

DECISIONE (UE) 2023/179 DELLA COMMISSIONE**del 14 dicembre 2022**

relativa alla coerenza degli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dai Paesi Bassi a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento

[notificata con il numero C(2022) 9238]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro») ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 3, lettera c),

visto il regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 della Commissione, dell'11 febbraio 2019, che stabilisce un sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo e abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 390/2013 e (UE) n. 391/2013 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 15, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

CONSIDERAZIONI GENERALI

- (1) A norma dell'articolo 10 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, gli Stati membri devono elaborare piani di miglioramento delle prestazioni, a livello nazionale o a livello di blocchi funzionali di spazio aereo («FAB»), che includano obiettivi prestazionali vincolanti per ciascun periodo di riferimento del sistema di prestazioni per i servizi di navigazione aerea e le funzioni di rete. Tali obiettivi prestazionali devono essere coerenti con gli obiettivi a livello dell'Unione adottati dalla Commissione per il periodo di riferimento interessato.
- (2) Gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento («RP3») erano stati originariamente stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903 della Commissione ⁽³⁾. Dal momento che tali obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e i progetti di piani di miglioramento delle prestazioni per l'RP3 successivamente presentati dagli Stati membri nell'ottobre 2019 erano stati definiti prima dell'insorgere della pandemia di COVID-19 nel marzo 2020, non hanno tenuto conto della significativa riduzione del traffico aereo dovuta alle misure adottate dagli Stati membri e dai paesi terzi per contenere la pandemia.
- (3) Per far fronte all'impatto della pandemia di COVID-19 sulla fornitura dei servizi di navigazione aerea, nel regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627 della Commissione ⁽⁴⁾ erano state stabilite misure eccezionali per l'RP3, che derogano alle disposizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Il 2 giugno 2021 la Commissione ha adottato la decisione di esecuzione (UE) 2021/891 della Commissione ⁽⁵⁾ relativa alla definizione di obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3. Su tale base, nell'ottobre 2021 gli Stati membri hanno presentato alla Commissione progetti di piani di miglioramento delle prestazioni contenenti obiettivi prestazionali locali rivisti per l'RP3.

⁽¹⁾ GU L 96 del 31.3.2004, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 56 del 25.2.2019, pag. 1.

⁽³⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2019/903 della Commissione, del 29 maggio 2019, relativa alla definizione di obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo per il terzo periodo di riferimento compreso tra il 1° gennaio 2020 e il 31 dicembre 2024 (GU L 144 del 3.6.2019, pag. 49).

⁽⁴⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2020/1627 della Commissione, del 3 novembre 2020, relativo a misure eccezionali per il terzo periodo di riferimento (2020-2024) del sistema di prestazioni e di tariffazione nel cielo unico europeo dovute alla pandemia di COVID-19 (GU L 366 del 4.11.2020, pag. 7).

⁽⁵⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2021/891 della Commissione, del 2 giugno 2021, relativa alla definizione di obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per la rete di gestione del traffico aereo per il terzo periodo di riferimento (2020-2024) e che abroga la decisione di esecuzione (UE) 2019/903 (GU L 195 del 3.6.2021, pag. 3).

