

DECIZIA (UE) 2023/177 A COMISIEI**din 14 decembrie 2022**

privind coerența obiectivelor de performanță incluse în proiectul revizuit de plan de performanță prezentat de Germania 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) 9233]

(Numai textul în limba engleză 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 prevede măsuri excepționale pentru PR3, care derogă de la dispozițiile Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2019/317 ⁽⁴⁾. La 2 iunie 2021, Comisia a adoptat Decizia de punere în aplicare (UE) 2021/891 a Comisiei ⁽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) La 13 aprilie 2022, Comisia a adoptat Decizia de punere în aplicare (UE) 2022/728 a Comisiei ⁽⁶⁾ adresată Belgiei, Germaniei, Greciei, Franței, Ciprului, Letoniei, Luxemburgului, Maltei, Țărilor de Jos, României și Suediei. Decizia respectivă a stabilit că, în ceea ce privește proiectul de plan de performanță stabilit la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian de către Republica Federală Germania („Germania”), împreună cu Belgia, Franța, Luxemburg și Țările de Jos (denumit în continuare „proiectul de plan de performanță FABEC”), obiectivele de performanță în materie de rentabilitate pentru serviciile de rută pentru zona tarifară Belgia-Luxemburg nu erau coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și a emis recomandări de revizuire a obiectivelor respective. Decizia de punere în aplicare (UE) 2022/728 nu a inclus nicio constatare cu privire la obiectivele de performanță aplicabile serviciilor de navigație aeriană furnizate în spațiul aerian al Germaniei.
- (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 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, Germania, împreună cu Belgia, Franța, Luxemburg și Țările de Jos, a prezentat Comisiei un proiect revizuit de plan de performanță FABEC pentru PR3.
- (7) La 24 octombrie 2022, Comisia a concluzionat că obiectivele de performanță revizuite în materie de rentabilitate propuse pentru zona tarifară de rută Belgia-Luxemburg continuă să dea naștere la îndoieli cu privire la coerența lor cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii. Prin urmare, Comisia a inițiat examinarea detaliată în conformitate cu articolul 15 alineatul (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 în ceea ce privește obiectivele de performanță respective, care sunt incluse în proiectul revizuit de plan de performanță FABEC prezentat la 13 iulie 2022. Comisia a notificat acest lucru Belgiei, Franței, Germaniei, Luxemburgului și Țărilor de Jos prin Decizia (UE) 2022/2255 ⁽⁷⁾.
- (8) La 3 noiembrie 2022, Germania a informat Comisia că s-a retras din proiectul revizuit de plan de performanță FABEC și a transmis Comisiei un proiect revizuit de plan de performanță pentru PR3 stabilit la nivel național (denumit în continuare „proiectul revizuit de plan național de performanță”). Proiectul revizuit de plan național de performanță menține obiectivele de performanță pentru serviciile de navigație aeriană furnizate în spațiul aerian al Germaniei la nivelul stabilit în proiectul revizuit de plan de performanță FABEC prezentat la 13 iulie 2022. Proiectul revizuit de plan de performanță FABEC nu a generat efectiv beneficii sau sinergii suplimentare în materie de performanță pentru Germania. Proiectul revizuit de plan național de performanță nu enumeră niciun impact negativ care rezultă din întreruperea activităților de planificare a performanței și de stabilire a obiectivelor la nivelul FABEC.
- (9) 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 evaluarea sa cu privire la proiectul revizuit de plan național de performanță.

⁽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).

⁽⁷⁾ Decizia (UE) 2022/2255 a Comisiei din 24 octombrie 2022 privind inițierea examinării detaliate a anumitor obiective de performanță incluse în proiectul revizuit de plan de performanță pentru a treia perioadă de referință prezentat la nivelul blocului funcțional de spațiu aerian de către Belgia, Germania, Franța, Luxemburg și Țările de Jos în temeiul Regulamentului (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 297, 17.11.2022, p. 71).

