

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***[notificată cu numărul C(2022) 8716]***(Numai textul în limba suedeză 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 (regulamentul-cadru) ⁽¹⁾, în special articolul 11 alineatul (3) litera (c),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 tarifyare în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013 ⁽²⁾, în special articolul 15 alineatul (2),

întrucât:

CONSIDERAȚII GENERALE

- (1) În conformitate cu articolul 10 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, statele membre au obligația de a elabora planuri de performanță, fie la nivel național, fie la nivelul blocurilor funcționale de spațiu aerian („FAB”), care trebuie să includă 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.
- (2) 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 pentru PR3 prezentate ulterior în octombrie 2019 de statele membre au fost elaborate înainte de izbucnirea pandemiei de COVID-19 în martie 2020, acestea nu au ținut cont de reducerea considerabilă a traficului aerian cauzată de măsurile luate de statele membre și de țările terțe pentru a limita răspândirea pandemiei.
- (3) 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 ⁽⁴⁾ prevede măsuri excepționale pentru PR3, care derogă de la dispozițiile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317. La 2 iunie 2021, Comisia a adoptat Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 ⁽⁵⁾ de stabilire a obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3. Pe această bază, în octombrie 2021, statele membre au prezentat Comisiei proiecte de planuri de performanță care conțin obiective de performanță locale revizuite pentru PR3.

⁽¹⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 1.⁽²⁾ 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⁾ 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 tarifyare din cadrul Cerului unic european luate în contextul pandemiei de COVID-19 (JO L 366, 4.11.2020, p. 7).⁽⁵⁾ 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).

- (4) Decizia de punere în aplicare (UE) 2022/728 a Comisiei ⁽⁶⁾ s-a adresat Belgiei, Germaniei, Greciei, Franței, Ciprului, Letoniei, Luxemburgului, Maltei, Țărilor de Jos, României și Suediei. În decizia respectivă, Comisia a constatat că obiectivele de performanță în domeniul rentabilității pentru serviciile de rută incluse în proiectul de plan de performanță pentru PR3 al Suediei nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și a emis recomandări pentru revizuirea obiectivelor respective.
- (5) Ca răspuns la războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, care a început la 24 februarie 2022, Uniunea a impus măsuri restrictive prin care interzice transportatorilor aerieni ruși, oricărei aeronave înmatriculate în Rusia și oricărei aeronave care nu este înmatriculată în Rusia dar este deținută sau închiriată sau controlată în alt mod de o persoană fizică sau juridică, entitate sau organism rus să aterizeze pe teritoriul Uniunii și să decoleze de pe acesta sau să îl survoleze. Aceste măsuri restrictive și contramăsurile adoptate de Rusia au determinat modificări ale traficului aerian în spațiul aerian european. Anumite state membre, inclusiv Suedia, au fost grav afectate de o reducere semnificativă a numărului de survoluri în spațiul aerian aflat în responsabilitatea lor. Cu toate acestea, la nivelul Uniunii, impactul observat asupra numărului de zboruri a fost limitat, ceea ce contrastează cu reducerea drastică a traficului aerian în întreaga Europă care a rezultat în urma izbucnirii pandemiei de COVID-19.
- (6) La 13 iulie 2022, Suedia a prezentat un proiect de plan de performanță revizuit pentru PR3 (denumit în continuare „proiectul de plan de performanță revizuit”) în vederea evaluării de către Comisie.
- (7) Organismul de evaluare a performanței, care asistă Comisia la implementarea sistemului de performanță în temeiul articolului 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, a prezentat Comisiei un raport care conține avizul său privind evaluarea proiectului de plan de performanță revizuit.
- (8) În conformitate cu articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia a evaluat coerența obiectivelor de performanță locale incluse în proiectul de plan de performanță revizuit 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 o revizuire a elementelor prevăzute la punctul 2 din anexa IV la regulamentul de punere în aplicare respectiv.
- (9) Previziunile de bază privind traficul ale Serviciului de statistică și previziuni al Eurocontrol („STATFOR”) publicate în iunie 2022 țin seama de modificarea circumstanțelor menționată în considerentul 5. Pe baza previziunilor respective, Comisia observă că Suedia se confruntă în continuare cu o deteriorare semnificativă a perspectivelor de trafic pentru restul PR3 ca urmare a războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. Întrucât aceste modificări ale circumstanțelor au un impact considerabil asupra obiectivelor de performanță incluse în proiectul de plan de performanță revizuit, ele trebuie luate în considerare pentru evaluarea obiectivelor de performanță locale incluse în proiectul respectiv.

