucât:

CONSIDERAȚII GENERALE

- (1) În temeiul articolului 11 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, urmează să se instituie un sistem de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea. Mai mult, în conformitate cu articolul 10 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, statele membre au obligația de a stabili, fie la nivel național fie la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian („FAB”), obiective de performanță obligatorii pentru fiecare perioadă de referință a sistemului de performanță pentru serviciile de navigație aeriană și pentru funcțiile de rețea. Aceste obiective de performanță trebuie să fie coerente cu obiectivele la nivelul Uniunii adoptate de Comisie pentru perioada de referință vizată. Comisia este responsabilă de evaluarea coerenței obiectivelor de performanță propuse în proiectele de planuri de performanță întocmite de statele membre cu obiectivele de performanță stabilite la nivelul Uniunii, utilizând criteriile de evaluare prevăzute în anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (2) Izbucnirea pandemiei de COVID-19 a afectat în mod semnificativ sectorul transportului aerian începând cu primul trimestru al anului calendaristic 2020 și a redus considerabil volumul traficului aerian în comparație cu nivelurile anterioare pandemiei, ca urmare a măsurilor luate de statele membre și de țările terțe pentru a limita pandemia.
- (3) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru a treia perioadă de referință (PR3) au fost stabilite inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903 a Comisiei ⁽³⁾. Întrucât respectivele obiective de performanță la nivelul Uniunii și proiectele de planuri de performanță din PR3 prezentate ulterior de statele membre au fost elaborate înainte de izbucnirea pandemiei de COVID-19, acestea nu au putut lua în considerare circumstanțele modificate semnificativ pentru transportul aerian ca urmare a pandemiei.

⁽¹⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

⁽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).

⁽³⁾ Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903 a Comisiei din 29 mai 2019 de stabilire a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii aferente rețelei de management al traficului aerian pentru a treia perioadă de referință, care începe la 1 ianuarie 2020 și se încheie la 31 decembrie 2024 (JO L 144, 3.6.2019, p. 49).

- (4) Ca răspuns la impactul pandemiei de COVID-19 asupra furnizării de servicii de navigație aeriană, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627 al Comisiei prevede măsuri extraordinare pentru PR3, care derogă de la dispozițiile din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei (*). În temeiul articolului 2 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627, Comisia a adoptat, la 2 iunie 2021, Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 (†) de stabilire a unor obiective revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3.
- (5) Comisia ia act de faptul că previziunile de bază privind traficul din octombrie 2021 ale Serviciului de statistică și previziuni al Eurocontrol („STATFOR”) estimează că traficul aerian la nivelul Uniunii va atinge nivelurile anterioare pandemiei în cursul anului 2023 și va depăși aceste niveluri în 2024. Cu toate acestea, nivelul de incertitudine în ceea ce privește evoluția traficului rămâne deosebit de ridicat din cauza riscurilor legate de evoluția situației epidemiologice legate de COVID-19. Comisia observă, de asemenea, că reluarea traficului va fi inegală, conform estimărilor, de la un stat membru la altul.
- (6) Toate statele membre au elaborat și adoptat proiecte de planuri de performanță care conțin obiective de performanță locale revizuite pentru PR3, care au fost prezentate Comisiei spre evaluare până la 1 octombrie 2021. 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 17 noiembrie 2021. Evaluarea făcută de Comisie și prezentată în prezenta decizie se bazează pe proiectul de plan de performanță actualizat prezentat de Polonia.
- (7) Organismul de evaluare a performanței, care asistă Comisia la punerea în aplicare a sistemului de performanță în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, a prezentat Comisiei un raport care conține avizul său privind evaluarea proiectelor de planuri de performanță pentru PR3.
- (8) În conformitate cu articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia a evaluat coerența obiectivelor de performanță locale propuse de Polonia pe baza criteriilor de evaluare prevăzute la punctul 1 din anexa IV la regulamentul de punere în aplicare respectiv și ținând seama de circumstanțele locale. În ceea ce privește fiecare domeniu-cheie de performanță și obiectivele de performanță aferente, Comisia a completat evaluarea cu revizuirea proiectelor de planuri de performanță în ceea ce privește elementele prevăzute la punctul 2 din anexa IV la respectivul regulament de punere în aplicare.