- (4) Nella decisione di esecuzione (UE) 2022/728 della Commissione ⁽⁶⁾ la Commissione ha rilevato, in relazione al progetto di piano di miglioramento delle prestazioni stabilito a livello di blocco funzionale di spazio aereo dell'Europa centrale («FABEC») dai Paesi Bassi, congiuntamente a Belgio, Francia, Germania e Lussemburgo («progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC»), che gli obiettivi prestazionali di efficienza economica di rotta per la zona tariffaria Belgio-Lussemburgo non erano coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione e ha formulato raccomandazioni per la revisione di tali obiettivi. Nella decisione di esecuzione (UE) 2022/728 la Commissione non ha formulato constatazioni in merito agli obiettivi prestazionali applicabili ai servizi di navigazione aerea prestati nello spazio aereo dei Paesi Bassi.
- (5) In risposta alla guerra di aggressione della Russia nei confronti dell'Ucraina, iniziata il 24 febbraio 2022, l'Unione ha imposto misure restrittive che vietano ai vettori aerei russi, a qualsiasi aeromobile immatricolato in Russia e a qualsiasi aeromobile non immatricolato in Russia ma posseduto, noleggiato o altrimenti controllato da persona fisica o giuridica, entità o organismo russi, di atterrare nel territorio dell'Unione, decollare dal territorio dell'Unione o sorvolare il territorio dell'Unione. Tali misure restrittive e le contromisure adottate dalla Russia hanno comportato cambiamenti del traffico aereo nello spazio aereo europeo. Alcuni Stati membri sono stati fortemente interessati da una riduzione significativa del numero di sorvoli nello spazio aereo di loro responsabilità. A livello dell'Unione l'impatto osservato sul numero di voli è stato tuttavia limitato, in contrasto con la netta riduzione del traffico aereo in tutta Europa dovuta all'insorgere della pandemia di COVID-19.
- (6) Il 13 luglio 2022 i Paesi Bassi, congiuntamente a Belgio, Francia, Germania e Lussemburgo, hanno presentato alla Commissione un progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC per l'RP3 («progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC»).
- (7) Il 24 ottobre 2022 la Commissione ha concluso che gli obiettivi prestazionali rivisti di efficienza economica proposti per la zona tariffaria di rotta Belgio-Lussemburgo continuano a suscitare dubbi circa la loro coerenza con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione. La Commissione ha pertanto avviato l'esame dettagliato di cui all'articolo 15, paragrafo 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317 per quanto riguarda tali obiettivi prestazionali contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC. La Commissione ne ha informato il Belgio, la Francia, la Germania, il Lussemburgo e i Paesi Bassi con la decisione (UE) 2022/2255 ⁽⁷⁾.
- (8) Il 4 novembre 2022 i Paesi Bassi hanno informato la Commissione di essersi ritirati dal progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC e hanno presentato alla Commissione un progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni per l'RP3 stabilito a livello nazionale («progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale»). Il progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale mantiene gli obiettivi prestazionali per i servizi di navigazione aerea prestati nello spazio aereo dei Paesi Bassi al livello stabilito nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC presentato il 13 luglio 2022. Il progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC non ha di fatto prodotto sinergie o benefici aggiuntivi in termini di prestazioni per i Paesi Bassi. Il progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale non riporta alcun impatto negativo derivante dall'interruzione delle attività di pianificazione del miglioramento delle prestazioni e di definizione degli obiettivi a livello del FABEC.
- (9) L'organo di valutazione delle prestazioni, che assiste la Commissione nell'attuazione del sistema di prestazioni a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 549/2004, ha presentato alla Commissione una relazione contenente la sua valutazione del progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale.
- (10) Conformemente all'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione, tenendo conto delle circostanze locali, ha valutato la coerenza degli obiettivi prestazionali locali inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale dei Paesi Bassi sulla base dei criteri di valutazione di cui all'allegato IV, punto 1, del medesimo regolamento di esecuzione. In relazione a ciascun settore essenziale di prestazione e ai relativi obiettivi prestazionali, la Commissione ha integrato la valutazione con la revisione degli elementi di cui all'allegato IV, punto 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.

⁽⁶⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2022/728 della Commissione, del 13 aprile 2022, relativa all'incoerenza di taluni obiettivi prestazionali contenuti nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni, a livello nazionale o di blocchi funzionali di spazio aereo, presentati da Belgio, Germania, Grecia, Francia, Cipro, Lettonia, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Romania e Svezia a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento, recante raccomandazioni per la revisione di tali obiettivi (GU L 135 del 12.5.2022, pag. 4).

⁽⁷⁾ Decisione (EU) 2022/2255 della Commissione, del 24 ottobre 2022, relativa all'avvio dell'esame dettagliato di taluni obiettivi prestazionali contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni per il terzo periodo di riferimento presentato a livello di blocchi funzionali di spazio aereo da Belgio, Germania, Francia, Lussemburgo e Paesi Bassi a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 297 del 17.11.2022, pag. 71).