EVALUAREA COMISIEI

Evaluarea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al siguranței

- (10) Pentru domeniul-cheie de performanță al siguranței, Comisia a evaluat coerența obiectivelor prezentate de Suedia în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței furnizorilor de servicii de navigație aeriană („ANSP”) pe baza criteriului prevăzut la punctul 1.1 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (11) Obiectivele de performanță locale în domeniul siguranței propuse de Suedia pentru principalul furnizor de servicii de navigație aeriană, LFV, în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței, defalcate pe obiective de management al siguranței și exprimate ca nivel de implementare, sunt următoarele:

⁽⁶⁾ Decizia de punere în aplicare (UE) 2022/728 a Comisiei din 13 aprilie 2022 privind lipsa de coerență a anumitor obiective de performanță incluse în proiectele de planuri de performanță la nivel național și la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian prezentate de Belgia, Germania, Grecia, Franța, Cipru, Letonia, Luxemburg, Malta, Țările de Jos, România și Suedia în temeiul Regulamentului (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 și care prevede recomandări pentru revizuirea obiectivelor respective (JO L 135, 12.5.2022, p. 4).

Suedia	Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A la nivelul D ale Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației				
Furnizorul de servicii de navigație aeriană vizat	Obiectiv de management al siguranței	2022	2023	2024	Obiective la nivelul Uniunii (2024)
LFV	Politica și obiectivele în domeniul siguranței	C	C	C	C
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	D	D	D	D
	Asigurarea siguranței	C	C	C	C
	Promovarea siguranței	C	C	C	C
	Cultura siguranței	C	C	C	C

- (12) Obiectivele de performanță în domeniul siguranței propuse de Suedia pentru LFV sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.
- (13) Comisia ia act de faptul că proiectul de plan de performanță revizuit nu stabilește măsuri specifice pentru LFV în vederea realizării obiectivelor de siguranță locale. Cu toate acestea, planul prezintă măsuri generale, cum ar fi monitorizarea și aplicarea unor măsuri de atenuare pentru gestionarea riscurilor specifice și evaluarea, prin intermediul sistemului de management al siguranței, a modificărilor aduse sistemului funcțional. Având în vedere evaluarea efectuată de organismul de evaluare a performanței, Comisia constată că LFV a atins deja nivelul obiectivelor stabilite la nivelul Uniunii și, prin urmare, Suedia nu a prevăzut măsuri suplimentare pentru LFV în vederea realizării acestor obiective.
- (14) Obiectivele de siguranță propuse de Suedia pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană terminală care fac obiectul proiectului de plan de performanță revizuit, și anume ACR, SDATS și AFAB, sunt, de asemenea, coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. Comisia observă, de asemenea, că Suedia a stabilit măsuri pentru acești ANSP în vederea îndeplinirii obiectivelor lor de performanță în domeniul siguranței.
- (15) Pe baza constatărilor expuse în considerentele 11, 12, 13 și 14 și având în vedere că obiectivele de performanță în domeniul siguranței la nivelul Uniunii stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 trebuie atinse până în ultimul an al PR3, și anume 2024, obiectivele incluse în proiectul de plan de performanță revizuit trebuie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al siguranței.

