

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****(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 (a),

întrucât:

- (1) Conform Regulamentului (CE) nr. 549/2004, Comisia trebuie să adopte, pentru fiecare perioadă de referință, obiective de performanță la nivelul Uniunii în domeniile de performanță-cheie ale siguranței, mediului, capacității și rentabilității. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei ⁽²⁾ a instituit norme de aplicare privind aceste obiective. În special, în conformitate cu articolul 9 alineatul (4) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia trebuie să adopte, odată cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, următoarele valori: o „valoare de referință pentru costurile determinate” la nivelul Uniunii, o „valoare de referință pentru costul unitar determinat” la nivelul Uniunii, praguri 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. Stabilirea costurilor determinate se bazează pe articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽³⁾.
- (2) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru cea de a treia perioadă de referință („PR3”), care include anii calendaristici 2020-2024 (inclusiv), valorile de referință la nivelul Uniunii, pragurile de alertă și grupurile comparative ar trebui stabilite înainte de 1 iunie 2019, pentru a se oferi suficient timp în vederea pregătirii planurilor de performanță, care ar trebui prezentate Comisiei, spre evaluare, până la 1 octombrie 2019.
- (3) La 16 decembrie 2016, Comisia a desemnat un organism de evaluare a performanțelor cerului unic european, în conformitate cu articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și cu Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2296 a Comisiei ⁽⁴⁾, pentru a o sprijini la implementarea sistemului de performanță.
- (4) Pentru a facilita adoptarea obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii aferente PR3, organismul de evaluare a performanțelor a efectuat, în numele Comisiei, o consultare a părților interesate în perioada 20 iunie 2018-16 ianuarie 2019. Aceasta a inclus toate părțile interesate enumerate la articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 549/2004, printre care utilizatori ai spațiului aerian, furnizori de servicii de navigație aeriană și organisme profesionale de reprezentare a personalului, și s-a referit la intervalele orientative ale obiectivelor de performanță și la abordarea și metodologia de stabilire a obiectivelor de performanță, precum și a altor valori.
- (5) Organismul de evaluare a performanțelor și-a prezentat raportul final Comisiei la 22 februarie 2019. Acest raport ține seama de modificările introduse prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, de observațiile relevante primite de la părțile interesate și de cele mai recente statistici și previziuni pentru PR3 puse la dispoziție de Serviciul de statistică și previziuni al Eurocontrol („STATFOR”) și de Biroul central pentru tarife de rută. Raportul organismului de evaluare a performanțelor stabilește ipotezele și raționamentele care stau la baza obiectivelor propuse, a valorilor de referință, a pragurilor de alertă și a grupurilor comparative.

⁽¹⁾ JO L 96, 31.3.2004, p. 1.

⁽²⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 al Comisiei din 11 februarie 2019 de instituire a unui sistem de performanță și de tarife în cadrul cerului unic european și de abrogare a Regulamentelor de punere în aplicare (UE) nr. 390/2013 și (UE) nr. 391/2013 (JO L 56, 25.2.2019, p. 1).

⁽³⁾ Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic european (regulament privind prestarea de servicii) (JO L 96, 31.3.2004, p. 10).

⁽⁴⁾ Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/2296 a Comisiei din 16 decembrie 2016 de creare a grupului independent de experți desemnat ca organism de evaluare a performanțelor cerului unic european (JO L 344, 17.12.2016, p. 92).

