

## DECIZII

### 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**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

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) <sup>(1)</sup>, în special articolul 11 alineatul (3) litera (a),

întrucât:

- (1) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei <sup>(2)</sup> stabilește normele și procedurile detaliate pentru punerea în aplicare a sistemului de performanță și de tarifare și stabilește că cea de-a treia perioadă de referință („PR3”) a sistemului de performanță și de tarifare acoperă anii calendaristici 2020-2024 inclusiv.
- (2) Izbucnirea pandemiei de COVID-19 a cauzat, începând cu primul trimestru al anului calendaristic 2020, o scădere semnificativă a traficului aerian, ca urmare a măsurilor luate de statele membre și de țările terțe pentru a limita răspândirea pandemiei. Deși de atunci transportul aerian a continuat să fie puternic afectat de criza provocată de pandemia de COVID-19, se preconizează că sectorul se va redresa treptat în cursul PR3. Totuși, persistă o incertitudine însemnată în ceea ce privește ritmul și intensitatea redresării, care depind de evoluția situației sanitare și economice din Uniune și din restul lumii.
- (3) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 au fost stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903 a Comisiei <sup>(3)</sup>. Întrucât obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și proiectele de planuri de performanță adoptate 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.
- (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 <sup>(4)</sup> prevede măsuri extraordinare pentru PR3, care derogă de la dispozițiile din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.
- (5) În temeiul articolului 2 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627, până la 1 mai 2021, Comisia trebuie să adopte obiective revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3. În conformitate cu articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia trebuie să revizuiască, împreună cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, următoarele valori: „valoarea de referință pentru costurile determinate” la nivelul Uniunii, „valoarea de referință pentru costul unitar determinat” la nivelul Uniunii, pragurile de alertă dincolo de care statele membre pot solicita o revizuire a obiectivelor de performanță incluse în planurile de performanță, precum și grupurile comparative de furnizori de servicii de navigație aeriană cu un mediu economic și operațional similar.
- (6) Obiectivele revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 stabilite în prezenta decizie au beneficiat de contribuții primite de la organismul de evaluare a performanțelor (PRB), de la administratorul de rețea, de la Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („AESA”) și de la autoritățile naționale de supervizare și au fost luate în considerare consultările avute cu părțile interesate.

<sup>(1)</sup> JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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).