- (10) În conformitate cu articolul 15 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia, ținând seama de circumstanțele locale, a evaluat coerența obiectivelor de performanță locale incluse în proiectul revizuit de plan național de performanță pe baza criteriilor de evaluare prevăzute la punctul 1 din anexa IV la regulamentul respectiv. În ceea ce privește fiecare domeniu-cheie de performanță și obiectivele de performanță aferente, Comisia și-a completat evaluarea prin revizuirea elementelor prevăzute la punctul 2 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (11) Previziunile de bază privind traficul ale Serviciului de statistică și previziuni al Eurocontrol („STATFOR”), publicate în iunie 2022, țin seama de evoluția circumstanțelor în ceea ce privește traficul aerian în spațiul aerian european în urma războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. Pe baza previziunilor respective, Comisia observă că nu se așteaptă ca Germania să se confrunte cu schimbări majore ale fluxurilor de trafic aerian pe parcursul PR3 ca urmare a războiului de agresiune al Rusiei împotriva Ucrainei. Prin urmare, această modificare a circumstanțelor nu are un impact direct asupra obiectivelor de performanță incluse în proiectul revizuit de plan național de performanță sau asupra evaluării de către Comisie a obiectivelor respective în ceea ce privește coerența lor cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.
- (12) Germania este de acord, în mod excepțional, să renunțe la drepturile care îi revin în temeiul articolului 342 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, coroborat cu articolul 3 din Regulamentul nr. 1/1958 ⁽⁸⁾, și ca prezenta decizie să fie adoptată și notificată în limba engleză.

EVALUAREA COMISIEI

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

- (13) Pentru domeniul-cheie de performanță al siguranței, Comisia a evaluat coerența obiectivelor incluse în proiectul revizuit de plan național de performanță prezentat de Germania în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței furnizorilor de servicii de navigație aeriană („ANSP”) în conformitate cu punctul 1.1 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (14) Obiectivele de performanță locale în domeniul siguranței propuse de Germania în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței, defalcate pe obiective de management al siguranței și exprimate ca nivel de implementare, sunt următoarele:

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

⁽⁸⁾ Regulamentul nr. 1 de stabilire a regimului lingvistic al Comunității Economice Europene (JO 17, 6.10.1958, p. 385/58).

- (15) Obiectivele de performanță în domeniul siguranței propuse de Germania pentru furnizorul de servicii de navigație aeriană, și anume Deutsche Flugsicherung („DFS”), sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.
- (16) Comisia ia act de faptul că proiectul revizuit de plan național de performanță stabilește măsuri pentru DFS privind atingerea obiectivelor de siguranță la nivel local, cum ar fi sondaje și campanii periodice privind cultura siguranței, actualizări periodice ale planului de siguranță al ANSP și un proces specific de gestionare a schimbărilor.
- (17) Prin urmare, în lumina considerentelor 14, 15 și 16, 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 din domeniul-cheie de performanță al siguranței incluse în proiectul revizuit de plan național de performanță trebuie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.

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

- (18) Pentru domeniul-cheie de performanță al mediului, coerența obiectivelor prezentate de Germania în ceea ce privește eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale a fost evaluată în conformitate cu punctul 1.2 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, obiectivele propuse incluse în proiectul revizuit de plan național de performanță al Germaniei 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 2 iunie 2021, data adoptării obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3.
- (19) În ceea ce privește anul 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 pot fi modificate retroactiv în proiectele revizuite de planuri de performanță. Prin urmare, coerența obiectivelor locale de performanță în domeniul mediului cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii trebuie evaluată în raport cu anii 2022, 2023 și 2024.
- (20) Obiectivele de performanță în domeniul-cheie de performanță al mediului propuse de Germania și valorile de referință naționale corespunzătoare pentru PR3 din ERNIP, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, sunt următoarele:

Germania	2022	2023	2024
Obiective în domeniul-cheie de performanță al mediului , exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	2,30 %	2,30 %	2,30 %
Valori de referință	2,30 %	2,30 %	2,30 %

- (21) Comisia observă că obiectivele de mediu propuse de Germania sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare dintre anii 2022, 2023 și 2024.
- (22) Comisia observă că, în proiectul său revizuit de plan național de performanță, Germania a prezentat diverse măsuri pentru atingerea obiectivelor de mediu locale, care includ operațiuni transfrontaliere pe rute libere cu șase țări învecinate, precum și eliminarea restricțiilor privind rutele și a plafoanelor nivelului de zbor. De asemenea, Comisia invită Germania să pună în aplicare toate măsurile recomandate în cadrul ERNIP pentru a îmbunătăți traiectoriile pe rută.