EVALUAREA COMISIEI

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al siguranței

- (9) Pentru domeniul-cheie de performanță al siguranței, Comisia a evaluat coerența obiectivelor prezentate de Polonia în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței furnizorilor de servicii de navigație aeriană pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.1 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată de revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de siguranță în ceea ce privește elementele prevăzute la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (10) Proiectele de obiective 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:

(*) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627 al Comisiei din 3 noiembrie 2020 privind măsurile excepționale pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) a sistemului de performanță și de tarifare din cadrul Cerului unic european luate în contextul pandemiei de COVID-19 (JO L 366, 4.11.2020, p. 7).

(†) Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 a Comisiei din 2 iunie 2021 de stabilire a obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii aferente rețelei de management al traficului aerian pentru a treia perioadă de referință (2020-2024) și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare (UE) 2019/903 (JO L 195, 3.6.2021, p. 3).

Polonia	Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A al AESA la nivelul D.				
Furnizori de servicii de navigație aeriană vizați	Obiectiv de management al siguranței	2021	2022	2023	2024
PANSA, Warmia i Mazury sp. z o.o., Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.	Politica și obiectivele în domeniul siguranței	C	C	C	C
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	C	C	C	D
	Asigurarea siguranței	C	C	C	C
	Promovarea siguranței	C	C	C	C
	Cultura siguranței	C	C	C	C

- (11) În ceea ce privește proiectele de obiective de siguranță propuse de Polonia pentru toți furnizorii de servicii de navigație aeriană vizați, Comisia a constatat că nivelul obiectivului de performanță la nivelul Uniunii este planificat să fie atins în 2024 în ceea ce privește obiectivul de „management al riscurilor la adresa siguranței”, în timp ce, pentru celelalte „obiective de management al siguranței”, obiectivele de performanță locale ating nivelul obiectivului de performanță la nivelul Uniunii pentru fiecare an calendaristic din perioada 2021-2024.
- (12) Comisia constată că proiectul de plan de performanță prezentat de Polonia stabilește măsuri pentru ANSP în vederea realizării obiectivelor de siguranță locale, cum ar fi măsuri de asigurare a conformității cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei ⁽⁶⁾, o revizuire a proceselor de siguranță, o actualizare a cursurilor de formare în materie de siguranță pentru manageri, elaborarea unor indicatori de management al siguranței, promovarea continuă a siguranței, precum și punerea în aplicare a celor mai bune practici, documente și proceduri în conformitate cu reglementările naționale și internaționale.
- (13) Pe baza constatărilor expuse în considerentele 11 și 12 și având în vedere că obiectivele de performanță în materie de siguranță la nivelul Uniunii stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 trebuie atinse până în ultimul an al PR3, și anume 2024, proiectele de obiective incluse în proiectul de plan de performanță al Poloniei trebuie evaluate ca fiind coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al siguranței.

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al mediului

- (14) Pentru domeniul-cheie de performanță al mediului, coerența obiectivelor prezentate de Polonia în ceea ce privește 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 propuse cuprinse în proiectul de plan de performanță al 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) disponibil la momentul adoptării obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3, și anume la 2 iunie 2021. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată de revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de mediu de la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (15) În ceea ce privește anul calendaristic 2020, obiectivul de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 în domeniul-cheie de performanță al mediului, care a fost stabilit inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903, nu a fost revizuit prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891, având în vedere că perioada de aplicare a obiectivului respectiv expirase și că punerea sa în aplicare devenise, prin urmare, definitivă, nelăsând nicio posibilitate de ajustări retroactive. În consecință, statelor membre nu li s-a solicitat să își revizuiască, în proiectele de planuri de performanță prezentate până la 1 octombrie 2021, obiectivele de performanță locale pentru anul calendaristic 2020 în domeniul-cheie de performanță al mediului. Prin urmare, coerența obiectivelor locale de performanță de mediu cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii ar trebui evaluată în raport cu anii calendaristici 2021, 2022, 2023 și 2024.