- (7) Obiectivele revizuite de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 incluse în prezenta decizie se bazează pe date referitoare la statele membre, Norvegia și Elveția.
- (8) Ipotezele privind traficul care stau la baza prezentei decizii sunt exprimate în mișcări IFR (reguli de zbor instrumental) și în unități de servicii bazate pe previziunile privind traficul de rută ale STATFOR din cadrul Eurocontrol din 4 noiembrie 2020. Ca urmare a modificării terminologiei STATFOR, scenariul de mijloc sau „scenariul 2” este considerat ca fiind „previziunile de bază ale STATFOR” în sensul articolului 9 alineatul (3) litera (b) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Previziunile privind traficul de rută corespund unui număr de 4 455 611 mișcări IFR și 52 594 913 unități de servicii de rută pentru 2020, 5 153 494 de mișcări IFR și 57 373 113 unități de servicii pentru 2021, 7 303 402 mișcări IFR și 86 656 273 de unități de servicii pentru 2022, 8 326 704 mișcări IFR și 101 925 348 de unități de servicii pentru 2023 și 9 326 147 de mișcări IFR și 116 358 421 de unități de servicii pentru 2024.
- (9) Stabilirea de obiective de performanță la nivelul Uniunii ar trebui să țină seama de aspectele economice, de siguranță, de mediu și operaționale, precum și de interdependențele sau compromisurile dintre domeniile-cheie de performanță. Obiectivele de performanță în domeniile-cheie de performanță ale rentabilității și capacității ar trebui să țină seama de relația dintre costurile de furnizare a unei capacități suplimentare și îmbunătățirile pe care le fac posibile aceste costuri. Obiectivele de performanță în domeniul-cheie de performanță al mediului ar trebui să țină seama de faptul că măsurile operaționale de management al traficului aerian („ATM”) care vizează reducerea la minimum a consumului de combustibil și, prin urmare, reducerea emisiilor nu pot fi puse întotdeauna în practică. Acest lucru se datorează restricțiilor operaționale legate în special de eșalonarea în condiții de siguranță a aeronavelor și de capacitatea de ATM disponibilă. În fine, obiectivele de performanță în domeniul-cheie de performanță al siguranței ar trebui să țină seama de faptul că furnizarea de servicii de navigație aeriană în condiții de siguranță reprezintă un obiectiv prioritar și că siguranța ar trebui să fie integrată în întregime în planurile de afaceri ale furnizorilor de servicii de navigație aeriană.
- (10) În ceea ce privește domeniul-cheie de performanță al siguranței, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 au fost stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903 în ceea ce privește nivelul eficacității managementului siguranței care trebuie atins de furnizorii de servicii de navigație aeriană în ultimul an al PR3, și anume 2024. Aceste obiective ar trebui menținute. Scăderea bruscă a traficului aerian cauzată de criza provocată de pandemia de COVID-19, precum și volatilitatea subsecventă semnificativă pe termen scurt a numărului de zboruri nu ar trebui să ducă la nicio deteriorare a performanței în materie de siguranță. Îmbunătățirile planificate în ceea ce privește eficacitatea managementului siguranței la nivelul furnizorilor de servicii de navigație aeriană ar trebui să fie realizate în continuare în cursul PR3.
- (11) Revizuirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 în domeniul-cheie de performanță al mediului și al capacității ar trebui să fie orientată spre viitor și să acopere restul perioadei de referință, inclusiv anul calendaristic 2021.
- (12) În ceea ce privește anul calendaristic 2020, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului și al capacității au fost stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903. Obiectivele respective nu ar trebui să fie revizuite și nu ar trebui să fie incluse în prezenta decizie, având în vedere că perioada de aplicare a acestora a expirat, iar punerea lor în aplicare a devenit definitivă, nelăsând astfel nicio posibilitate de ajustări retroactive.
- (13) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului pentru anii rămași din PR3, măsurate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale, ar trebui să țină seama de nivelul de performanță atins în a doua perioadă de referință și în anul calendaristic 2020, precum și de măsurile puse în aplicare pentru a optimiza operațiunile ATM. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită impactului generat de criza provocată de pandemia de COVID-19 în ceea ce privește eficiența zborului orizontal.
- (14) Datele privind performanța operațională reală a furnizorilor de servicii de navigație aeriană atinsă în 2019 demonstrează, la nivelul Uniunii, o corelație semnificativă din punct de vedere statistic între deficitul de capacitate al unor furnizori de servicii de navigație aeriană și extinderea rutelor de zbor. Această corelație a presupus rute reale parcurse mai lungi în lunile calendaristice în care s-au înregistrat niveluri ridicate ale întârzierilor în managementul fluxurilor de trafic aerian („ATFM”), în timp ce eficiența zborului orizontal s-a îmbunătățit în mod evident în cursul lunilor calendaristice cu niveluri mai mici ale întârzierilor ATFM. Această observație se confirmă și în ceea ce privește anul 2020, în care s-a înregistrat o ineficiență a zborului orizontal de 2,51 % pentru întregul an și de 2,13 % pentru perioada cuprinsă între martie și decembrie, în urma izbucnirii pandemiei de COVID-19.