- (23) Prin urmare, având în vedere considerentele 20, 21 și 22, obiectivele din domeniul-cheie de performanță al mediului incluse în proiectul revizuit de plan de performanță al Germaniei trebuie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.

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

- (24) Pentru domeniul-cheie de performanță al capacității, coerența obiectivelor prezentate de Germania în ceea ce privește întârzierea în managementul fluxurilor de trafic aerian (ATFM) medie pe rută per zbor a fost evaluată în conformitate cu punctul 1.3 din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În consecință, obiectivele incluse în proiectul revizuit de plan de performanță au fost comparate cu valorile de referință pertinente stabilite în Planul de administrare a rețelei disponibil la 2 iunie 2021, data adoptării obiectivelor revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3.
- (25) În ceea ce privește anul 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 pot fi modificate retroactiv în proiectele revizuite de planuri de performanță. Prin urmare, coerența obiectivelor locale de performanță în domeniul capacității cu obiectivele de performanță corespunzătoare la nivelul Uniunii trebuie evaluată în raport cu anii 2022, 2023 și 2024.
- (26) Obiectivele de capacitate pentru serviciile de rută propuse de Germania pentru PR3, exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor, și valorile de referință corespunzătoare din Planul de administrare a rețelei sunt următoarele:

Germania	2022	2023	2024
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității, exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor	0,27	0,27	0,27
Valori de referință	0,27	0,27	0,27

- (27) Comisia observă că obiectivele de capacitate propuse de Germania sunt egale cu valorile de referință naționale corespunzătoare pentru fiecare dintre anii 2022, 2023 și 2024.
- (28) Comisia observă că, în proiectul său revizuit de plan național de performanță, Germania a prezentat măsuri pentru atingerea obiectivelor de capacitate locale pentru serviciile de rută. Aceste măsuri includ o modernizare tehnică a sistemului de management al traficului aerian, restructurarea spațiului aerian, consolidarea coordonării civilo-militare, creșterea numărului de controlori de trafic aerian în echivalent normă întreagă, flexibilizarea orarului pentru controlul traficului aerian și crearea de inițiative transfrontaliere de îmbunătățire a interoperabilității și a eficienței operaționale.
- (29) Prin urmare, având în vedere considerentele 26, 27 și 28, obiectivele din domeniul-cheie de capacitate al mediului incluse în proiectul revizuit de plan de performanță trebuie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.

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

- (30) 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 respectiv, Comisia și-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 (UE) 2019/317. S-a constatat că aceste obiective nu ridică probleme în ceea ce privește Germania.

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

- (31) Comisia a evaluat coerența obiectivelor revizuite în materie de rentabilitate propuse în proiectul revizuit de plan național de performanță în conformitate cu punctul 1.4 literele (a), (b) și (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (32) Obiectivele de rentabilitate pentru serviciile de rută propuse de Germania pentru PR3 sunt următoarele:

Zona tarifară de rută a Germaniei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR

- (33) În ceea ce privește punctul 1.4 litera (a) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că tendința costului unitar determinat (DUC) pentru serviciile de rută la nivelul zonei tarifare, de -2,4 % 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 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 de -3,8 % pe durata celei de a doua perioade de referință („PR2”) și a PR3 este cu mult sub tendința pe termen lung la nivelul Uniunii pentru aceeași perioadă, de -1,3 %.
- (35) În ceea ce privește punctul 1.4 litera (c) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia observă că valoarea de referință a Germaniei pentru costul unitar determinat, de 66,01 EUR exprimat la prețurile din 2017 (EUR2017), este cu 13,2 % mai mare decât valoarea de referință medie, de 58,33 EUR în EUR2017, a grupului comparativ relevant.
- (36) Este clar că Germania depășește cu o marjă semnificativă atât tendința DUC la nivelul Uniunii pentru PR3, cât și tendința DUC pe termen lung la nivelul Uniunii. În plus, DUC al Germaniei în 2024 este mai mic decât valorile de referință din 2014 și 2019, ceea ce arată că se obțin câștiguri efective de rentabilitate atât pe termen mediu, cât și pe termen lung. Prin urmare, Comisia consideră că, în ceea ce privește Germania, diferența dintre valoarea de referință și media grupului comparativ menționată în considerentul 35 nu împiedică coerența obiectivelor de performanță în domeniul rentabilității cu obiectivele de performanță în domeniul rentabilității la nivelul Uniunii.
- (37) Prin urmare, având în vedere considerentele 31-36, obiectivele din domeniul-cheie de rentabilitate incluse în proiectul revizuit de plan de performanță trebuie considerate coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii.