⁽⁶⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2017/373 al Comisiei din 1 martie 2017 de stabilire a unor cerințe comune pentru furnizorii de management al traficului aerian/servicii de navigație aeriană și de alte funcții ale rețelei de management al traficului aerian și pentru supravegherea acestora, de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 482/2008, a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 1034/2011, (UE) nr. 1035/2011 și (UE) 2016/1377, precum și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 (JO L 62, 8.3.2017, p. 1).

- (16) Proiectele de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al mediului propuse de Polonia și valorile de referință naționale corespunzătoare pentru PR3 din ERNIP, exprimate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, sunt următoarele:

	2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de mediu pentru serviciile de rută ale Poloniei , exprimate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %
Valori de referință pentru Polonia	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

- (17) Comisia observă că proiectele de obiective de mediu propuse de Polonia sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an calendaristic din 2021 până în 2024.
- (18) În ceea ce privește punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că Polonia a prezentat în proiectul de plan de performanță mai multe măsuri pentru îndeplinirea obiectivelor locale de mediu, printre care reorganizarea configurațiilor sectoriale pentru Centrul de control al zonei din Varșovia, punerea în aplicare a unor concepte avansate de utilizare flexibilă a spațiului aerian, precum și îmbunătățiri în regiunea de control terminal din Varșovia.
- (19) În plus, Comisia observă că Polonia a pus deja în aplicare spațiul aerian cu rute libere (FRA) între nivelul de zbor 95 și nivelul de zbor 660 începând din februarie 2019. Comisia observă, de asemenea, că Polonia intenționează să extindă și mai mult FRA cu FAB baltice, Slovacia și Ucraina în anul calendaristic 2024.
- (20) Pe baza constatărilor de la considerentele 17-19, proiectele de obiective incluse în proiectul de plan de performanță al Poloniei trebuie evaluate ca fiind coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului.

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității

- (21) Pentru domeniul-cheie de performanță al capacității, coerența obiectivelor prezentate de Polonia în ceea ce privește întârzierea în managementul fluxurilor de trafic aerian (ATFM) medie 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 propuse cuprinse în proiectul de plan de performanță al Poloniei au fost comparate cu valorile de referință relevante stabilite în Planul de administrare a rețelei disponibil la momentul adoptării obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3, și anume la 2 iunie 2021. Evaluarea respectivă a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale și a fost completată de revizuirea măsurilor planificate pentru atingerea obiectivelor de capacitate de la punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (22) În ceea ce privește anul calendaristic 2020, obiectivul de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 în domeniul-cheie de performanță al capacității, care a fost stabilit inițial în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903, nu a fost revizuit prin Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891, având în vedere că perioada de aplicare a obiectivului respectiv expirase și că punerea sa în aplicare devenise, prin urmare, definitivă, nelăsând nicio posibilitate de ajustări retroactive. În consecință, statelor membre nu li s-a solicitat să își revizuiască, în proiectele de planuri de performanță prezentate până la 1 octombrie 2021, obiectivele de performanță locale pentru anul calendaristic 2020 în domeniul-cheie de performanță al capacității. Prin urmare, coerența obiectivelor locale de performanță în materie de capacitate cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii ar trebui evaluată în raport cu anii calendaristici 2021, 2022, 2023 și 2024.
- (23) Proiectele de obiective de capacitate pentru serviciile de rută propuse de Polonia pentru PR3, exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor, și valorile de referință corespunzătoare din Planul de administrare a rețelei sunt următoarele:

	2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de capacitate pentru serviciile de rută ale Poloniei, în minute de întârziere ATFM per zbor	0,07	0,12	0,12	0,12
Valori de referință pentru Polonia	0,07	0,12	0,12	0,12

- (24) Comisia observă că proiectele de obiective de capacitate propuse de Polonia sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare an calendaristic din 2021 până în 2024.
- (25) În ceea ce privește punctul 2.1 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia constată că Polonia a prezentat în proiectul de plan de performanță o serie de măsuri pentru îndeplinirea obiectivelor de capacitate locale pentru serviciile de rută. Aceste măsuri includ formarea continuă a controlorilor de trafic aerian, planificarea flexibilă a personalului și orarul de lucru al personalului, creșterea numărului de sectoare și îmbunătățirea orarelor de deschidere a sectorului, precum și punerea în aplicare a FRA transfrontaliere.
- (26) Pe baza constatărilor de la considerentele 24 și 25, proiectele de obiective incluse în proiectul de plan de performanță al Poloniei trebuie evaluate ca fiind coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al capacității.