- (6) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii stabilite în prezenta decizie țin seama de informațiile primite de la organismul de evaluare a performanțelor, de la administratorul de rețea, de la Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației („AESA”) și de la autoritățile naționale de supervizare. De asemenea, Comisia a organizat, în cursul lunilor ianuarie și februarie 2019, reuniuni și discuții cu statele membre, cu autoritățile naționale de supervizare, cu administratorul de rețea și cu organismul de evaluare a performanțelor, pentru a comunica ultimele informații relevante pentru stabilirea obiectivelor de performanță. În cadrul acestor discuții, statele membre au fost invitate să actualizeze datele privind costurile inițiale și informațiile privind previziunile de trafic. Obiectivele de performanță stabilite în prezenta decizie țin seama de aceste informații.
- (7) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii și valorile de referință se bazează pe date care acoperă domeniul geografic de aplicare format din statele membre, Norvegia și Elveția și utilizează previziuni privind traficul de rută, exprimate ca mișcări IFR (reguli de zbor instrumental) și ca unități de servicii bazate pe previziunile de bază ale STATFOR (Eurocontrol) din 18 februarie 2019. Aceste previziuni privind traficul de rută corespund unui număr de 10 534 000 de mișcări IFR și 139 141 000 de unități de servicii pentru 2019, 10 824 000 de mișcări IFR și 143 878 000 de unități de servicii pentru 2020, 10 996 000 de mișcări IFR și 146 980 000 de unități de servicii pentru 2021, 11 191 000 de mișcări IFR și 150 398 000 de unități de servicii pentru 2022, 11 355 000 de mișcări IFR și 153 368 000 de unități de servicii pentru 2023 și 11 523 000 de mișcări IFR și 156 359 000 de unități de servicii pentru 2024.
- (8) Stabilirea de obiective de performanță la nivelul Uniunii ar trebui să țină seama de aspectele economice, de siguranță, de mediu și operaționale. Este necesar un echilibru pentru a se asigura faptul că dezavantajele sau o combinație de dezavantaje nu depășesc beneficiile anticipate. Prin urmare, obiectivele de performanță la nivelul Uniunii pentru PR3 ar trebui să țină seama de interdependențele sau de compromisurile dintre domeniile de performanță-cheie. Obiectivele de performanță în domeniile de performanță-cheie 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 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 disponibilă de ATM. În fine, obiectivele de performanță în domeniul de performanță-cheie 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 pe deplin în planificarea comercială a furnizorilor de servicii de navigație aeriană.
- (9) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii stabilite în prezenta decizie reflectă ambiția de a avea o rețea performantă în ansamblu. În conformitate cu articolele 14 și 15 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, Comisia ține seama de circumstanțele locale atunci când evaluează coerența obiectivelor de performanță la nivel național sau a obiectivelor de performanță la nivel de bloc funcțional de spațiu aerian („FAB”) cuprinse în proiectele de planuri de performanță cu obiectivele de performanță la nivelul Uniunii prevăzute în prezenta decizie.
- (10) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii din domeniul de performanță-cheie al siguranței, elaborate în colaborare cu AESA, ar trebui măsurate ca nivelul minim de eficacitate a managementului siguranței care trebuie atins de furnizorii de servicii de navigație aeriană certificați pentru furnizarea de servicii de trafic aerian. Aceste obiective de performanță ar trebui să țină seama de performanțele reale și de cele țintă din a doua perioadă de referință și ar trebui să depășească nivelul minim de conformare cu cerințele privind elementele sistemului de management al siguranței. În plus, Comisia a încredințat AESA sarcina de a actualiza materialele privind conformarea și materialele de îndrumare pentru a monitoriza și a asigura implementarea corectă a indicatorilor de siguranță prevăzuți în secțiunea 1 punctul 1 și în secțiunea 2 punctul 1 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317. Ca urmare, cadrul utilizat pentru a măsura nivelurile de eficacitate a managementului siguranței este mai strict decât în a doua perioadă de referință, acest lucru reflectându-se în abordarea adoptată în vederea stabilirii pentru PR3 a obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii în domeniul de performanță-cheie al siguranței. Aceste obiective ar trebui să țină seama și de implicațiile în materie de management al siguranței ale modificărilor ATM promovate de implementarea proiectelor SESAR menționate la articolul 15a alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 550/2004, axându-se pe obiectivele privind asigurarea siguranței și managementul riscurilor la adresa siguranței.
- (11) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii din domeniul de performanță-cheie al mediului, măsurate ca eficiența medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei efective, ar trebui să țină seama de nivelul de performanță atins în a doua perioadă de referință, de măsurile puse în aplicare pentru a optimiza operațiunile ATM și de contribuțiile relevante din partea organismului de evaluare a performanțelor, a administratorului de rețea și a autorităților naționale de supervizare.

