SKLEPI

IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2022/728

z dne 13. aprila 2022

o neskladnosti nekaterih ciljev uspešnosti iz osnutkov nacionalnih načrtov izvedbe ali načrtov izvedbe na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki so jih v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta predložili Belgija, Nemčija, Grčija, Francija, Ciper, Latvija, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Romunija in Švedska, z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje ter o določitvi priporočil za revizijo navedenih ciljev

(notificirano pod dokumentarno številko C(2022) 2283)

(Besedilo v angleškem, francoskem, grškem, latvijskem, malteškem, nemškem, nizozemskem, romunskem in švedskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ([1]) ter zlasti člena 11(3), točka (c), drugi pododstavek, Uredbe,

po posvetovanju z Odborom za enotno evropsko nebo,

ob upoštevanju naslednjega:

SPLOŠNI PREMISLEKI

Ozadje

(1) V skladu s členom 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 je treba vzpostaviti načrt izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja. Poleg tega morajo države članice v skladu s členom 10 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 ([2]) na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora določiti zavezujoče cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja za vsako referenčno obdobje načrta izvedbe. Navedeni cilji uspešnosti morajo biti skladni z vseevropskimi cilji, ki jih je Komisija sprejela za zadevno referenčno obdobje. Komisija je odgovorna za oceno, ali so predlagani cilji uspešnosti iz osnutkov načrtov izvedbe skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti, in sicer na podlagi meril za ocenjevanje iz Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(2) Izbruh pandemije COVID-19 je od prvega četrtletja koledarskega leta 2020 močno vplival na sektor zračnega prevoza in v primerjavi z ravnmi pred pandemijo povzročil znatno zmanjšanje obsega zračnega prometa zaradi ukrepov, ki so jih za zajezitev pandemije sprejele države članice in tretje države.

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

([2]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 (UL L 56, 25.2.2019, str. 1).

(3) Vseevropski cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje so bili prvotno določeni v Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2019/903 ([3]). Ker so bili navedeni vseevropski cilji uspešnosti in osnutki načrtov izvedbe za tretje referenčno obdobje, ki so jih države članice predložile naknadno, pripravljeni pred izbruhom pandemije COVID-19, v njih ni bilo mogoče upoštevati posledično znatno spremenjenih okoliščin za zračni prevoz.

(4) V odziv na vpliv pandemije COVID-19 na izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa so bili v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/1627 ([4]) določeni izredni ukrepi za tretje referenčno obdobje, ki odstopajo od določb Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317. V skladu s členom 2(1) Izvedbene uredbe (EU) 2020/1627 je Komisija 2. junija 2021 sprejela Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2021/891 ([5]) o določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje na ključnih področjih uspešnosti, kot so varnost, okolje, zmogljivost in stroškovna učinkovitost.

(5) Vse države članice so pripravile in sprejele osnutke načrtov izvedbe, ki vsebujejo revidirane lokalne cilje uspešnosti za tretje referenčno obdobje, ter jih do 1. oktobra 2021 predložile Komisiji v oceno. Po preverjanju popolnosti navedenih osnutkov načrtov izvedbe je Komisija države članice pozvala, naj posodobljene osnutke načrtov izvedbe predložijo do 17. novembra 2021. Ocena Komisije iz tega sklepa temelji na posodobljenih osnutkih načrtov izvedbe, ki so jih predložile države članice.

(6) Organ za oceno uspešnosti, ki v skladu s členom 11(2) Uredbe (ES) št. 549/2004 pomaga Komisiji pri izvajanju načrta izvedbe, je Komisiji predložil poročilo, ki vsebuje njegovo mnenje o oceni osnutkov načrtov izvedbe za tretje referenčno obdobje.

Merila za ocenjevanje

(7) Komisija je v skladu s členom 14(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 ocenila skladnost nacionalnih ciljev ali ciljev na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora na podlagi meril za ocenjevanje iz točke 1 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi in ob upoštevanju lokalnih razmer. Komisija je glede vsakega ključnega področja uspešnosti in povezanih ciljev uspešnosti oceno dopolnila s pregledom osnutkov načrtov izvedbe v zvezi z elementi iz točke 2 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi.

(8) V zvezi s ključnim področjem uspešnosti glede varnosti je Komisija na podlagi merila iz točke 1.1 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ocenila skladnost ciljev, ki so jih predložile države članice glede učinkovitosti varnostnega upravljanja izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. Ta ocena je bila opravljena ob upoštevanju lokalnih razmer in dopolnjena s pregledom ukrepov, načrtovanih za doseganje varnostnih ciljev v zvezi z elementi iz točke 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. Komisija je ugotovila, da so lokalni cilji uspešnosti glede varnosti, ki so jih predlagale vse države članice, skladni z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti, zato v tem sklepu niso navedene nobene povezane ugotovitve.