Revizuirea obiectivelor în materie de rentabilitate pentru serviciile de navigație aeriană terminală

- (38) 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 respectiv, Comisia și-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 (UE) 2019/317. S-a constatat că aceste obiective nu ridică probleme în ceea ce privește Germania.

Revizuirea sistemelor de stimulente menționate la articolul 11 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, în completarea evaluării de către Comisie a obiectivelor de capacitate

- (39) În conformitate cu punctul 2.1 litera (f) din anexa IV la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia și-a completat evaluarea obiectivelor de capacitate cu o revizuire a sistemelor de stimulente menționate la articolul 11 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. În acest sens, Comisia a examinat dacă sistemele de stimulente propuse îndeplinesc cerințele de fond prevăzute la articolul 11 alineatele (1) și (3) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (40) În Decizia de punere în aplicare (UE) 2022/728, Comisia a concluzionat că Germania trebuie să își revizuiască sistemul de stimulente pentru realizarea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de rută, astfel încât dezavantajul financiar maxim care decurge din sistemul de stimulente respectiv să fie stabilit la un nivel care să aibă un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscului. Comisia constată că Germania nu a adus nicio modificare sistemelor sale de stimulente în comparație cu proiectul de plan de performanță FABEC prezentat în 2021 și cu proiectul revizuit de plan de performanță al FABEC prezentat la 13 iulie 2022.
- (41) Prin urmare, având în vedere considerentul 40, Comisia concluzionează că sistemul de stimulente pentru capacitatea serviciilor de navigație aeriană de rută prevăzut în proiectul revizuit de plan național de performanță continuă să dea naștere unor preocupări. Comisia își reiterează așadar opinia potrivit căreia Germania trebuie să își revizuiască, 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, sistemul de stimulente pentru atingerea obiectivelor de capacitate pentru serviciile de navigație aeriană de rută, astfel încât dezavantajul financiar maxim care decurge din acest sistem de stimulente să fie stabilit la un nivel care să aibă un impact semnificativ asupra veniturilor expuse riscurilor, astfel cum se prevede în mod expres la articolul 11 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, care, în opinia Comisiei, trebuie să conducă la un dezavantaj financiar maxim egal sau mai mare cu 1 % din costurile determinate.

CONCLUZII

- (42) Având în vedere cele de mai sus, Comisia constată că obiectivele de performanță incluse în proiectul revizuit de plan național de performanță prezentat de Germania sunt coerente cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiectivele de performanță incluse în proiectul revizuit de plan de performanță prezentat de Germania la 3 noiembrie 2022, 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 Republicii Federale Germania.

Adoptată la Bruxelles, 14 decembrie 2022.

Pentru Comisie
Adina-Ioana VĂLEAN
Membru al Comisiei

ANEXĂ

Obiective de performanță incluse în proiectul revizuit de plan de performanță prezentat de Germania în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 549/2004, considerate a fi 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**

Germania	Obiective privind eficacitatea managementului siguranței, exprimate ca nivel de implementare, variind de la nivelul A la nivelul D al AESA			
Furnizor de servicii de navigație aeriană vizat	Obiectiv de management al siguranței	2022	2023	2024
DFS	Politica și obiectivele de siguranță	C	C	C
	Managementul riscurilor la adresa siguranței	C	D	D
	Asigurarea siguranței	B	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**

Germania	2022	2023	2024
Obiective în domeniul-cheie de performanță al mediului, exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale	2,30 %	2,30 %	2,30 %

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

Germania	2022	2023	2024
Obiective în domeniul-cheie de performanță al capacității, exprimate în minute de întârziere ATFM per zbor	0,27	0,27	0,27

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

Zona tarifară de rută a Germaniei	Valoare de referință 2014	Valoare de referință 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Obiective de rentabilitate pentru serviciile de rută, exprimate în cost unitar determinat (în termeni reali la prețurile din 2017)	84,74 EUR	66,01 EUR	129,44 EUR	67,52 EUR	63,29 EUR	59,89 EUR