- (12) Impactul aviației asupra mediului este în creștere, dar într-un ritm mai scăzut decât se preconizase având în vedere creșterea numărului de zboruri pe parcursul celei de a doua perioade de referință. Emisiile de CO₂ *gate-to-gate* („de la o poartă la alta”) suplimentare cauzate de ineficiența rețelei ATM, calculate prin compararea traiectoriilor reale și a traiectoriilor nerestricționate ale tuturor zborurilor europene, au rămas stabile, la circa 6 %, în ultimii șase ani, în pofida creșterii numărului de zboruri, datorită optimizării operațiunilor ATM legate de proiectarea, de planificarea și de managementul fluxurilor și al capacității rețelei ATM europene. Ineficiența zborurilor orizontale pe rută a înregistrat în general o scădere și se preconizează că obiectivul de performanță stabilit pentru a doua perioadă de referință va fi atins.
- (13) Ameliorările înregistrate în domeniul de performanță-cheie al mediului sunt generate în principal de implementarea unui spațiu aerian cu rute libere („FRA”), care permite rute mai scurte și o utilizare mai eficientă a spațiului aerian european. Se preconizează că FRA va fi implementat în cea mai mare parte a spațiului aerian european până la sfârșitul anului 2019 și în totalitate până în 2022. Împreună cu implementarea treptată a activităților transfrontaliere în materie de rute libere, acesta poate duce la o rutare mai directă și poate reduce 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. Prin urmare, această implementare treptată justifică o îmbunătățire a eficienței zborurilor orizontale pe rută până în 2022. După 2022, eficiența zborurilor orizontale pe rută ar trebui să rămână stabilă. Pe baza măsurilor prevăzute în prezent și având în vedere faptul că aeronavele trebuie să evite condițiile meteorologice nefavorabile și zonele periculoase din ce în ce mai frecvente, precum și faptul că operațiunile ATM trebuie să asigure o eșalonare minimă între aeronave, nu se preconizează că eficiența zborurilor orizontale pe rută să se îmbunătățească și mai mult în 2023 și în 2024.
- (14) Obiectivul de performanță la nivelul Uniunii din domeniul de performanță-cheie al capacității, măsurat ca întârzierea ATFM (managementul fluxurilor de trafic aerian) medie pe rută per zbor atribuibilă serviciilor de navigație aeriană, ar trebui să țină seama de nivelul de performanță atins în a doua perioadă de referință și de contribuțiile relevante din partea organismului de evaluare a performanțelor, a administratorului de rețea și a autorităților naționale de supervizare.
- (15) Astfel cum a fost documentat de administratorul de rețea, traficul aerian din Europa a crescut în mod semnificativ pe parcursul celei de a doua perioade de referință și se află în prezent la cel mai ridicat nivel din istorie. Mișcările IFR au crescut cu 13 % în primii patru ani ai celei de a doua perioade de referință, iar întârzierea ATFM medie pe rută a crescut de la 0,73 minute per zbor în 2015 la 1,73 minute per zbor în 2018, ceea ce reprezintă o creștere cu 137 % a întârzierilor. În unele zone ale Uniunii, în special într-un număr limitat de centre regionale de control din centrul Europei și din zone adiacente din Europa Centrală, capacitatea ATM nu a fost suficientă pentru a face față acestei creșteri a traficului. Cinci centre regionale de control sunt responsabile pentru mai mult de jumătate din întârzierea ATFM totală pe rută atribuită capacității și efectivelor de personal ATC (controlul traficului aerian) din Europa, iar unele dintre aceste centre nu au respectat planurile de capacitate convenite în cadrul Planului de administrare a rețelei („PAR”). Acest lucru a condus la situația în care obiectivul de performanță la nivelul Uniunii pentru a doua perioadă de referință de 0,5 minute întârziere ATFM medie pe zbor nu a fost atins. Se așteaptă ca deficitul de capacitate să se agraveze în următorii ani.
- (16) Având în vedere previziunile de trafic pentru PR3, potrivit administratorului de rețea și organismului de evaluare a performanțelor, se preconizează că majoritatea furnizorilor de servicii de navigație aeriană vor putea să își îndeplinească cerințele în materie de capacitate pentru PR3. Cu toate acestea, potrivit informațiilor transmise de autoritățile naționale de supervizare, se preconizează că nivelul de calitate a serviciilor propuse de furnizorii de servicii de navigație aeriană în PAR va rămâne problematic pentru unele centre regionale de control, în special din cauza efectivelor de personal necorespunzătoare, mai ales în primii trei ani ai PR3. Ca urmare, atingerea întârzierii ATFM medii pe zbor optime de 0,5 minute la nivelul întregului sistem nu poate fi preconizată decât pentru sfârșitul PR3. Pentru a soluționa problema deficitului de capacitate și pentru a îndeplini obiectivele stabilite în prezenta decizie, administratorul de rețea și organismul de evaluare a performanțelor recomandă ca furnizorii de servicii de navigație aeriană să ia măsuri specifice la nivelul centrelor regionale de control vizate.
- (17) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii din domeniul de performanță-cheie al rentabilității pentru fiecare an al perioadei de referință ar trebui să fie exprimate ca procent, reflectând modificarea de la un an la altul a mediei „costului unitar determinat” (*Determined Unit Cost* – „DUC”) la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută. Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii din domeniul de performanță-cheie al rentabilității ar trebui să țină seama de nivelul de performanță atins în prima și în a doua perioadă de referință, precum și de contribuțiile relevante din partea organismului de evaluare a performanțelor și a autorităților naționale de supervizare.