(9) V zvezi s ključnim področjem uspešnosti glede okolja je bila skladnost ciljev, ki so jih predložile države članice v zvezi s povprečno horizontalno učinkovitostjo leta na ruti za dejansko trajektorijo, ocenjena na podlagi merila iz točke 1.2 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem so bili predlagani cilji iz osnutka načrta izvedbe primerjani z ustreznimi referenčnimi vrednostmi za horizontalno učinkovitost leta na ruti, določenimi v načrtu za izboljšanje evropskega omrežja rut. Navedena ocena je bila opravljena ob upoštevanju lokalnih razmer in dopolnjena s pregledom ukrepov, načrtovanih za doseganje okoljskih ciljev v zvezi z elementi iz točke 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

([3]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2019/903 z dne 29. maja 2019 o določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje, ki se začne 1. januarja 2020 in konča 31. decembra 2024 (UL L 144, 3.6.2019, str. 49).

([4]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/1627 z dne 3. novembra 2020 o izrednih ukrepih za tretje referenčno obdobje (2020–2024) načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu zaradi pandemije COVID-19 (UL L 366, 4.11.2020, str. 7).

([5]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2021/891 z dne 2. junija 2021 o določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje (2020–2024) in razveljavitvi Izvedbenega sklepa (EU) 2019/903 (UL L 195, 3.6.2021, str. 3).

(10) V zvezi s koledarskim letom 2020 z Izvedbenim sklepom (EU) 2021/891 ni bil revidiran vseevropski cilj uspešnosti za tretje referenčno obdobje na ključnem področju uspešnosti glede okolja, ki je bil prvotno določen v Izvedbenem sklepu (EU) 2019/903, saj je rok za njegovo uporabo potekel in je njegovo izvajanje postalo dokončno, pri čemer retroaktivne prilagoditve niso več mogoče. Zato ni bilo primerno, da bi države članice v osnutkih načrtov izvedbe, ki so jih predložile do 1. oktobra 2021, revidirale svoje lokalne cilje uspešnosti za koledarsko leto 2020 na ključnem področju uspešnosti glede okolja. Glede na navedeno je bila skladnost lokalnih ciljev okoljske uspešnosti z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti ocenjena za koledarska leta 2021, 2022, 2023 in 2024. Komisija je na tej podlagi ugotovila, da so lokalni cilji okoljske uspešnosti, ki so jih predlagale vse države članice, skladni z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti, zato v tem sklepu niso navedene nobene povezane ugotovitve.

(11) V zvezi s ključnim področjem uspešnosti glede zmogljivosti je bila skladnost ciljev, ki so jih predložile države članice v zvezi s povprečno zamudo pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let, ocenjena na podlagi merila iz točke 1.3 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem so bili predlagani cilji iz osnutka načrta izvedbe primerjani z ustreznimi referenčnimi vrednostmi iz načrta delovanja omrežja. Navedena ocena je bila opravljena ob upoštevanju lokalnih razmer in dopolnjena s pregledom ukrepov, načrtovanih za doseganje ciljev glede zmogljivosti na rutah, vključno zlasti s pregledom načrtovanih večjih naložb in pregledom sistema ali sistemov spodbud v zvezi z elementi iz točke 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(12) V zvezi s koledarskim letom 2020 z Izvedbenim sklepom (EU) 2021/891 ni bil revidiran vseevropski cilj uspešnosti za tretje referenčno obdobje na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ki je bil prvotno določen v Izvedbenem sklepu (EU) 2019/903, saj je rok za njegovo uporabo potekel in je njegovo izvajanje postalo dokončno, pri čemer retroaktivne prilagoditve niso več mogoče. Zato ni bilo primerno, da bi države članice v osnutkih načrtov izvedbe, ki so jih predložile do 1. oktobra 2021, revidirale svoje lokalne cilje uspešnosti za koledarsko leto 2020 na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti. Glede na navedeno je bila skladnost lokalnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti ocenjena za koledarska leta 2021, 2022, 2023 in 2024.

(13) Poleg tega je Komisija v zvezi z oceno osnutkov ciljev glede zmogljivosti na rutah za letališča, ki spadajo na področje uporabe Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 v skladu s členom 1(3) in (4) navedene uredbe, svojo oceno dopolnila s pregledom osnutkov ciljev glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih v skladu s točko 2.1(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. Če je bilo ugotovljeno, da navedeni osnutki ciljev vzbujajo pomisleke, so povezane ugotovitve navedene v tem sklepu.

(14) V zvezi s ključnim področjem uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti je Komisija na podlagi meril iz točke 1.4(a), (b) in (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ocenila skladnost ciljev, ki so jih predložile države članice glede ugotovljenih stroškov na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti. Navedena merila so sestavljena iz trenda ugotovljenih stroškov na enoto v tretjem referenčnem obdobju, dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto v drugem in tretjem referenčnem obdobju (2015–2024) ter izhodiščne vrednosti za ugotovljene stroške na enoto na ravni območja zaračunavanja v primerjavi s povprečno vrednostjo območij zaračunavanja, kjer imajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa podobno operativno in gospodarsko okolje.

(15) Kadar je bilo ugotovljeno, da cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah niso skladni z merili iz točke 1.4(a), (b) in (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, je Komisija ob upoštevanju utemeljitev in dokazil iz zadevnih načrtov izvedbe dodatno proučila, ali bi se lahko odstopanje štelo za potrebno in sorazmerno na podlagi točke 1.4 (d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, če je odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto ali od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto izključno posledica dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, ki so potrebni za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ali z ukrepi prestrukturiranja v smislu člena 2(18) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(16) Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah je bila izvedena ob upoštevanju lokalnih razmer. Dopolnjena je bila s pregledom elementov iz točke 2 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, in sicer ključnih dejavnikov in parametrov, na katerih temeljijo navedeni cilji, kot je določeno v točki 2.1(d) navedene priloge.