- (15) Criza provocată de pandemia de COVID-19 nu ar trebui să încetinească implementarea îmbunătățirilor structurale în domeniul-cheie de performanță al mediului, care se preconizează că vor include, în special, finalizarea implementării spațiului aerian cu rute libere. Împreună cu implementarea treptată a activităților transfrontaliere în materie de rute libere, acesta poate duce la o rutare mai directă și ar trebui să reducă numărul de mile marine parcurse în zbor și emisiile cauzate de traficul aerian, sprijinind astfel o reducere durabilă a intensității emisiilor de carbon în sectorul aviației. Având în vedere nivelurile mai scăzute de trafic preconizate pentru PR3, care ar trebui să permită îmbunătățiri suplimentare ale eficienței zborurilor, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului pentru anii 2021 și 2022 ar trebui revizuite pentru a reduce și mai mult impactul ATM asupra performanței de mediu. Obiectivele pentru anii 2023 și 2024 ar trebui însă menținute, având în vedere redresarea preconizată a traficului aerian către sfârșitul PR3, precum și impactul asupra eficienței zborului orizontal al elementelor care nu pot fi controlate de furnizorii de servicii de navigație aeriană, printre care planificarea zborului și deciziile operaționale ale utilizatorilor spațiului aerian.
- (16) Revizuirea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al capacității, măsurată ca întârziere ATFM medie pe rută per zbor imputabilă serviciilor de navigație aeriană, ar trebui să țină seama de nivelul de performanță atins în a doua perioadă de referință și în anul calendaristic 2020. Ar trebui să se acorde o atenție deosebită impactului generat de criza provocată de pandemia de COVID-19 în ceea ce privește întârzierile ATFM pe rută.
- (17) În anii anteriori PR3, problemele legate de capacitatea structurală și de personal au fost cauza nivelurilor ridicate ale întârzierilor ATFM în numeroase state membre, în contextul unei creșteri puternice și continue a traficului. Întârzierea ATFM reală per zbor în anul calendaristic 2020 s-a ridicat la 0,35 minute per zbor, în timp ce în 2019, întârzierea ATFM corespunzătoare a ajuns la 1,67 minute per zbor.
- (18) Având în vedere reducerea semnificativă a traficului, furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să aibă drept scop ca, în 2021, să mențină întârzierile ATFM la un nivel care să nu depășească cifra efectivă înregistrată în 2020. În următorii trei ani din PR3, în care traficul se va redresa treptat către nivelurile anterioare crizei, obiectivele de capacitate la nivelul Uniunii ar trebui stabilite ținând seama de întârzierea ATFM medie per zbor optimă la nivel de sistem. În plus, este justificat să se preconizeze că furnizorii de servicii de navigație aeriană vor fi în măsură să asigure o capacitate adecvată pentru a satisface cererea de trafic pe tot parcursul PR3, soluționând în paralel problemele structurale legate de capacitate pentru a se pregăti pentru o cerere de trafic mai mare după PR3.
- (19) În ceea ce privește anii calendaristici 2020 și 2021, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627 prevede revizuirea obiectivelor de performanță în materie de rentabilitate la nivelul Uniunii, care sunt exprimate ca procent, reflectând modificarea de la an la an a „costului unitar determinat” („DUC”) mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută, ca o singură perioadă, prin derogare de la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, care prevede valori-țintă anuale.
- (20) Revizuirea obiectivelor de performanță în materie de rentabilitate la nivelul Uniunii ar trebui să țină seama de performanța reală obținută, inclusiv de costurile suportate efectiv, de către furnizorii de servicii de navigație aeriană și de către statele membre în perioadele de referință anterioare, precum și de cele mai recente informații disponibile pentru anul calendaristic 2020.
- (21) Valorile de referință la nivelul Uniunii pentru PR3 cuprinse în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903 au fost stabilite pe baza estimărilor și a previziunilor privind costurile și traficul, în lipsa unor date efective pentru anul calendaristic 2019. Prin urmare, aceste valori de referință ar trebui revizuite pentru a reflecta cu acuratețe costurile reale și unitățile de servicii înregistrate pentru 2019 la nivelul Uniunii.
- (22) Obiectivele de performanță în materie de rentabilitate la nivelul Uniunii pentru PR3 stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903 s-au bazat pe ipoteza unei creșteri susținute a traficului pe parcursul întregii perioade de referință, ceea ce ar fi condus la o creștere a costurilor pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană legate de asigurarea unei capacități suplimentare. Întrucât aceste ipoteze privind traficul au fost revizuite semnificativ în sens descrescător ca urmare a crizei provocate de pandemia de COVID-19, nivelul costurilor determinate totale ar trebui, de asemenea, modificat ca răspuns la această situație nefavorabilă.
- (23) Cele mai recente estimări privind costurile reale pentru anul calendaristic 2020 indică, la nivelul Uniunii, o scădere de 1 % față de nivelul din 2019, în raport cu o reducere de 58 % de la an la an a unităților de servicii. Este de înțeles că furnizorii de servicii de navigație aeriană nu sunt pe deplin în măsură să își adapteze bazele de cost în funcție de această scădere fără precedent a traficului, din cauza ponderii ridicate a costurilor fixe și a obligației de a menține în permanență disponibilitatea serviciilor.
- (24) Totuși, furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să ia măsuri proporționale pentru a-și îmbunătăți rentabilitatea în cursul PR3 și să profite de toate sinergiile și câștigurile în materie de eficiență disponibile prin cooperarea transfrontalieră și prin inițiativele de restructurare. În mod prioritar, ar trebui să fie urmărite schimbări structurale, inclusiv câștiguri în materie de eficiență oferite de noile soluții tehnologice incluse în Planul general ATM și de raționalizarea infrastructurii redundante de comunicații, navigație și supraveghere. Ar trebui să fie posibile economii suplimentare de costuri, dar care se preconizează că vor rămâne foarte limitate pe parcursul PR3.