Evaluarea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al mediului

- (16) Pentru domeniul-cheie de performanță al mediului, coerența obiectivelor prezentate de Suedia 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 incluse în proiectul de plan de performanță revizuit au fost comparate cu valorile de referință pentru eficiența zborului orizontal pe rută pertinente 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.
- (17) 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, înainte de izbucnirea pandemiei de COVID-19, 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 mod similar, obiectivele locale de performanță în domeniul mediului pentru anul 2021 stabilite de statele membre în proiectele de planuri de performanță prezentate în octombrie 2021 nu au putut fi modificate retroactiv în proiectele de planuri de performanță revizuite. Prin urmare, coerența obiectivelor locale de performanță în domeniul mediului cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii trebuie evaluată în raport cu anii calendaristici 2022, 2023 și 2024.

- (18) Obiectivele de performanță în domeniul-cheie de performanță al mediului propuse de Suedia și valorile de referință naționale corespunzătoare pentru PR3 din ERNIP, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, sunt următoarele:

Suedia	2022	2023	2024
Obiective în domeniul-cheie de performanță al mediului , exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	1,05 %	1,05 %	1,05 %
Valori de referință	1,05 %	1,05 %	1,05 %

- (19) Comisia observă că obiectivele de mediu propuse de Suedia sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru anii calendaristici 2022, 2023 și 2024.
- (20) Comisia ia act de faptul că Suedia a prezentat în proiectul de plan de performanță revizuit măsuri pentru realizarea obiectivelor locale de performanță în domeniul mediului, care includ implementarea planificată a unui spațiu aerian cu rute libere transfrontalier cu Polonia.
- (21) Pe baza constatărilor de la considerentele 18, 19 și 20, obiectivele incluse în proiectul de plan de performanță revizuit trebuie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului.

Evaluarea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al capacității

- (22) Pentru domeniul-cheie de performanță al capacității, coerența obiectivelor prezentate de Suedia 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 incluse în proiectul de plan de performanță revizuit au fost comparate cu valorile de referință pertinente 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.
- (23) 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, înainte de izbucnirea pandemiei de COVID-19, 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 mod similar, obiectivele locale de performanță în domeniul capacității pentru anul 2021 stabilite de statele membre în proiectele de planuri de performanță prezentate în octombrie 2021 nu au putut fi modificate retroactiv în proiectele de planuri de performanță revizuite. Prin urmare, coerența obiectivelor locale de performanță în domeniul capacității cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii trebuie evaluată în raport cu anii calendaristici 2022, 2023 și 2024.
- (24) Obiectivele de capacitate pentru serviciile de rută propuse de Suedia pentru PR3, exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor, și valorile de referință corespunzătoare din Planul de administrare a rețelei sunt următoarele:

Suedia	2022	2023	2024
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității , exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor	0,07	0,08	0,08
Valori de referință	0,07	0,08	0,08

- (25) Comisia observă că obiectivele de capacitate propuse de Suedia sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru anii calendaristici 2022, 2023 și 2024.
- (26) Comisia observă că Suedia a prezentat în proiectul de plan de performanță revizuit măsuri pentru realizarea obiectivelor de capacitate locale pentru serviciile de rută. Aceste măsuri includ punerea în aplicare a proiectului suedez de spațiu aerian („SWEA”) și o creștere a numărului de controlori de trafic aerian („ATCO”) în echivalente normă întreagă în PR3 și ulterior pentru a răspunde cererii viitoare de trafic, inclusiv în perspectiva pensionărilor planificate ale ATCO. Comisia ia act de faptul că, în comparație cu proiectul de plan de performanță prezentat în 2021, numărul planificat de ATCO în echivalente normă întreagă activi în centrele de control regionale din Stockholm și Malmö a fost revizuit în sens descrescător ca urmare a modificării circumstanțelor prezentate în considerentele 5 și 9.
- (27) Pe baza constatărilor de la considerentele 24, 25 și 26, obiectivele incluse în proiectul de plan de performanță revizuit trebuie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al capacității.