- (11) Le previsioni di base di traffico del servizio di previsioni e statistiche di Eurocontrol («STATFOR») pubblicate nel giugno 2022 tengono conto del mutamento di circostanze di cui al considerando 5. Sulla base di tali previsioni, la Commissione osserva che i Paesi Bassi non dovrebbero subire cambiamenti significativi nei flussi di traffico aereo durante l'RP3 a seguito della guerra della Russia in Ucraina. Pertanto tali mutamenti di circostanze non incidono direttamente sugli obiettivi prestazionali contenuti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale o sulla valutazione di tali obiettivi per quanto riguarda la loro coerenza con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.
- (12) I Paesi Bassi convengono in via eccezionale di rinunciare ai diritti conferiti ai sensi dell'articolo 342 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in combinato disposto con l'articolo 3 del regolamento (CE) n. 1/1958 ⁽⁸⁾, e di acconsentire all'adozione e alla notifica in inglese della presente decisione.

VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE

Valutazione degli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza

- (13) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza, la Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi presentati dai Paesi Bassi in merito all'efficienza della gestione della sicurezza dei fornitori di servizi di navigazione aerea («ANSP») in base al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.1, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (14) Gli obiettivi prestazionali locali in materia di sicurezza proposti dai Paesi Bassi in relazione all'efficienza della gestione della sicurezza, suddivisi per obiettivo di gestione della sicurezza ed espressi come livello di attuazione, sono i seguenti:

Paesi Bassi	Obiettivi relativi all'efficienza della gestione della sicurezza, espressi come livello di attuazione, dal livello A al livello D dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea («AESA»)				
Fornitore di servizi di navigazione aerea interessato	Obiettivo di gestione della sicurezza	2022	2023	2024	Obiettivi a livello dell'Unione (2024)
Controllo del traffico aereo nei Paesi Bassi («LVNL»)	Politica e obiettivi di sicurezza	C	C	C	C
	Gestione dei rischi per la sicurezza	C	D	D	D
	Garanzia di sicurezza	C	C	C	C
	Promozione della sicurezza	C	C	C	C
	Cultura della sicurezza	C	C	C	C

- (15) Gli obiettivi prestazionali in materia di sicurezza proposti dai Paesi Bassi per l'LVNL sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.
- (16) La Commissione osserva che il progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale presentato dai Paesi Bassi stabilisce per l'LVNL misure volte al conseguimento degli obiettivi prestazionali locali in materia di sicurezza, quali l'istituzione di un piano di sicurezza basato sul rischio e gli aggiornamenti del sistema di gestione della sicurezza.
- (17) Pertanto, alla luce di quanto affermato nei considerando 14, 15 e 16, e tenendo presente che gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione in materia di sicurezza stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891 devono essere conseguiti entro l'ultimo anno dell'RP3, ossia il 2024, gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la sicurezza inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale dovrebbero considerarsi coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

⁽⁸⁾ CEE Consiglio: Regolamento n. 1 che stabilisce il regime linguistico della Comunità economica europea (GU 17 del 6.10.1958, pag. 385/58).

Valutazione degli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente

- (18) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, la coerenza degli obiettivi presentati dai Paesi Bassi per quanto attiene all'efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva è stata valutata in base al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.2, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza gli obiettivi inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale sono stati confrontati con i pertinenti valori di riferimento per l'efficienza di volo orizzontale di rotta stabiliti nel piano di miglioramento della rete delle rotte europee («ERNIP») disponibile al momento dell'adozione degli obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3, ossia il 2 giugno 2021.
- (19) Per quanto riguarda l'anno 2020, l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per l'RP3 nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente, che prima dell'insorgere della pandemia di COVID-19 era stato inizialmente stabilito nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903, non è stato rivisto nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891, in quanto il periodo per l'applicazione di tale obiettivo era scaduto e la sua attuazione era quindi divenuta definitiva, non lasciando alcuna possibilità di adeguamento retroattivo. Analogamente, nei progetti rivisti di piani di miglioramento delle prestazioni non è stato possibile modificare retroattivamente gli obiettivi prestazionali locali in materia di ambiente per l'anno 2021, stabiliti dagli Stati membri nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati nell'ottobre 2021. Alla luce di tali considerazioni, la coerenza degli obiettivi prestazionali locali in materia di ambiente con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione è stata valutata per gli anni 2022, 2023 e 2024.
- (20) Gli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente proposti dai Paesi Bassi e i corrispondenti valori di riferimento nazionali per l'RP3 dell'ERNIP, espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva, sono i seguenti:

Paesi Bassi	2022	2023	2024
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente , espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	2,62 %	2,62 %	2,62 %
Valori di riferimento	2,62 %	2,62 %	2,62 %

- (21) La Commissione osserva che gli obiettivi ambientali proposti dai Paesi Bassi equivalgono ai corrispondenti valori di riferimento nazionali per ciascuno degli anni 2022, 2023 e 2024.
- (22) La Commissione osserva che nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale i Paesi Bassi hanno presentato varie misure per il conseguimento degli obiettivi ambientali locali che comprendono la ristrutturazione dello spazio aereo, l'attuazione del gestore degli arrivi transfrontalieri, la navigazione basata sulle prestazioni, il miglioramento del sistema di controllo del traffico aereo al fine di consentire un coordinamento civile-militare più efficace e una maggiore interoperabilità con i centri di controllo in Germania. La Commissione si compiace del fatto che i Paesi Bassi intendano attuare tutte le misure raccomandate dall'ERNIP per migliorare le traiettorie di rotta.
- (23) Pertanto, alla luce di quanto affermato nei considerando 20, 21 e 22, gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale dovrebbero considerarsi coerenti con le prestazioni a livello dell'Unione.

Valutazione degli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità

- (24) Per quanto riguarda il settore essenziale di prestazione concernente la capacità, la coerenza degli obiettivi presentati dai Paesi Bassi per quanto attiene al ritardo medio nella gestione dei flussi di traffico aereo («ATFM») di rotta per volo è stata valutata in base al criterio di cui all'allegato IV, punto 1.3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Di conseguenza gli obiettivi inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale sono stati confrontati con i pertinenti valori di riferimento stabiliti nel piano operativo della rete disponibile al momento dell'adozione degli obiettivi prestazionali rivisti a livello dell'Unione per l'RP3, ossia il 2 giugno 2021.

- (25) Per quanto riguarda l'anno 2020, l'obiettivo prestazionale a livello dell'Unione per l'RP3 nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, che prima dell'insorgere della pandemia di COVID-19 era stato inizialmente stabilito nella decisione di esecuzione (UE) 2019/903, non è stato rivisto dalla decisione di esecuzione (UE) 2021/891, in quanto il periodo di tempo per l'applicazione di tale obiettivo era scaduto e la sua attuazione era quindi divenuta definitiva, non lasciando alcuna possibilità di adeguamento retroattivo. Analogamente, nei progetti rivisti di piani di miglioramento delle prestazioni non è stato possibile modificare retroattivamente gli obiettivi prestazionali locali in materia di capacità per l'anno 2021, stabiliti dagli Stati membri nei progetti di piani di miglioramento delle prestazioni presentati nell'ottobre 2021. Pertanto la coerenza degli obiettivi prestazionali locali in materia di capacità con i corrispondenti obiettivi prestazionali a livello dell'Unione dovrebbe essere valutata per gli anni 2022, 2023 e 2024.
- (26) Gli obiettivi di capacità di rotta proposti dai Paesi Bassi per l'RP3, espressi in minuti di ritardo ATMF per volo, nonché i corrispondenti valori di riferimento stabiliti nel piano operativo della rete, sono i seguenti:

Paesi Bassi	2022	2023	2024
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità, espressi in minuti di ritardo ATFM per volo	0,15	0,15	0,15
Valori di riferimento	0,15	0,15	0,15

- (27) La Commissione osserva che gli obiettivi di capacità proposti dai Paesi Bassi equivalgono ai corrispondenti valori di riferimento nazionali per gli anni 2022, 2023 e 2024.
- (28) La Commissione osserva che nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale i Paesi Bassi hanno presentato misure per il conseguimento degli obiettivi locali di capacità di rotta. Tali misure comprendono un nuovo sistema di gestione del traffico aereo, la ristrutturazione dello spazio aereo, il reclutamento continuo e il miglioramento della formazione dei controllori del traffico aereo.
- (29) Pertanto, alla luce di quanto affermato nei considerando 26, 27 e 28, gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale dovrebbero considerarsi coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

Revisione degli obiettivi di capacità per i servizi di navigazione aerea presso i terminali

- (30) Per quanto riguarda gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, come stabilito all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento di esecuzione, la Commissione ha integrato la sua valutazione degli obiettivi di capacità di rotta con la revisione degli obiettivi di capacità per i servizi di navigazione aerea presso i terminali conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Per quanto riguarda i Paesi Bassi, tali obiettivi non sono stati ritenuti fonte di preoccupazione.