- (25) Potrivit estimărilor prospective ale costurilor pentru PR3 primite de Comisie, costurile cumulate ale PR3 vor depăși costurile reale ale PR2 cu 8 %. Ar trebui menționat că s-a dovedit că datele prospective au supraestimat în trecut costurile suportate efectiv pentru furnizarea de servicii de navigație aeriană. În cazul PR2, aceasta a însemnat o supraestimare a costurilor în medie cu 8 %. Se poate presupune că datele prospective privind costurile în ceea ce privește PR3 includ o marjă similară și nu iau încă în considerare potențialul de creștere suplimentară a rentabilității.
- (26) Prin urmare, este oportun să se aștepte că furnizorii de servicii de navigație aeriană își vor adapta bazele de cost într-un mod adecvat ca răspuns la cererea redusă de trafic pe durata PR3 și că, prin urmare, obiectivele de performanță în materie de rentabilitate la nivelul Uniunii pentru PR3 ar trebui să se bazeze pe ipoteza potrivit căreia costurile determinate la nivelul Uniunii în anii 2020 și 2021 luate împreună nu depășesc în medie 97 % din costurile reale la nivelul Uniunii înregistrate pentru anul calendaristic 2019, iar, în anii 2022, 2023 și 2024, costurile determinate la nivelul Uniunii nu depășesc, respectiv, 94 %, 96 % și 97 % din costurile reale la nivelul Uniunii înregistrate pentru anul calendaristic 2019.
- (27) Pe baza analizei efectuate de PRB, acest nivel al costurilor determinate la nivelul Uniunii ar trebui să permită furnizorilor de servicii de navigație aeriană să asigure capacitatea necesară în cursul PR3 și să pună în aplicare măsurile necesare pentru a face față creșterii viitoare a traficului, inclusiv pentru a asigura resurse adecvate, pregătirea controlorilor de trafic aerian și investiții în tehnologie modernă. În plus, Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 permite posibile abateri de la obiectivele de performanță în materie de rentabilitate la nivelul Uniunii în cazul în care aceste abateri se dovedesc a fi justificate de măsuri de restructurare care au ca rezultat beneficii nete pentru utilizatorii spațiului aerian, cel târziu în următoarea perioadă de referință. Prin urmare, furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să fie în măsură să răspundă circumstanțelor care decurg din criza provocată de pandemia de COVID-19, totodată consolidând capacitățile necesare pentru a răspunde cererii viitoare de trafic și soluționând problemele structurale care afectează performanța operațională.
- (28) Pragurile de alertă pentru PR3 dincolo de care statele membre pot solicita o revizuire a obiectivelor de performanță incluse în planurile lor de performanță ar trebui menținute la nivelurile stabilite în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903. Se consideră că aceste praguri de alertă sunt în continuare adecvate deoarece răspund unui nivel rezonabil de variație a traficului în raport cu previziunile de bază privind traficul ale STATFOR („scenariul 2”), publicate în noiembrie 2020, totodată oferind statelor membre posibilitatea de a solicita o revizuire a planurilor lor locale de performanță în cazul în care traficul real ar evolua mai degrabă în concordanță cu previziunile optimiste ale STATFOR („scenariul 1”) sau cu previziunile pesimiste ale STATFOR („scenariul 3”).
- (29) Grupurile comparative de furnizori de servicii de navigație aeriană cu un mediu economic și operațional similar, conform definiției de la articolul 7 litera (a) din Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903, sunt utilizate în contextul evaluării proiectelor de planuri de performanță, în special pentru a compara valorile de referință DUC ale zonelor tarifare relevante. Este evident că aceste grupuri reflectă situația de dinainte de începutul PR3 și, prin urmare, ar trebui păstrată componența acestor grupuri, astfel cum este prevăzută în Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903.
- (30) Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903 ar trebui abrogată.
- (31) Comitetul pentru cerul unic nu a emis un aviz. S-a considerat că este necesar un act de punere în aplicare, iar președintele a prezentat proiectul actului de punere în aplicare comitetului de apel în vederea unor deliberări suplimentare. Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul comitetului de apel,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

#### Articolul 1

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

Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al siguranței, prevăzute pentru indicatorul-cheie de performanță definit la secțiunea 1 punctul 1.1 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, care trebuie atinse până la sfârșitul anului 2024 de către furnizorii de servicii de navigație aeriană certificați pentru furnizarea de servicii de trafic aerian, sunt stabilite la următoarele niveluri de eficacitate a managementului siguranței:

- (a) cel puțin nivelul C în obiectivele de management al siguranței „cultura siguranței”, „politica și obiectivele în domeniul siguranței”, „asigurarea siguranței” și „promovarea siguranței”;
- (b) cel puțin nivelul D în obiectivul de management al siguranței „managementul riscurilor la adresa siguranței”.