- (18) La nivelul Uniunii, de la începutul primei perioade de referință din 2012, costurile reale pe rută exprimate în EUR2017 au rămas constante, în pofida creșterii semnificative a traficului. Costurile reale pentru primii trei ani ai celei de a doua perioade de referință se situează sub costurile determinate corespunzătoare. Ca urmare, surplusul agregat al furnizorilor de servicii de navigație aeriană la nivelul Uniunii a fost mai mare decât cel planificat. Acest lucru, împreună cu analiza efectuată de organismul de evaluare a performanțelor, indică faptul că majoritatea furnizorilor de servicii de navigație aeriană pot obține și mai multe îmbunătățiri în ceea ce privește rentabilitatea în PR3, abordând în același timp nevoile de capacitate. În același timp, traficul aerian și întârzierile ATFM pe rută au crescut semnificativ în ultimii ani, ceea ce poate indica faptul că în timpul celei de a doua perioade de referință nu au fost investite resurse suficiente în rețea. Obiectivele de rentabilitate pentru PR3 ar trebui să vizeze îmbunătățirea rentabilității, asigurând totodată că aceste îmbunătățiri nu sunt în detrimentul furnizării de capacitate suficientă.
- (19) Utilizatorii spațiului aerian și-au exprimat îngrijorarea cu privire la proiectele de investiții anulate sau întârziate care aveau ca scop furnizarea capacității necesare. Costurile care decurg din astfel de proiecte au fost incluse deseori, parțial sau integral în costurile determinate ale perioadelor de referință anterioare și, prin urmare, au fost incluse în tarife. În cazul în care furnizorii de servicii de navigație aeriană au generat o parte a surplusului lor din cauza neimplementării sau implementării cu întârziere a unor investiții necesare, aceste surplusuri ar putea servi la finanțarea investițiilor necesare în PR3, dacă nu au fost plătite sub formă de dividende către acționari sau la bugetul de stat. Mai mult, atunci când stabilesc ratele dobânzii pentru calcularea costurilor de capital, furnizorii de servicii de navigație aeriană ar trebui să țină seama de limitările riscurilor pentru furnizorii de servicii de navigație aeriană din cadrul mecanismelor de partajare a riscurilor în materie de trafic și de costuri, precum și de condițiile de finanțare în general favorabile.
- (20) Îmbunătățirea preconizată a rentabilității pentru PR3 ar trebui calculată pornind de la valoarea de referință la nivelul Uniunii pentru costul unitar determinat, care este obținută prin împărțirea valorii de referință pentru costurile determinate la previziunile de trafic, exprimate în unități de servicii, pentru anul 2019. Valoarea de referință pentru costurile determinate la nivelul Uniunii este estimată prin utilizarea costurilor efective pentru anii 2015, 2016 și 2017, cu ajutorul unei analize de regresie liniară, și este ajustată pentru a ține seama de cele mai recente estimări de costuri, variații de trafic și de relația acestora cu costurile.
- (21) Costurile determinate la nivelul Uniunii pentru PR3 ar trebui să crească numai ușor pe parcursul PR3, peste nivelul valorii de referință pentru costurile determinate. Acest lucru este justificat pentru a îmbunătăți calitatea serviciilor, în special prin soluționarea deficitului de capacitate din spațiul aerian european. Pe parcursul unei perioade de timp care include atât PR3, cât și a doua perioadă de referință, variația de la an la an a costului unitar determinat mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută ar trebui să se ridice la $-2,7\%$ pe an.
- (22) Pe lângă obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, ar trebui stabilite praguri de alertă dincolo de care statele membre pot solicita o revizuire a obiectivelor de performanță incluse în planurile de performanță. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 prevede trei tipuri diferite de praguri, bazate pe următorii parametri: abateri ale traficului real de la previziunile de trafic pe parcursul unui an calendaristic dat exprimate ca procent de mișcări IFR, abateri ale traficului real de la previziunile de trafic pe parcursul unui an calendaristic dat exprimate ca procent de unități de servicii și variația valorilor de referință în urma actualizărilor sezoniere ale PAR. Variațiile factorilor care stau la baza acestor praguri de alertă pot avea un impact semnificativ asupra furnizării de servicii de navigație aeriană, atât în ceea ce privește veniturile efective, cât și așteptările referitoare la furnizarea de capacitate.
- (23) Pentru a stabili pragurile de alertă, ar trebui să se aibă în vedere intervalele previziunilor de trafic, exprimate ca unități de servicii de rută și mișcări IFR, de la o creștere redusă la o creștere puternică, pe baza datelor STATFOR (Eurocontrol). Perioada lungă de previzionare, până la sfârșitul anului 2024, implică un oarecare grad de incertitudine, în special în ceea ce privește creșterea economică, intenția Regatului Unit de a părăsi Uniunea, riscurile geopolitice care pot duce la închideri ale spațiului aerian și variabilitatea fluxurilor de trafic, conform observațiilor din a doua perioadă de referință, precum și dezvoltarea legăturilor economice cu piețe emergente. Aceste riscuri sunt luate în considerare în cadrul previziunilor, pe baza informațiilor disponibile până în februarie 2019. Cu toate acestea, perspectivele economice rămân incerte și ponderea riscului este foarte variabilă.
- (24) Pe lângă obiectivele de performanță la nivelul Uniunii, ar trebui stabilite grupuri 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. Pentru stabilirea acestor grupuri, ar trebui să se țină seama de complexitatea spațiului aerian, de nivelurile și de variabilitatea traficului, de costurile de trai și de costurile salariale unitare ale controlorilor de trafic aerian suportate de fiecare furnizor de servicii de navigație aeriană.