Revizuirea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

- (28) În ceea ce privește aeroporturile care intră sub incidența Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 în temeiul articolului 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul de punere în aplicare respectiv, Comisia a completat evaluarea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de rută cu o revizuire a obiectivelor 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 respectiv. Aceste obiective nu suscită preocupări în ceea ce privește Suedia.

Evaluarea obiectivelor de performanță în domeniul-cheie de performanță al rentabilității

- (29) Comisia a concluzionat în Decizia de punere în aplicare (UE) 2022/728 că obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse incluse în proiectul de plan de performanță prezentat de Suedia în 2021 nu sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. Suedia a propus obiective revizuite de rentabilitate pentru serviciile de rută în proiectul său de plan de performanță revizuit.
- (30) Tabelul de mai jos prezintă obiectivele inițiale de performanță în domeniul rentabilității pentru serviciile de rută pentru PR3 în ceea ce privește zona tarifară a Suediei, astfel cum figurează în proiectul de plan de performanță prezentat în 2021, și proiectele de obiective de performanță revizuite corespunzătoare incluse în proiectul de plan de performanță revizuit.

Zona tarifară de rută a Suediei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Obiectivele inițiale de rentabilitate pentru serviciile de rută (incluse în proiectul de plan de performanță prezentat în 2021), exprimate în cost unitar determinat pentru serviciile de rută (în termeni reali la prețurile din 2017)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR
Obiectivele revizuite de rentabilitate pentru serviciile de rută (incluse în proiectul de plan de performanță revizuit), exprimate în cost unitar determinat pentru serviciile de rută (în termeni reali la prețurile din 2017)	604,02 SEK	537,87 SEK	1 361,88 SEK	774,65 SEK	650,98 SEK	587,62 SEK
	62,70 EUR	55,84 EUR	141,38 EUR	80,42 EUR	67,58 EUR	61,00 EUR

- (31) Comisia observă că Suedia și-a revizuit obiectivele locale de rentabilitate pentru 2022, 2023 și 2024, ceea ce are ca rezultat, în comparație cu proiectul de plan de performanță prezentat în 2021, un cost unitar determinat global („DUC”) cu 8,2 % mai ridicat în acești ani calendaristici și cu 7,1 % mai ridicat pe parcursul PR3 în ansamblu. Aceste creșteri ale DUC rezultă din deteriorarea semnificativă a previziunilor de trafic, care a fost cauzată de reducerea traficului aerian în spațiul aerian al Suediei ca urmare a războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, astfel cum se menționează în considerentele 5 și 9. Cu toate acestea, numărul mai mic de unități de servicii prevăzute pentru anii calendaristici 2022, 2023 și 2024 a fost parțial compensat de Suedia printr-o reducere a costurilor determinate.

- (32) În plus, Suedia a aplicat o ajustare în sens crescător a valorii de referință pentru 2014, în timp ce valoarea de referință pentru 2019 a fost ajustată în sens descrescător. Suedia explică în proiectul de plan de performanță revizuit că valorile de referință pentru 2014 și 2019 au fost ajustate în principal pentru a ține seama de impactul sumelor unice semnificative legate de costurile efective ale pensiilor înregistrate pentru anii calendaristici respectivi și care afectează comparabilitatea cu costurile determinate ale PR3. În plus, Suedia a aplicat două ajustări suplimentare ale valorii de referință pentru 2019, care au fost justificate de modificări ale domeniului de aplicare al zonei tarifare de rută între a doua perioadă de referință („PR2”) și PR3 și de o modificare a metodei aplicate de Suedia pentru deducerea finanțării publice primite de ANSP din tarifele de rută plătite de utilizatori.
- (33) Comisia observă că ipotezele privind traficul utilizate în proiectul de plan de performanță revizuit se bazează pe previziunile de bază privind traficul ale serviciului STATFOR al Eurocontrol publicate în iunie 2022. Unitățile de servicii de rută prevăzute pentru zona tarifară pentru anii calendaristici 2022, 2023 și 2024, în comparație cu cifrele incluse în proiectul de plan de performanță, sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Zona tarifară de rută a Suediei	2022	2023	2024
Previziunile inițiale privind traficul (incluse în proiectul de plan de performanță prezentat în 2021), exprimate în mii de unități de servicii de rută	3 173	3 637	3 906
Previziunile actualizate privind traficul (incluse în proiectul de plan de performanță revizuit), exprimate în mii de unități de servicii de rută	2 724	3 248	3 367
Diferență	– 14,2 %	– 10,7 %	– 13,8 %