(17) Poleg tega je Komisija v zvezi z oceno osnutkov ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah za letališča, ki spadajo na področje uporabe Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 v skladu s členom 1(3) in (4) navedene uredbe, svoj pregled dopolnila z oceno osnutkov ciljev glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih v skladu s točko 2.1(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. Če je bilo ugotovljeno, da navedeni osnutki ciljev vzbujajo pomisleke, so povezane ugotovitve navedene v tem sklepu.

(18) V skladu s točko 2(f) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija v zvezi z oceno osnutkov ciljev glede zmogljivosti svoj pregled dopolnila z oceno osnutkov sistemov spodbud iz člena 11 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. Komisija je v zvezi s tem proučila, ali osnutki sistemov spodbud izpolnjujejo vsebinske zahteve iz člena 11(1) in (3) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. Če je bilo ugotovljeno, da navedeni osnutki sistemov spodbud vzbujajo pomisleke, so povezane ugotovitve navedene v tem sklepu.

Posebni dejavniki v zvezi z razvojem prometa

(19) V skladu z osnovno napovedjo prometa STATFOR iz oktobra 2021 naj bi zračni promet na ravni Unije v letu 2023 dosegel raven pred pandemijo, leta 2024 pa naj bi jo presegel. Vendar stopnja negotovosti v zvezi z razvojem prometa ostaja še posebno visoka zaradi tveganj, povezanih z razvojem epidemioloških razmer v zvezi s COVID-19. Komisija ugotavlja, da bo glede na pričakovanja okrevanje prometa po državah članicah neenakomerno.

(20) V skladu s tem naj bi bila napovedana rast prometa v tretjem referenčnem obdobju v več državah članicah precej nižja od povprečne rasti prometa na ravni Unije, obseg prometa v tretjem referenčnem obdobju pa naj bi v številnih od navedenih držav članic ostal pod ravnjo pred pandemijo. Komisija priznava, da je zato doseganje vseevropskih ciljev glede stroškovne učinkovitosti za zadevne države članice zahtevnejše, in je to upoštevala pri pregledu lokalnih razmer, pomembnih za oceno vsakega osnutka načrta izvedbe.

UGOTOVITVE V ZVEZI S FUNKCIONALNIM BLOKOM ZRAČNEGA PROSTORA SREDNJE EVROPE (FABEC)

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti – Belgija in Luksemburg

(21) Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, ki sta jih predlagala Belgija in Luksemburg za tretje referenčno obdobje, so:

Belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**73,13 EUR**	**83,2-8 EUR**	**189,52 EUR**	**113,26 EUR**	**108,51 EUR**	**103,82 EUR**

(22) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da belgijski in luksemburški trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki je v tretjem referenčnem obdobju 5,7-odstoten na letni ravni, ne dosega vseevropskega trenda, ki je v istem obdobju enoodstoten.

(23) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da dolgoročni belgijski in luksemburški trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki je v drugem in tretjem referenčnem obdobju 4-odstoten na letni ravni, ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša –1,3 %.

(24) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da je belgijska in luksemburška izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 83,28 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2017, za 13,2 % višja od povprečne izhodiščne vrednosti za zadevno primerjalno skupino v višini 73,56 EUR, izražene v realnih cenah iz leta 2017. Komisija ugotavlja, da se ta razlika v tretjem referenčnem obdobju še poveča, saj so ugotovljeni stroški na enoto na ruti za Belgijo in Luksemburg za leto 2024 za 49,9 % višji od povprečja primerjalne skupine.

(25) Poleg tega je treba proučiti, ali se lahko zgoraj ugotovljena odstopanja od meril iz točke 1.4(a), (b) in (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) navedene priloge.

(26) Komisija ugotavlja, da razlika, ki jo je ocenil organ za oceno uspešnosti, med ugotovljenimi stroški na ruto v tretjem referenčnem obdobju, navedenimi v osnutku načrta izvedbe, in ugotovljenimi stroški, ki bi bili potrebni za izpolnitev vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto za tretje referenčno obdobje, znaša približno 41 milijonov EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2017, medtem ko ustrezno ocenjeno odstopanje od dolgoročnega vseevropskega trenda znaša približno 92,6 milijona EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2017.

(27) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da se Belgija in Luksemburg v osnutku načrta izvedbe sklicujeta na dodatne ugotovljene stroške, ki so v tretjem referenčnem obdobju v zvezi z ukrepi za povečanje zmogljivosti nastali izvajalcema navigacijskih služb zračnega prometa na rutah, in sicer belgijskemu izvajalcu skeyes in centru območne kontrole za zgornje maastrichtsko območje (v nadaljnjem besedilu: MUAC).

(28) Po eni strani je v osnutku načrta izvedbe poudarjeno, da je zapletenost belgijsko-luksemburškega zračnega prostora dejavnik, ki povečuje relativno delovno obremenitev kontrolorjev zračnega prometa in s tem negativno vpliva na njihovo produktivnost, pa tudi na stroškovno osnovo na rutah. Belgija in Luksemburg sta pojasnila, da je to eden ključnih dejavnikov za odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto.