- (25) Valorile obiectivelor de performanță la nivelul Uniunii și cele ale pragurilor de alertă stabilite la momentul adoptării prezentei decizii de punere în aplicare nu ar trebui să varieze chiar dacă legislația Uniunii încetează să se mai aplice Regatului Unit la o dată ulterioară și nu a intrat în vigoare niciun acord de retragere. Acest eveniment posibil nu ar afecta în mod substanțial determinarea valorilor respective. Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii din domeniul de performanță-cheie al siguranței sunt independente de numărul de state membre. Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii din domeniul de performanță-cheie al mediului depind de traiectorii, dar nu este relevant dacă traiectoriile respective implică numai spațiul aerian al statelor membre sau și pe cel al unor țări terțe. Pentru obiectivele de performanță la nivelul Uniunii din domeniile de performanță-cheie ale capacității și rentabilității, calculele au arătat că impactul ieșirii Regatului Unit din Uniune ar fi neglijabil și că, prin urmare, nu ar fi necesare modificări ale acestor obiective în oricare dintre scenarii. Cu toate acestea, valoarea de referință pentru costurile determinate, valoarea de referință pentru costul unitar determinat și grupurile comparative ar trebui să fie corelate cu aplicarea sau neaplicarea, în cazul Regatului Unit, a legislației Uniunii sau a unui acord de retragere în ziua intrării în vigoare a prezentei decizii de punere în aplicare sau dacă nu se aplică niciunul dintre aceste două scenarii.
- (26) Măsurile prevăzute în prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului pentru cerul unic,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Domeniu de aplicare

Prezenta decizie se aplică celei de a treia perioade de referință menționate la articolul 7 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317.