Revizuirea proiectelor de obiective de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

- (27) În ceea ce privește aeroporturile care intră sub incidența Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 așa cum se arată la articolul 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul respectiv, Comisia și-a completat evaluarea proiectelor de obiective de capacitate pentru serviciile de rută cu o revizuire a proiectelor de obiective de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, în conformitate cu punctul 2.1 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. S-a constatat că aceste proiecte de obiective ridică semne de întrebare în ceea ce privește Polonia.
- (28) Mai precis, atunci când a comparat, la nivel de aeroport, proiectele de obiective naționale privind întârzierea ATFM medie la sosire cu performanța aeroporturilor similare în a doua perioadă de referință (PR2), Comisia a constatat că aeroporturile Vașovia-Chopin, Vașovia-Modlin, Cracovia-Balice și Katowice-Pyrzowice ar urma să se confrunte cu întârzieri ATFM mai mari decât cele preconizate pentru aeroporturi similare.
- (29) 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, Polonia trebuie să justifice în continuare obiectivele de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală pentru PR3, ținând seama de observațiile prezentate în considerentul 28, sau trebuie să revizuiască în sens descrescător obiectivele respective.

Evaluarea proiectelor de obiective de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității

- (30) Pentru domeniul-cheie de performanță al rentabilității, coerența obiectivelor prezentate de Polonia în ceea ce privește costul unitar determinat („DUC”) pentru serviciile de navigație aeriană de rută a fost evaluată pe baza criteriilor prevăzute la punctul 1.4 literele (a), (b) și (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Aceste criterii sunt tendința costului unitar determinat pe parcursul PR3, tendința costului unitar determinat pe termen lung pe parcursul PR2 și PR3 (2015-2024) 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.
- (31) Evaluarea obiectivelor de rentabilitate pentru serviciile de rută a fost realizată ținând seama de circumstanțele locale. Ea a fost completată de revizuirea factorilor-cheie și a parametrilor care stau la baza acestor obiective, astfel cum se specifică la punctul 2.1 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (32) Proiectele de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Polonia pentru PR3 sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Poloniei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-20-21	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută , exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	169,6 PLN	174,8 PLN	320,1 PLN	200,2 PLN	172,0 PLN	163,2 PLN
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR

- (33) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Polonia, de - 1,7 % pe an pe durata PR3, reprezintă o performanță mai bună decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de + 1,0 %.
- (34) În ceea ce privește criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (b) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat pe termen lung pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare din Polonia pe durata PR2 și PR3, de - 0,4 % pe an, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,3 %.
- (35) În ceea ce privește criteriul 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 41,07 EUR în termeni reali la prețurile din 2017 (EUR2017), este cu 5,4 % mai mare decât valoarea de referință medie, de 38,96 EUR în EUR2017, a grupului comparativ relevant. Cu toate acestea, Comisia observă că costul unitar determinat pentru serviciile de rută din Polonia pentru 2024 este mai mic cu 6,7 % decât media grupului comparativ.
- (36) Comisia a examinat, de asemenea, dacă abaterile observate în considerentele 34 și 35 ar putea fi considerate necesare și proporționale în temeiul punctului 1.4 litera (d) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, cu condiția ca abaterea observată de la tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii să se datoreze exclusiv costurilor determinate suplimentare legate de măsurile necesare pentru atingerea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității sau de măsurile de restructurare în sensul articolului 2 alineatul (18) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (37) În ceea ce privește criteriul specificat la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că Polonia stabilește în proiectul său de plan de performanță o gamă largă de măsuri întreprinse de furnizorul de servicii de navigație aeriană (PANSAs) în scopul îndeplinirii obiectivelor de capacitate locale. Aceste măsuri sunt detaliate și cuantificate în proiectul de plan de performanță.
- (38) Într-adevăr, Polonia preconizează o creștere semnificativă pe parcursul PR3 a numărului de controlori de trafic aerian activi la centrul regional de control din Varșovia. Polonia explică, de asemenea, că formarea și recrutarea de controlori de trafic aerian suplimentari vor permite PANSAs să pună în aplicare resectorizarea spațiului aerian, precum și să răspundă cererii de trafic prognozate, care se preconizează că va atinge nivelurile din 2019 până la sfârșitul PR3.
- (39) Comisia observă o creștere a costurilor de investiții legate de proiectele de consolidare a capacității, cum ar fi modernizările și modificările asociate ale sistemului ATM, instalarea de noi săli operaționale și stații de radiocomunicații, precum și înlocuirea și dezvoltarea infrastructurii de supraveghere. Polonia subliniază că cheltuielile de capital planificate pentru PR3 se axează pe investiții legate de capacitate și vor permite optimizarea spațiului aerian (de exemplu, divizarea pe trei niveluri pe verticală a spațiului aerian), precum și sporirea rezilienței, a scalabilității și a flexibilității furnizării de servicii.
- (40) Pe baza analizei detaliate efectuate de organismul de evaluare a performanței, Comisia consideră că măsurile relevante prezentate de Polonia în proiectul de plan de performanță sunt într-adevăr necesare pentru atingerea obiectivelor de capacitate locale. În plus, având în vedere evaluarea efectuată de organismul de evaluare a performanței, se poate concluziona că costurile suplimentare ale măsurilor respective sunt mai mari decât abaterea de la tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii menționată în considerentul 34.