(29) Po drugi strani Belgija in Luksemburg trdita, da se oba izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa na rutah, in sicer skeyes in MUAC, srečujeta s posebnimi izzivi v zvezi z zagotavljanjem ustreznih zmogljivosti, da bi zadostila povpraševanju po zračnem prometu v tretjem referenčnem obdobju in po njem.

(30) V zvezi s skeyes je v osnutku načrta izvedbe najprej navedeno, da se zaradi sedanje starostne strukture delovne sile kontrolorjev zračnega prometa v tretjem in četrtem referenčnem obdobju pričakuje veliko število upokojitev.

(31) Navedeno je tudi, da veljavna belgijska zakonodaja določa, da morajo kontrolorjem zračnega prometa delovne obveznosti prenehati pet let pred datumom upokojitve. V teh petih letih so upravičeni do predčasne upokojitve (v nadaljnjem besedilu: sistem DISPO) in prejemajo nadomestilo v višini od 75 % do 85 % njihove zadnje plače. V skladu z informacijami iz osnutka načrta izvedbe so kontrolorji zračnega prometa trenutno vključeni v sistem DISPO pri starosti 56 let, ta starostna meja pa naj bi se dvignila na 57 let. Od leta 2025 bo 30 % dejavnih kontrolorjev zračnega prometa pri družbi skeyes predupokojitveno starost doseglo v tretjem referenčnem obdobju, dodatnih 20 % dejavnih kontrolorjev zračnega prometa pa naj bi jih pogoje za predčasno upokojitev začelo izpolnjevati v četrtem referenčnem obdobju.

(32) Družba skeyes namerava zaposliti in usposobiti nove kontrolorje zračnega prometa, da bi nadomestila načrtovane upokojitve in zagotovila zmogljivost, sorazmerno z napovedanim povpraševanjem po prometu. V skladu z osnutkom načrta izvedbe bodo družbi skeyes v zvezi s tem nastali dodatni stroški, dodeljeni stroškovni osnovi na rutah v celotnem referenčnem obdobju, vključno s stroški, povezanimi s sistemom predčasne upokojitve DISPO.

(33) Poleg tega je v osnutku načrta izvedbe poudarjeno, da namerava družba skeyes svoj sistem upravljanja zračnega prometa nadomestiti z enotnim, integriranim in usklajenim sistemom upravljanja zračnega prostora s centrom MUAC in belgijskim ministrstvom za obrambo, kar naj bi bilo bistveno za podporo vključevanju civilnih in vojaških storitev upravljanja zračnega prometa ter za povečanje zmogljivosti in operativne učinkovitosti.

(34) V zvezi s centrom MUAC se Belgija in Luksemburg sklicujeta na kolektivno pogodbo, sklenjeno leta 2019, katere osnovni namen je povečati razpoložljivost kontrolorjev zračnega prometa, da bi se zmanjšala vrzel med razpoložljivostjo osebja in povpraševanjem po prometu. Določbe o prožnosti, uvedene v sporazum, spremlja skoraj 11-odstotno povečanje plačnih lestvic, kar vpliva na stroškovno osnovo v celotnem referenčnem obdobju.

(35) V osnutku načrta izvedbe je poleg tega navedeno, da ima center MUAC v tretjem referenčnem obdobju dodatne stroške, povezane s posebnimi izboljšavami procesa analize po operacijah in povezanih orodij, katerih cilj je dodatno optimizirati načrtovanje vsakodnevnih operacij.

(36) Komisija je ugotovila, da odstopanj iz uvodne izjave 26 ni mogoče pripisati izključno dodatnim stroškom v zvezi z ukrepi, povezanimi z zmogljivostjo, vključno s stroški, povezanimi z zaposlovanjem in usposabljanjem novih kontrolorjev zračnega prometa, ter stroški večjih naložb, povezanih z zmogljivostjo. Komisija je zato sklenila, da so sporočena odstopanja stroškov od vseevropskih trendov ugotovljenih stroškov na enoto v zvezi z Belgijo in Luksemburgom prevelika, da bi jih bilo mogoče pripisati izključno sporočenim ukrepom za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti.

(37) Zato merilo iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Belgijo in Luksemburgom ni izpolnjeno.

(38) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je dovolj omeniti, da Belgija in Luksemburg v osnutku načrta izvedbe nista predstavila nobenih ukrepov prestrukturiranja, ki bi upravičili odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto ali od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto. Zato merilo iz točke 1.4(d)(ii) v zvezi z Belgijo in Luksemburgom ni izpolnjeno.

(39) Komisija v zvezi z elementi za pregled iz točke 2.1(d)(vii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da je bila v zvezi z Belgijo vzpostavljena revidirana metodologija razporejanja stroškov za porazdelitev ugotovljenih stroškov med službami na rutah in terminalih za tretje referenčno obdobje. Predlagane spremembe se nanašajo na razporeditev stroškov službe priletne kontrole, ki so nastali družbi skeyes, in razporeditev stroškov, povezanih s stroški nacionalnega varnostnega organa. Komisija ugotavlja, da predlagane spremembe vodijo zlasti k temu, da se stroški službe priletne kontrole v celoti razporedijo na območje zaračunavanja na rutah.