#### Articolul 2

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

Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al mediului, prevăzute pentru indicatorul-cheie de performanță definit la secțiunea 1 punctul 2.1 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, sunt exprimate ca eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei reale și măsurate ca distanța suplimentară medie parcursă în raport cu distanța ortodromică și nu trebuie să depășească următoarele procente: 2,37 % în 2021, 2,37 % în 2022, 2,40 % în 2023 și 2,40 % în 2024.

#### Articolul 3

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

Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al capacității, prevăzute pentru indicatorul-cheie de performanță definit la secțiunea 1 punctul 3.1 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, sunt reprezentate de o întârziere ATFM medie pe rută care poate fi atribuită serviciilor de navigație aeriană de maximum 0,35 minute pe zbor în 2021, 0,5 minute pe zbor în 2022, 0,5 minute pe zbor în 2023 și 0,5 minute pe zbor în 2024.

#### Articolul 4

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

(1) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii în domeniul-cheie de performanță al rentabilității, prevăzute pentru indicatorul-cheie de performanță definit la secțiunea 1 punctul 4.1 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 și, în ceea ce privește anii calendaristici 2020 și 2021, sub rezerva articolului 2 alineatul (4) și a articolului 4 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627, sunt reprezentate de o variație de la an la an a costului unitar determinat („DUC”) mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută:

- (a) pentru anii calendaristici 2020 și 2021 luați împreună, pentru care se calculează un singur cost unitar determinat mediu în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627: variație de +120,1 % față de valoarea de referință a DUC la nivelul Uniunii pentru DUC prevăzut la alineatul (3);
  - (b) pentru anul calendaristic 2022: variație de -38,5 % față de DUC mediu unic la nivelul Uniunii pentru anii calendaristici 2020 și 2021 luați împreună, calculată în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/1627;
  - (c) pentru anul calendaristic 2023: variație de -13,2 % față de DUC mediu la nivelul Uniunii pentru anul calendaristic 2022;
  - (d) pentru anul calendaristic 2024: variație de -11,5 % față de DUC mediu la nivelul Uniunii pentru anul calendaristic 2023.
- (2) Valoarea de referință la nivelul Uniunii pentru costurile determinate se stabilește la 6 265 631 152 EUR în EUR2017.
- (3) Valoarea de referință DUC la nivelul Uniunii se stabilește la 50,23 EUR în EUR2017.

#### Articolul 5

##### **Praguri de alertă**

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

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

(2) Statele membre pot solicita revizuirea unuia sau a mai multor obiective de performanță incluse în planurile de performanță, în conformitate cu articolul 18 alineatul (1) litera (a) punctul (i) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, în cazul în care variația valorilor de referință ca urmare a actualizărilor sezoniere ale planului de administrare a rețelei în temeiul articolului 9 alineatul (4) litera (a) și al articolului 9 alineatul (8) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei <sup>(5)</sup>, în comparație cu valorile de referință din cea mai recentă versiune a planului de administrare a rețelei, disponibilă la momentul elaborării planului de performanță, este de cel puțin:

- (a) 0,05 minute de întârziere ATFM pe rută dacă valoarea de referință din cea mai recentă versiune a planului de administrare a rețelei, disponibilă la momentul elaborării planului de performanță, este mai mică de 0,2 minute de întârziere ATFM pe rută sau
- (b) 0,04 minute de întârziere ATFM pe rută, majorată cu 5 % din valoarea de referință din cea mai recentă versiune a planului de administrare a rețelei, disponibilă la momentul elaborării planului de performanță, dacă valoarea de referință este mai mare sau egală cu 0,2 minute de întârziere ATFM pe rută.

#### Articolul 6

##### **Grupuri comparative**

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

- (a) grupul A: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Germania, Franța, Spania și Italia;
- (b) grupul B: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Norvegia, Suedia, Danemarca, Finlanda și Irlanda;
- (c) grupul C: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Cehia, Croația, Slovenia, Ungaria, Slovacia, Bulgaria, Polonia, România și Portugalia;
- (d) grupul D: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Cipru, Malta, Estonia, Letonia, Lituania și Grecia;
- (e) grupul E: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Austria, Elveția, Belgia-Luxemburg și Țările de Jos.

#### Articolul 7

##### **Abrogare**

Se abrogă Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/903.

#### Articolul 8

##### **Intrare în vigoare**

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

Adoptată la Bruxelles, 2 iunie 2021.

Pentru Comisie  
Președintele  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(5)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/123 al Comisiei din 24 ianuarie 2019 de stabilire a normelor de punere în aplicare a funcțiilor rețelei de management al traficului aerian (ATM) și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 677/2011 al Comisiei (JO L 28, 31.1.2019, p. 1).