- (41) Având în vedere considerentele 37-40, Comisia consideră, aşadar, că criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (i) este îndeplinit în ceea ce priveşte Polonia.
- (42) Din observaţiile de mai sus rezultă că nu este necesar să se mai examineze dacă criteriul prevăzut la punctul 1.4 litera (d) subpunctul (ii) ar fi îndeplinit în ceea ce priveşte Polonia.
- (43) Pe baza constatărilor de la considerentele 33-42, obiectivele propuse incluse în proiectul de plan de performanţă al Poloniei trebuie evaluate ca fiind coerente cu obiectivele de performanţă la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanţă al rentabilităţii.

Revizuirea proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de navigaţie aeriană terminală

- (44) În ceea ce priveşte aeroporturile care intră sub incidenţa Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 aşa cum se arată la articolul 1 alineatele (3) şi (4) din regulamentul respectiv, Comisia şi-a completat evaluarea proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută cu o revizuire a proiectelor de obiective de rentabilitate pentru serviciile de navigaţie aeriană terminală, în conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. S-a constatat că aceste proiecte de obiective ridică semne de întrebare în ceea ce priveşte Polonia.
- (45) În primul rând, la compararea tendinţei DUC pentru serviciile de navigaţie aeriană terminală cu tendinţa DUC pentru serviciile de rută din RP3, Comisia a constatat că tendinţa DUC pentru serviciile de navigaţie aeriană terminală din zona tarifară terminală 1 a Poloniei, de + 2,2 %, şi, respectiv, din zona tarifară 2, de + 1,9 %, sunt mai mari decât tendinţa DUC pentru serviciile de rută din Polonia la nivelul zonei tarifare, de - 1,7 % în PR3.
- (46) În al doilea rând, Comisia observă că proiectele de obiective pentru tendinţa DUC pentru serviciile de navigaţie aeriană terminală pentru zona tarifară terminală 1 a Poloniei, de + 2,2 % în PR3, depăşesc tendinţa reală a DUC pentru serviciile de navigaţie aeriană terminală de - 8,9 % observată pe parcursul PR2. În plus, proiectele de obiective pentru tendinţa DUC pentru serviciile de navigaţie aeriană terminală pentru zona tarifară terminală 2 a Poloniei, de + 1,9 % în PR3, sunt mai mari decât tendinţa reală a DUC pentru serviciile de navigaţie aeriană terminală de - 2,6 % observată pe parcursul PR2.
- (47) Prin urmare, Comisia consideră, în legătură cu adoptarea planului său final de performanţă în conformitate cu articolul 16 litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, că Polonia trebuie să justifice în continuare obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de navigaţie aeriană terminală pentru PR3, ţinând seama de observaţiile prezentate în considerentele 45 şi 46, sau trebuie să revizuiască în sens descrescător obiectivele respective.