(40) Komisija dvomi, da so spremembe metodologije razporejanja stroškov iz uvodne izjave 93 v skladu z zahtevami iz člena 15(2), točka (e), Uredbe (ES) št. 550/2004 in člena 22(5) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. Komisija bo povezane elemente nadalje proučila v fazi ocenjevanja revidiranega osnutka načrta izvedbe funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (v nadaljnjem besedilu: FABEC) v zvezi z zadevnim izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa.

(41) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 21 do 40 bi bilo treba predlagane cilje, vključene v osnutek načrta uspešnosti FABEC v zvezi z belgijskim in luksemburškim območjem zaračunavanja na rutah, oceniti kot neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

Pregled osnutkov ciljev glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih – Belgija

(42) Komisija ima pomisleke v zvezi z osnutki belgijskih ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti terminalov v skladu s točko 2.1(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(43) Prvič, Komisija je pri primerjavi trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih v tretjem referenčnem obdobju s trendom ugotovljenih stroškov na enoto na ruti ugotovila, da je trend ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih na belgijskem območju zaračunavanja na terminalih, ki je 6,3-odstoten, višji od belgijskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki je v tretjem referenčnem obdobju 5,7-odstoten.

(44) Drugič, Komisija ugotavlja, da so osnutki ciljev za trend ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih za belgijsko območje zaračunavanja na terminalih, ki je v tretjem referenčnem obdobju 6,3-odstoten, višji od dejanskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih, ki je bil v drugem referenčnem obdobju 0,5-odstoten.

(45) Tretjič, Komisija pri primerjavi osnutkov nacionalnih ciljev glede trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih z uspešnostjo podobnih letališč za tretje referenčno obdobje ugotavlja, da so ocenjeni ugotovljeni stroški na enoto za bruseljsko letališče znatno višji od mediane ugotovljenih stroškov na enoto ustrezne primerjalne skupine.

(46) Zato Komisija meni, da bi morala Belgija na podlagi zgornjih ugotovitev dodatno utemeljiti cilje glede stroškovne učinkovitosti na terminalih ali pa bi morala osnutke ciljev za ugotovljene stroške na enoto na terminalih za tretje referenčno obdobje popraviti navzdol.

Pregled sistemov spodbud iz člena 11 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, ki dopolnjuje oceno Komisije glede osnutkov ciljev glede zmogljivosti – FABEC

(47) Komisija v zvezi z elementi za pregled iz točke 2.1(f) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da osnutek sistema spodbud za zmogljivosti na rutah, predlagan v osnutku načrta izvedbe FABEC, zajema največjo finančno prednost, ki je enaka največji finančni neugodnosti, pri čemer obe znašata 0,5 % ugotovljenih stroškov.

(48) Na podlagi strokovnega mnenja, ki ga je zagotovil organ za oceno uspešnosti, Komisija močno dvomi, da bi predlagana največja finančna neugodnost, ki znaša 0,5 % ugotovljenih stroškov, kakor koli bistveno vplivala na tvegane prihodke, kot se zahteva v skladu s členom 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(49) Kar zadeva sisteme spodbud za zmogljivosti terminalov, predlagane za območja zaračunavanja na terminalih v Belgiji, Franciji in na Nizozemskem, Komisija dvomi, da bi predlagane največje finančne neugodnosti, ki bi za vse navedene sisteme spodbud znašale 0,5 % ugotovljenih stroškov, bistveno vplivale na tvegane prihodke, kot se zahteva v skladu s členom 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(50) V zvezi s sistemom spodbud za zmogljivosti terminalov, predlaganim za območje zaračunavanja na terminalih v Luksemburgu, Komisija dvomi, da bi predlagana največja finančna neugodnost, ki znaša 0,25 % ugotovljenih stroškov, bistveno vplivala na tvegane prihodke, kot se zahteva v skladu s členom 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(51) Zato bi morali Belgija, Francija, Nemčija, Luksemburg in Nizozemska v zvezi z osnutkom načrta izvedbe, ki ga je predložil FABEC, revidirati osnutke svojih sistemov spodbud za doseganje ciljev glede zmogljivosti na rutah, tako da bi bile največje finančne neugodnosti, ki izhajajo iz navedenih sistemov spodbud, določene na ravni, ki bistveno vpliva na tvegane prihodke, kot se izrecno zahteva v členu 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, kar bi po mnenju Komisije moralo privesti do največje finančne neugodnosti, ki bi bila enaka ali višja od 1 % ugotovljenih stroškov.

(52) Poleg tega bi morali Belgija, Francija, Luksemburg in Nizozemska v zvezi z osnutkom načrta izvedbe, ki ga je predložil FABEC, revidirati osnutke svojih sistemov spodbud za doseganje ciljev glede zmogljivosti terminalov, tako da bi bile največje finančne neugodnosti, ki izhajajo iz navedenih sistemov spodbud, določene na ravni, ki bistveno vpliva na tvegane prihodke, kot se izrecno zahteva v členu 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, kar bi po mnenju Komisije moralo privesti do največje finančne neugodnosti, ki bi bila enaka 1 % ugotovljenih stroškov ali višja od njega.