- (34) În comparație cu proiectul de plan de performanță prezentat în 2021, reducerile anuale ale numărului de unități de servicii pentru anii calendaristici 2022, 2023 și 2024 se situează aproximativ între – 11 % și – 14 %. În consecință, se preconizează că unitățile de servicii de rută pentru Suedia vor rămâne, în 2024, cu 11,1 % sub nivelul lor anterior pandemiei (anul calendaristic 2019), deși anterior se preconiza, în previziunile de bază privind traficul ale STATFOR din octombrie 2021, că acestea vor depăși nivelul anterior pandemiei cu 3,1 %.
- (35) Cu toate acestea, așa cum se arată în tabelul de mai jos, se preconizează că mișcările de aeronave din spațiul aerian suedez efectuate în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) nu vor scădea în același ritm ca unitățile de servicii de rută. Această discrepanță se datorează reducerii semnificative a survolărilor, care, în medie, generează un număr proporțional mai mare de unități de servicii de rută decât zborurile care aterizează și decolează de pe aeroporturile din Suedia.

Zona tarifară de rută a Suediei	2022	2023	2024
Previziunile inițiale privind traficul (incluse în proiectul de plan de performanță prezentat în 2021), exprimate în mii de mișcări IFR	685	771	824
Previziunile actualizate privind traficul (incluse în proiectul de plan de performanță revizuit), exprimate în mii de mișcări IFR	626	751	773
Diferență	– 8,6 %	– 2,6 %	– 6,2 %

- (36) Prin urmare, Comisia observă că volumul de muncă al ANSP, care este determinat de zborurile controlate, nu este prevăzut să scadă în corelație cu reducerea veniturilor care rezultă din numărul mai mic de unități de servicii de rută.

- (37) Costurile determinate revizuite pentru anii calendaristici 2022, 2023 și 2024, exprimate în termeni reali la prețurile din 2017, sunt prezentate în tabelul de mai jos. Comisia observă că Suedia a revizuit în sens descrescător costurile determinate în termeni reali pentru fiecare dintre anii calendaristici respectivi.

Zona tarifară de rută a Suediei	2022	2023	2024
<i>Costurile determinate inițiale în termeni reali la prețurile din 2017 (incluse în proiectul de plan de performanță prezentat în 2021)</i>	2 146 M SEK	2 202 M SEK	2 230 M SEK
Costurile determinate revizuite în termeni reali la prețurile din 2017 (incluse în proiectul de plan de performanță revizuit)	2 110 M SEK	2 114 M SEK	1 979 M SEK
Diferență	- 1,7 %	- 4,0 %	- 11,3 %

- (38) Proiectul de plan de performanță revizuit cuprinde o previziune actualizată privind inflația pentru Suedia pentru anii calendaristici 2022, 2023 și 2024, astfel cum figurează în tabelul următor.

Zona tarifară de rută a Suediei	2022	2023	2024
<i>Indicele inițial al inflației, cu variația anuală estimată a inflației indicată între paranteze (date incluse în proiectul de plan de performanță prezentat în 2021)</i>	107,4 (1,3 %)	109,1 (1,6 %)	111,1 (1,8 %)
Indicele revizuit al inflației, cu variația anuală a inflației indicată între paranteze (date incluse în proiectul de plan de performanță revizuit)	112,4 (4,8 %)	114,9 (2,2 %)	116,9 (1,7 %)

- (39) Ca urmare a actualizării previziunilor privind inflația, costurile determinate revizuite în termeni nominali pentru anul calendaristic 2022 au crescut, în timp ce cele pentru 2023 au rămas neschimbate. Pentru anul calendaristic 2024, costurile determinate nominale sunt mai mici decât cele din proiectul de plan de performanță prezentat în 2021.