Articolul 2

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

Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii din domeniul de performanță-cheie al siguranței, menționate în 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 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 3

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

Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii din domeniul de performanță-cheie al mediului, astfel cum sunt definite în secțiunea 1 punctul 2.1 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, sunt exprimate ca o eficiență medie a zborului orizontal pe rută corespunzătoare traiectoriei efective și măsurate ca distanța suplimentară medie parcursă în raport cu distanța ortodromică și nu trebuie să depășească următoarele procente: 2,53 % în 2020, 2,47 % în 2021, 2,40 % în 2022, 2,40 % în 2023 și 2,40 % în 2024.

Articolul 4

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

Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii din domeniul de performanță-cheie al capacității, în conformitate cu 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 cel mult 0,9 minute pe zbor în 2020, 0,9 minute pe zbor în 2021, 0,7 minute pe zbor în 2022, 0,5 minute pe zbor în 2023 și 0,5 minute pe zbor în 2024.

Articolul 5

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

- (1) Obiectivele de performanță la nivelul Uniunii din domeniul de performanță-cheie al rentabilității, conform definiției din secțiunea 1 punctul 4.1 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317, sunt reprezentate de o variație de la an la an a costului unitar determinat mediu la nivelul Uniunii pentru serviciile de navigație aeriană de rută de - 1,9 % pentru 2020, - 1,9 % pentru 2021, - 1,9 % pentru 2022, - 1,9 % pentru 2023 și - 1,9 % pentru 2024. Variația de la an la an se calculează pornind de la valoarea de referință pentru costul unitar determinat stabilită la alineatul (3).
- (2) Valoarea de referință pentru costurile determinate este stabilită la:
- (a) 6 245 065 000 EUR în EUR2017 în cazul în care legislația Uniunii încetează să se mai aplice Regatului Unit la o dată anterioară intrării în vigoare a prezentei decizii de punere în aplicare și nu a intrat în vigoare niciun acord de retragere încheiat cu Regatul Unit până la data respectivă;
 - (b) 7 047 092 000 EUR în EUR2017 în toate celelalte cazuri.
- (3) Valoarea de referință pentru costul unitar determinat este stabilită la:
- (a) 49,29 EUR în EUR2017 în cazul în care legislația Uniunii încetează să se mai aplice Regatului Unit la o dată anterioară intrării în vigoare a prezentei decizii de punere în aplicare și nu a intrat în vigoare niciun acord de retragere încheiat cu Regatul Unit până la data respectivă;
 - (b) 50,65 EUR în EUR2017 în toate celelalte cazuri.

Articolul 6

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 mișcările 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 PAR 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 ⁽³⁾, în comparație cu valorile de referință din cea mai recentă versiune a PAR 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 PAR disponibilă la momentul întocmirii 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 PAR disponibilă la momentul întocmirii planului de performanță dacă valoarea de referință este mai mare sau egală cu 0,2 minute de întârziere ATFM pe rută.

⁽³⁾ 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).

*Articolul 7***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) în cazul în care legislația Uniunii încetează să se mai aplice Regatului Unit la o dată anterioară intrării în vigoare a prezentei decizii de punere în aplicare și nu a intrat în vigoare niciun acord de retragere încheiat cu Regatul Unit până la data respectivă:
- (i) grupul A: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Germania, Franța, Spania și Italia;
 - (ii) grupul B: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Norvegia, Suedia, Danemarca, Finlanda și Irlanda;
 - (iii) grupul C: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Republica Cehă, Croația, Slovenia, Ungaria, Slovacia, Bulgaria, Polonia, România și Portugalia;
 - (iv) grupul D: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Cipru, Malta, Estonia, Letonia, Lituania și Grecia;
 - (v) grupul E: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Austria, Elveția, Belgia-Luxemburg și Țările de Jos;
- (b) în toate celelalte cazuri:
- (i) grupul A: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Germania, Regatul Unit, Franța, Spania și Italia;
 - (ii) grupul B: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Norvegia, Suedia, Danemarca, Finlanda și Irlanda;
 - (iii) grupul C: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Republica Cehă, Croația, Slovenia, Ungaria, Slovacia, Bulgaria, Polonia, România și Portugalia;
 - (iv) grupul D: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Cipru, Malta, Estonia, Letonia, Lituania și Grecia;
 - (v) grupul E: furnizorii de servicii de navigație aeriană din Austria, Elveția, Belgia-Luxemburg și Țările de Jos.

Articolul 8

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

Adoptată la Bruxelles, 29 mai 2019.

Pentru Comisie
Președintele
Jean-Claude JUNCKER