UGOTOVITVE V ZVEZI Z GRČIJO

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti

(53) Osnutki ciljev glede zmogljivosti, ki jih je predlagala Grčija, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let, in ustrezne nacionalne referenčne vrednosti za tretje referenčno obdobje, določene v načrtu delovanja omrežja iz septembra 2021, so:

	2021	2022	2023	2024
Osnutki grških ciljev glede zmogljivosti na rutah v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let	**0,32**	**0,26**	**0,20**	**0,20**
Referenčne vrednosti za Grčijo v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let	0,10	0,14	0,15	0,15

(54) Komisija ugotavlja, da so osnutki ciljev glede zmogljivosti, ki jih je Grčija predlagala za koledarska leta od 2021 do 2024, višji od ustreznih nacionalnih referenčnih vrednosti, določenih v načrtu delovanja omrežja iz septembra 2021. V zvezi s tem je mogoče največje odstopanje osnutkov ciljev glede zmogljivosti od ustreznih nacionalnih referenčnih vrednosti opaziti za koledarsko leto 2021.

(55) Komisija ugotavlja, da ukrepi za povečanje zmogljivosti, opisani v osnutku načrta izvedbe, zajemajo le del ukrepov, ki so bili določeni v načrtu delovanja omrežja iz septembra 2021. Navedeni ukrepi vključujejo večje naložbe v nadgradnjo infrastrukture za upravljanje zračnega prometa, zaposlitev skupno 70 ekvivalentov polnega delovnega časa kot kontrolorjev zračnega prometa v centrih območne kontrole v koledarskem letu 2022 in ukrepe za prestrukturiranje zračnega prostora.

(56) Vendar Komisija ugotavlja, da več ustreznih ukrepov za povečanje zmogljivosti, vključenih v načrt delovanja omrežja iz septembra 2021, ni vključenih v osnutek načrta izvedbe, ki ga je predložila Grčija, kar bi lahko povzročilo vrzel v zmogljivostih v koledarskih letih 2023 in 2024. Na podlagi informacij, ki jih je predložila Grčija, prav tako ni jasno, kako se bo upravljalo znatno povečanje števila kontrolorjev zračnega prometa in poznejše usposabljanje na delovnem mestu od koledarskega leta 2022 naprej, obenem pa zadostilo vse večjim potrebam po zmogljivostih.

(57) Ob upoštevanju, da so osnutki grških ciljev glede zmogljivosti v obdobju 2021–2024 višji od ustreznih nacionalnih referenčnih vrednosti, se v zvezi s točko 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 zdi, da predlagani ukrepi ne bodo zadostovali za zadovoljitev pričakovanega povpraševanja po prometu, zlasti glede na pričakovano rast prometa proti koncu tretjega referenčnega obdobja kot del okrevanja zračnega prometa po posledicah pandemije COVID-19.

(58) Grčija je v osnutku načrta izvedbe navedla, da ciljev za koledarska leta od 2021 do 2024 ni bilo mogoče določiti v skladu z referenčnimi vrednostmi, vključenimi v načrt delovanja omrežja iz septembra 2021, in sicer zaradi bolj optimističnega okrevanja zračnega prometa, vključenega v napoved prometa STATFOR iz oktobra 2021. Poleg tega je navedla, da predlagani cilji odražajo to spremembo predpostavk o prometu in zato odstopajo od referenčnih vrednosti.

(59) Vendar Komisija glede na merila za ocenjevanje iz točke 1.3 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 meni, da informacije in dokazila, ki jih je predložila Grčija v osnutku načrta izvedbe, tudi v zvezi z ustreznimi lokalnimi razmerami, ne upravičujejo predlaganih znatnih odstopanj ciljev glede zmogljivosti na rutah od ustreznih referenčnih vrednosti.

(60) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 53 do 59 bi bilo treba predlagane cilje, vključene v osnutek grškega načrta izvedbe, oceniti kot neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti.

Pregled osnutkov ciljev glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(61) Komisija ima pomisleke glede osnutkov ciljev uspešnosti Grčije glede zmogljivosti terminalov v skladu s točko 2.1(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(62) Natančneje, Komisija je ugotovila, da se pri primerjavi osnutkov nacionalnih ciljev na ravni letališča o povprečni zamudi pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu z uspešnostjo podobnih letališč pričakuje, da bo imelo letališče v Atenah večje zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa od tistih, napovedanih za podobna letališča.

(63) Zato Komisija meni, da bi morala Grčija dodatno utemeljiti cilje glede zmogljivosti terminalov glede na zgornje ugotovitve ali pa bi morala osnutek ciljev glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih popraviti navzdol.

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

(64) Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, ki jih je predlagala Grčija, so:

Grško območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**31,37 EUR**	**23,20 EUR**	**40,71 EUR**	**32,60 EUR**	**33,12 EUR**	**32,93 EUR**

(65) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da grški trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki je v tretjem referenčnem obdobju 9,1-odstoten, ne dosega vseevropskega trenda, ki je v istem obdobju enoodstoten.

(66) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da grški dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki je v drugem in tretjem referenčnem obdobju 0,5-odstoten, ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša –1,3 %.

(67) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da je grška izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 23,20 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2017, za 18,9 % nižja od povprečne izhodiščne vrednosti za zadevno primerjalno skupino v višini 28,59 EUR, izražene v realnih cenah iz leta 2017. Ugotavlja pa tudi, da naj bi grški ugotovljeni stroški na enoto na ruti v tretjem referenčnem obdobju presegli povprečje primerjalne skupine, pri čemer naj bi bila razlika v koledarskem letu 2024 8,7-odstotna.