Zona tarifară de rută a Suediei	2022	2023	2024
<i>Costurile determinate inițiale în termeni nominali (incluse în proiectul de plan de performanță prezentat în 2021)</i>	2 269 M SEK	2 359 M SEK	2 424 M SEK
Costurile determinate revizuite în termeni nominali (incluse în proiectul de plan de performanță revizuit)	2 310 M SEK	2 359 M SEK	2 234 M SEK
Diferență	+ 1,8 %	0,0 %	- 7,8 %

- (40) Comisia a evaluat coerența obiectivelor revizuite în domeniul rentabilității propuse de Suedia 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.
- (41) 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, de + 2,2 % pe durata PR3, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de + 1,0 %. Valoarea de referință ajustată pentru 2019 stabilită de Suedia, menționată în considerentul 32, are un impact negativ asupra tendinței DUC calculate. Tendința DUC din Suedia s-a deteriorat în comparație cu tendința DUC de + 0,2 % calculată pe baza proiectului de plan de performanță prezentat în 2021.

- (42) 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 pe durata PR2 și PR3, de - 0,3 %, reprezintă o performanță mai slabă decât tendința pe termen lung de la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de - 1,3 %. Valoarea de referință ajustată pentru 2014 stabilită de Suedia, menționată în considerentul 32, are un impact pozitiv asupra tendinței DUC pe termen lung calculate. Tendința DUC pe termen lung din Suedia s-a îmbunătățit în comparație cu tendința DUC pe termen lung de + 1,0 % calculată pe baza proiectului de plan de performanță prezentat în 2021.
- (43) Așa cum s-a menționat în considerentele 33 și 34, Comisia reamintește că previziunile privind unitățile de servicii ale Suediei pentru PR3 au fost revizuite semnificativ în sens descrescător din cauza modificărilor traficului rezultate în urma războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. Prin urmare, este necesar și oportun să se examineze, în sensul criteriilor de evaluare examinate în considerentele 41 și 42, dacă Suedia ar respecta tendințele în materie de rentabilitate la nivelul Uniunii în absența reducerii drastice a traficului pentru anii calendaristici 2022, 2023 și 2024 ca urmare a modificării circumstanțelor.
- (44) Comisia a recalculat așadar tendința DUC din Suedia pe parcursul PR3 și tendința DUC pe termen lung din Suedia pe parcursul PR2 și PR3, utilizând previziunile de bază privind traficul ale serviciului STATFOR al Eurocontrol din octombrie 2021. În urma acestei recalculări, pentru zona tarifară de rută a Suediei, tendința DUC ajustată este de - 1,5 % pe parcursul PR3 și tendința DUC pe termen lung ajustată este de - 1,9 %. Ambele tendințe ajustate se situează sub tendințele DUC corespunzătoare la nivelul Uniunii, de + 1,0 % și, respectiv, - 1,3 %. Prin urmare, Comisia concluzionează că Suedia îndeplinește criteriile de evaluare examinate în considerentele 41 și 42 în absența modificărilor traficului cauzate de războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei.
- (45) 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 pentru DUC la nivelul zonei tarifare a Suediei, de 55,84 EUR (la prețurile din 2017), este cu 24,8 % mai ridicată decât valoarea de referință medie, de 44,74 EUR (la prețurile din 2017), a grupului comparativ relevant.
- (46) Comisia recunoaște că obiectivele de rentabilitate revizuite pentru zona tarifară a Suediei sunt mai ridicate decât obiectivele inițiale incluse în proiectul de plan de performanță prezentat în 2021. Această deteriorare se datorează însă în întregime ipotezelor semnificativ mai scăzute privind traficul. Dacă se exclude impactul negativ al modificărilor traficului cauzate de războiul de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei, este clar că Suedia respectă atât tendința DUC la nivelul Uniunii, cât și tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii.
- (47) În plus, așa cum se menționează în considerentul 37, Comisia reamintește că Suedia și-a redus costurile determinate în termeni reali pentru restul PR3 ca răspuns la deteriorarea ipotezelor privind traficul. Comisia observă că aceste măsuri de limitare a costurilor sunt, în general, proporționale cu numărul mai mic de mișcări IFR preconizate pentru anii calendaristici 2022, 2023 și 2024, astfel cum este indicat în considerentul 35.
- (48) În consecință, Comisia consideră că, în ansamblu, Suedia a dat curs în mod adecvat recomandărilor prevăzute la articolul 3 din Decizia de punere în aplicare (UE) 2022/728 în ceea ce privește revizuirea obiectivelor sale de performanță locale în domeniul rentabilității.
- (49) Pe baza constatărilor de la considerentele 30-48, obiectivele incluse în proiectul de plan de performanță revizuit trebuie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității.