CONCLUZII

- (48) Pe baza evaluării prezentate în considerentele 9-47, Comisia a constatat că obiectivele de performanţă cuprinse în proiectul de plan de performanţă prezentat de Polonia sunt coerente cu obiectivele de performanţă la nivelul Uniunii.
- (49) Comisia observă că unele state membre şi-au exprimat intenţia de a include elementele de cost legate de detectarea dronelor din aeroporturi în bazele lor de cost pentru PR3. Pe baza elementelor cuprinse în proiectele de planuri de performanţă, nu s-a putut stabili cu precizie în ce măsură statele membre au inclus astfel de costuri determinate în bazele lor de cost pentru PR3 şi, în cazul în care aceste costuri au fost incluse, în ce măsură acestea sunt suportate în legătură cu furnizarea de servicii de navigaţie aeriană şi, prin urmare, ar putea fi considerate eligibile în cadrul sistemului de performanţă şi de tarifare. Serviciile Comisiei au trimis o cerere de informaţii ad-hoc tuturor statelor membre pentru a colecta informaţii relevante şi vor examina apoi costurile raportate de detectare a dronelor din aeroporturi în contextul verificării conformităţii ratei unitare. Prezenta decizie nu aduce atingere constatărilor şi concluziilor Comisiei pe tema costurilor de detectare a dronelor.
- (50) Ca răspuns la agresiunea militară a Rusiei împotriva Ucrainei, care a început la 24 februarie 2022, Uniunea a adoptat măsuri restrictive prin care interzice transportatorilor aeriени ruşi, oricărei aeronave înmatriculate în Rusia şi oricărei aeronave care nu este înmatriculată în Rusia şi care este deţinută sau închiriată sau controlată în alt mod de o persoană fizică sau juridică, entitate sau organism rus să aterizeze pe teritoriul Uniunii, să decoleze de pe acesta sau să îl survoleze. Aceste măsuri conduc la o reducere a traficului aerian în spaţiul aerian de deasupra teritoriului Uniunii. Cu toate acestea, impactul la nivelul Uniunii nu ar trebui să fie comparabil cu reducerea traficului aerian care a rezultat în urma izbucnirii pandemiei de COVID-19 în martie 2020. Prin urmare, este oportun să se menţină măsurile şi procesele existente pentru punerea în aplicare a sistemului de performanţă şi de tarifare în PR3,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Polonia în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004, enumerate în anexa la prezenta decizie, sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de-a treia perioadă de referință prevăzută în Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Polone.

Adoptată la Bruxelles, 13 aprilie 2022.

Pentru Comisie
Adina VĂLEAN
Membru al Comisiei

ANEXĂ

Obiective de performanță incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Polonia în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004, care sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a treia perioadă de referință

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL SIGURANȚEI**Eficacitatea managementului siguranței**

Polonia	Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A al AESA la nivelul D.				
Furnizori de servicii de navigație aeriană vizați	Obiectiv de management al siguranței	2021	2022	2023	2024
PANSA Warmia i Mazury sp. z o.o. Port Lotniczy Bydgoszcz S. A.	Politica și obiectivele în domeniul siguranței	C	C	C	C
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	C	C	C	D
	Asigurarea siguranței	C	C	C	C
	Promovarea siguranței	C	C	C	C
	Cultura siguranței	C	C	C	C

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL MEDIULUI**Eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale**

	2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de mediu pentru serviciile de rută ale Poloniei , exprimate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %
Valori de referință pentru Polonia	1,65 %	1,65 %	1,65 %	1,65 %

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL CAPACITĂȚII**Întârzierea ATFM medie pe rută în minute per zbor**

	2021	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de capacitate pentru serviciile de rută ale Poloniei , în minute de întârziere ATFM per zbor	0,07	0,12	0,12	0,12
Valori de referință pentru Polonia	0,07	0,12	0,12	0,12

DOMENIUL-CHEIE DE PERFORMANȚĂ AL RENTABILITĂȚII
Costul unitar determinat pentru serviciile de navigație aeriană de rută

Zona tarifară de rută a Poloniei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-20-21	2022	2023	2024
Proiecte de obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută , exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	169,6 PLN	174,8 PLN	320,1 PLN	200,2 PLN	172,0 PLN	163,2 PLN
	39,85 EUR	41,07 EUR	75,24 EUR	47,05 EUR	40,42 EUR	38,35 EUR