(68) Poleg tega je treba proučiti, ali se lahko zgoraj ugotovljena odstopanja od meril iz točke 1.4(a), (b) in (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) navedene priloge.

(69) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da razlika, ki jo je ocenil organ za oceno uspešnosti, med ugotovljenimi stroški na ruto v tretjem referenčnem obdobju, navedenimi v osnutku grškega načrta izvedbe, in ugotovljenimi stroški, ki bi bili potrebni za izpolnitev vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto za tretje referenčno obdobje, znaša približno 54 milijonov EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2017, medtem ko ustrezno odstopanje od dolgoročnega vseevropskega trenda znaša 31 milijonov EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2017.

(70) Grčija je v osnutku načrta izvedbe navedla, da je v tretjem referenčnem obdobju predvideno znatno povečanje števila dejavnih kontrolorjev zračnega prometa v centru območne kontrole v Atenah, kar pomeni skupno 71 dodatnih ekvivalentov polnega delovnega časa v letu 2024 v primerjavi z letom 2019. Poleg tega naj bi se proti koncu referenčnega obdobja izvedlo več večjih naložb v zvezi z upravljanjem zračnega prometa in nadzornimi sistemi, ki bodo imele znaten vpliv na stroške od leta 2022 naprej. Grčija je v osnutku načrta izvedbe navedla, da so bili od povezanih stroškov amortizacije odšteti zneski, ki so bili v zvezi z zapoznelimi naložbami v osnovna sredstva previsoko obračunani v drugem referenčnem obdobju.

(71) Komisija ugotavlja, da mnenje organa za oceno uspešnosti kaže na nejasnosti in nedoslednosti glede celotnega sklopa ukrepov, ki jih je Grčija predstavila v zvezi z izvajanjem svojih lokalnih ciljev glede zmogljivosti, zaradi česar se organ za oceno uspešnosti sprašuje, ali se bodo navedeni ukrepi učinkovito izvajali in sploh imeli pričakovani učinek. Opozoriti je treba tudi, da Grčija v svojem osnutku načrta izvedbe ni niti podrobno niti količinsko opredelila dodatnih stroškov, povezanih z usposabljanjem in zaposlovanjem novih kontrolorjev zračnega prometa. Ker v zvezi z navedenimi stroški ni utemeljenih informacij, Komisija ocenjuje, da sta obe odstopanji iz uvodne izjave 69 preveliki, da bi ju bilo mogoče utemeljeno pripisati izključno ukrepom za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti.

(72) Poleg tega je treba opozoriti, da je bilo iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 53 do 59 tega sklepa, ugotovljeno, da osnutki ciljev glede zmogljivosti, ki jih je določila Grčija, niso skladni z ustreznimi vseevropskimi cilji. Ker cilji glede zmogljivosti niso bili ocenjeni kot skladni, Komisija meni, da na tej stopnji ni mogoče zaključiti ocene merila iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Grčijo, saj bo morda treba načrtovane ukrepe, potrebne za doseganje ciljev glede zmogljivosti, spremeniti v zvezi s potrebno revizijo ciljev glede zmogljivosti.

(73) Zato merilo iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Grčijo ni izpolnjeno.

(74) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je dovolj omeniti, da Grčija v osnutku načrta izvedbe ni predstavila nobenih ukrepov prestrukturiranja, ki bi upravičili odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto ali od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto. Zato merilo iz točke 1.4(d)(ii) v zvezi z Grčijo ni izpolnjeno.

(75) Poleg tega je pregled ključnih dejavnikov in parametrov iz točke 2.1(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, na katerih temeljijo osnutki ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, privedel do naslednjih ugotovitev v zvezi s predlagano stroškovno osnovo Grčije za tretje referenčno obdobje.

(76) Komisija ugotavlja, da so bili ugotovljeni stroški, povezani z iskanjem in reševanjem, prvič dodani v stroškovno osnovo Grčije na rutah v tretjem referenčnem obdobju. Navedeni stroški povzročajo znatno povečanje ugotovljenih stroškov na rutah, ki znašajo približno 9 % stroškovne osnove na rutah za leto 2020 in približno 5 % stroškovne osnove na rutah za leto 2024. Grčija bi morala v revidiranem osnutku načrta izvedbe dodatno utemeljiti upravičenost in sorazmernost povezanih ugotovljenih stroškov ter njihovo razporejanje med navigacijskimi službami zračnega prometa na rutah in terminalih ter med navigacijskimi službami zračnega prometa in drugimi zadevnimi sektorji.

(77) Poleg tega je Komisija seznanjena z ustanovitvijo novega nacionalnega nadzornega organa, ki je organizacijsko ločen od izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, kar je povezano s povečanjem stroškov nadzora. Ob upoštevanju obsega povezanih dodatnih stroškov bi morala Grčija v revidiranem osnutku načrta izvedbe dodatno pojasniti osnovne stroškovne dejavnike in predpostavke.