Revizuirea obiectivelor de rentabilitate revizuite pentru serviciile de navigație aeriană terminală

- (50) În ceea ce privește aeroporturile care intră sub incidența Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 în temeiul articolului 1 alineatele (3) și (4) din regulamentul de punere în aplicare respectiv, Comisia a completat evaluarea obiectivelor de rentabilitate pentru serviciile de rută cu o revizuire a obiectivelor de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, în conformitate cu punctul 2.1 litera (c) din anexa IV la regulamentul de punere în aplicare respectiv.
- (51) În Decizia de punere în aplicare (UE) 2022/728, Comisia și-a exprimat îngrijorarea cu privire la obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală propuse de Suedia în proiectul de plan de performanță prezentat în 2021 și a considerat că Suedia trebuie să ofere mai multe justificări pentru obiectivele respective sau să le revizuiască în sens descrescător.

- (52) Comisia observă că Suedia și-a justificat în mod corespunzător, în proiectul de plan de performanță revizuit, obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală, inclusiv prin referire la reducerea numărului de zboruri din zona tarifară terminală în comparație cu PR2 și la impactul puternic al pensionărilor controlorilor de trafic aerian asupra bazei de cost pentru serviciile de navigație aeriană terminală în cursul PR3. Comisia nu are alte observații cu privire la obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală incluse în proiectul de plan de performanță revizuit.

CONCLUZII

- (53) Având în vedere cele de mai sus, Comisia a constatat că obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță revizuit sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectivele de performanță incluse în proiectul de plan de performanță revizuit prezentat de Suedia 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 prevăzute în Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Regatului Suediei.

Adoptată la Bruxelles, 5 decembrie 2022.

Pentru Comisie
Adina VĂLEAN
Membru al Comisiei

ANEXĂ

Obiective de performanță incluse în proiectul de plan de performanță revizuit prezentat de Suedia 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**

Suedia	Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A al AESA la nivelul D			
Furnizorul de servicii de navigație aeriană vizat	Obiectiv de management al siguranței	2022	2023	2024
LFV	Politica și obiectivele în domeniul siguranței	C	C	C
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	D	D	D
	Asigurarea siguranței	C	C	C
	Promovarea siguranței	C	C	C
	Cultura siguranței	C	C	C

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

Suedia	2022	2023	2024
Obiective în domeniul-cheie de performanță al mediului, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	1,05 %	1,05 %	1,05 %

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

Suedia	2022	2023	2024
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității, exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor	0,07	0,08	0,08

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

Zona tarifară de rută a Suediei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Obiective de rentabilitate revizuite pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	604,02 SEK	537,87 SEK	1 361,88 SEK	774,65 SEK	650,98 SEK	587,62 SEK
	62,70 EUR	55,84 EUR	141,38 EUR	80,42 EUR	67,58 EUR	61,00 EUR