Valutazione degli obiettivi prestazionali nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica

- (31) La Commissione ha valutato la coerenza degli obiettivi di efficienza economica proposti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale sulla base dei criteri di cui all'allegato IV, punto 1.4, lettere a), b) e c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (32) Gli obiettivi di efficienza economica di rotta proposti dai Paesi Bassi per l'RP3 sono i seguenti:

Zona tariffaria di rotta dei Paesi Bassi	Valore di riferimento 2014	Valore di riferimento 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Obiettivi di efficienza economica di rotta, espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017 «EUR2017»)]	67,44 EUR	69,56 EUR	151,70 EUR	88,63 EUR	75,73 EUR	71,66 EUR

- (33) Per quanto riguarda l'allegato IV, punto 1.4, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che la tendenza del costo unitario determinato («DUC») di rotta a livello di zona tariffaria, pari a +0,7 % nell'RP3, è migliore rispetto alla tendenza a livello dell'Unione, pari a +1,0 %, nello stesso periodo.
- (34) Per quanto riguarda l'allegato IV, punto 1.4, lettera b), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che la tendenza a lungo termine del DUC di rotta a livello di zona tariffaria nel secondo periodo di riferimento («RP2») e nell'RP3, pari a +0,7 %, è peggiore rispetto alla tendenza a lungo termine a livello dell'Unione, pari a -1,3 %, nello stesso periodo.
- (35) Per quanto riguarda l'allegato IV, punto 1.4, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione osserva che il valore di riferimento per il DUC dei Paesi Bassi, pari a EUR 69,56 in EUR2017, è inferiore del 10,9 % rispetto al valore di riferimento medio, pari a EUR 78,09 in EUR2017, del pertinente gruppo ai fini comparativi.
- (36) È evidente che la tendenza del DUC dei Paesi Bassi nel corso dell'RP3 è migliore della corrispondente tendenza a livello dell'Unione. Inoltre, come osservato al considerando 35, i Paesi Bassi danno prova di buone prestazioni per quanto riguarda il valore di riferimento per il 2019, che è inferiore al corrispondente valore medio del gruppo ai fini comparativi. La Commissione ritiene pertanto che, per quanto riguarda i Paesi Bassi, la deviazione dalla tendenza a lungo termine del DUC a livello dell'Unione di cui al considerando 34 non osti a che gli obiettivi prestazionali di efficienza economica siano coerenti con gli obiettivi prestazionali di efficienza economica a livello dell'Unione.
- (37) Pertanto, alla luce di quanto affermato nei considerando da 32 a 36, gli obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'efficienza economica inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale dovrebbero considerarsi coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione.

Revisione degli obiettivi di efficienza economica per i servizi di navigazione aerea presso i terminali

- (38) Per quanto riguarda gli aeroporti che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, come stabilito all'articolo 1, paragrafi 3 e 4, di tale regolamento di esecuzione, la Commissione ha integrato la sua valutazione degli obiettivi di efficienza economica di rotta con la revisione degli obiettivi di efficienza economica per i servizi di navigazione aerea presso i terminali conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera c), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317. Tali progetti di obiettivi non sono risultati fonte di preoccupazione per quanto riguarda i Paesi Bassi.

Revisione dei sistemi di incentivi di cui all'articolo 11 del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, che integra la valutazione, da parte della Commissione, degli obiettivi di capacità

- (39) Conformemente all'allegato IV, punto 2.1, lettera f), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, la Commissione ha integrato la sua valutazione degli obiettivi di capacità con una revisione dei sistemi di incentivi di cui all'articolo 11 di tale regolamento di esecuzione. A tale riguardo, la Commissione ha esaminato se i sistemi di incentivi proposti soddisfino i requisiti sostanziali di cui all'articolo 11, paragrafi 1 e 3, del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317.
- (40) Nella decisione di esecuzione (UE) 2022/728 la Commissione ha concluso che i Paesi Bassi debbano rivedere i propri sistemi di incentivi per conseguire gli obiettivi di capacità di rotta e presso i terminali in modo che lo svantaggio finanziario massimo derivante da tali sistemi di incentivi sia fissato a un livello avente un impatto rilevante sulle entrate a rischio. La Commissione osserva che i Paesi Bassi non hanno apportato modifiche a tali sistemi di incentivi rispetto al progetto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC presentato nel 2021 e al progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni del FABEC presentato nel luglio 2022.
- (41) Pertanto, alla luce di quanto affermato al considerando 40, la Commissione conclude che i sistemi di incentivi stabiliti nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale continuano a destare preoccupazioni. La Commissione ribadisce pertanto il suo parere secondo cui i Paesi Bassi dovrebbero rivedere i propri sistemi di incentivi per conseguire gli obiettivi di capacità di rotta e presso i terminali, in relazione all'adozione del piano definitivo di miglioramento delle prestazioni conformemente all'articolo 16, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) 2019/317, in modo che gli svantaggi finanziari massimi derivanti da tali sistemi di incentivi siano fissati a un livello avente un impatto rilevante sulle entrate a rischio, come esplicitamente richiesto a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, lettera a), di tale regolamento di esecuzione. Secondo la Commissione, ciò dovrebbe comportare uno svantaggio finanziario massimo pari o superiore all'1 % dei costi determinati.

CONCLUSIONI

- (42) Sulla base della valutazione di cui ai considerando da 13 a 41, la Commissione constata che gli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni a livello nazionale presentato dai Paesi Bassi sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli obiettivi prestazionali inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dai Paesi Bassi il 4 novembre 2022, a norma del Regolamento (CE) n. 549/2004, ed elencati nell'allegato della presente decisione, sono coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento stabiliti nella decisione di esecuzione (UE) 2021/891.

Articolo 2

Il Regno dei Paesi Bassi è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 14 dicembre 2022

Per la Commissione
Adina-Ioana VĂLEAN
Membro della Commissione

ALLEGATO

Obiettivi prestazionali inclusi nel progetto rivisto di piano di miglioramento delle prestazioni presentato dai Paesi Bassi a norma del regolamento (CE) n. 549/2004 risultati coerenti con gli obiettivi prestazionali a livello dell'Unione per il terzo periodo di riferimento

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA SICUREZZA

Efficienza della gestione della sicurezza

Paesi Bassi	Obiettivi relativi all'efficienza della gestione della sicurezza, espressi come livello di attuazione, dal livello A al livello D dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea («AESA»)			
Fornitore di servizi di navigazione aerea interessato	Obiettivo di gestione della sicurezza	2022	2023	2024
LVNL	Politica e obiettivi di sicurezza	C	C	C
	Gestione dei rischi per la sicurezza	C	D	D
	Garanzia di sicurezza	C	C	C
	Promozione della sicurezza	C	C	C
	Cultura della sicurezza	C	C	C

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'AMBIENTE

Efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva

Paesi Bassi	2022	2023	2024
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente l'ambiente , espressi come efficienza media di volo orizzontale di rotta della traiettoria effettiva	2,62 %	2,62 %	2,62 %

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE LA CAPACITÀ

Ritardo medio ATFM di rotta in minuti per volo

Paesi Bassi	2022	2023	2024
Obiettivi nel settore essenziale di prestazione concernente la capacità , espressi in minuti di ritardo ATFM per volo	0,15	0,15	0,15

SETTORE ESSENZIALE DI PRESTAZIONE CONCERNENTE L'EFFICIENZA ECONOMICA

Costo unitario determinato per servizi di navigazione aerea di rotta

Zona tariffaria di rotta dei Paesi Bassi	Valore di riferimento 2014	Valore di riferimento 2019	2020-2021	2022	2023	2024
Obiettivi di efficienza economica di rotta , espressi come costo unitario determinato di rotta (in termini reali ai prezzi del 2017)	67,44 EUR	69,56 EUR	151,70 EUR	88,63 EUR	75,73 EUR	71,66 EUR