(78) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 64 do 77 bi bilo treba predlagane cilje, vključene v osnutek grškega načrta izvedbe, oceniti kot neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

Pregled osnutkov ciljev glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(79) Komisija ima pomisleke v zvezi z osnutki grških ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti terminalov v skladu s točko 2.1(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(80) Komisija ugotavlja, da so osnutki ciljev za trend ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih za grško območje zaračunavanja na terminalih, ki je v tretjem referenčnem obdobju 6,8-odstoten, višji od dejanskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih, ki je v drugem referenčnem obdobju znašal –3,9 %.

(81) Zato Komisija meni, da bi morala Grčija na podlagi zgornjih ugotovitev dodatno utemeljiti cilje glede stroškovne učinkovitosti na terminalih ali pa bi morala osnutke ciljev za ugotovljene stroške na enoto na terminalih za tretje referenčno obdobje popraviti navzdol.

Pregled sistemov spodbud iz člena 11 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, ki dopolnjuje oceno Komisije glede osnutkov ciljev glede zmogljivosti

(82) V zvezi z elementi za pregled iz točke 2.1(f) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da sistem spodbud za zmogljivosti na rutah in sistem spodbud za zmogljivosti terminalov, predlagana v osnutku grškega načrta izvedbe, zajemata največjo finančno neugodnost, ki znaša 0,50 % ugotovljenih stroškov za rute in 0,60 % ugotovljenih stroškov za terminal, ter največjo finančno prednost, ki znaša 0,10 % ugotovljenih stroškov za rute in 0,30 % ugotovljenih stroškov za terminal.

(83) V zvezi z navedenima sistemoma spodbud Komisija na podlagi strokovnega mnenja, ki ga je zagotovil organ za oceno uspešnosti, močno dvomi, da bi predlagana največja finančna neugodnost, ki znaša 0,50 % ugotovljenih stroškov za rute in 0,60 % ugotovljenih stroškov za terminal, kakor koli bistveno vplivala na tvegane prihodke, kot se zahteva v skladu s členom 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(84) Zato bi morala Grčija revidirati osnutka svojih sistemov spodbud za doseganje ciljev glede zmogljivosti na rutah in zmogljivosti terminalov, tako da bi bile največje finančne neugodnosti, ki izhajajo iz navedenih sistemov spodbud, določene na ravni, ki bistveno vpliva na tvegane prihodke, kot se izrecno zahteva v členu 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, kar bi po mnenju Komisije moralo privesti do največje finančne neugodnosti, ki bi bila enaka ali višja od 1 % ugotovljenih stroškov.

UGOTOVITVE V ZVEZI S CIPROM

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti

(85) Osnutki ciljev glede zmogljivosti, ki jih je predlagal Ciper, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let, in ustrezne nacionalne referenčne vrednosti za tretje referenčno obdobje, določene v načrtu delovanja omrežja iz septembra 2021, so:

	2021	2022	2023	2024
Osnutek ciprskih ciljev glede zmogljivosti na rutah v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let	**0,10**	**0,30**	**0,40**	**0,30**
Referenčne vrednosti za Ciper v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let	0,10	0,16	0,15	0,15

(86) Komisija ugotavlja, da so osnutki ciljev glede zmogljivosti, ki jih je Ciper predlagal za koledarska leta od 2021 do 2024, višji od ustreznih nacionalnih referenčnih vrednosti, določenih v načrtu delovanja omrežja iz septembra 2021. V zvezi s tem je mogoče največje odstopanje osnutkov ciljev glede zmogljivosti od ustreznih nacionalnih referenčnih vrednosti opaziti za leto 2024, sledijo pa cilji za leti 2023 in 2022.

(87) Komisija ugotavlja, da ukrepi za povečanje zmogljivosti, opisani v osnutku načrta izvedbe, zajemajo nekatere ukrepe, ki so določeni v načrtu delovanja omrežja iz septembra 2021. Navedeni ukrepi vključujejo povečanje števila osebja izvajalca služb zračnega prometa, večje naložbe v nadgradnjo infrastrukture za upravljanje zračnega prometa in ukrepe za prestrukturiranje zračnega prostora. Poleg tega naj bi se v tretjem referenčnem obdobju v zvezi z osebjem število dežurnih kontrolorjev zračnega prometa v centru območne kontrole v Nikoziji povečalo za 22 ekvivalentov polnega delovnega časa.

(88) Vendar Komisija ugotavlja, da več ustreznih ukrepov za povečanje zmogljivosti, ki so vključeni v načrt delovanja omrežja iz septembra 2021, ni vključenih v osnutek načrta izvedbe, ki ga je predložil Ciper, in sicer izboljšanje metod upravljanja pretoka zračnega prometa in zmogljivosti, prehod na nov center območne kontrole in projekt operativne odličnosti.

(89) Ob upoštevanju dejstva, da so ciprski osnutki ciljev glede zmogljivosti v zadnjih treh koledarskih letih tretjega referenčnega obdobja višji od ustreznih nacionalnih referenčnih vrednosti, se v zvezi s točko 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 zdi, da predlagani ukrepi ne bodo zadostovali za zadovoljitev pričakovanega povpraševanja po prometu, zlasti glede na pričakovano rast prometa v tretjem referenčnem obdobju.

(90) Ciper je v osnutku načrta izvedbe navedel, da ni bilo mogoče določiti bolj ambicioznih ciljev zaradi ukrepov za znižanje stroškov za doseganje ciljev na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti in spreminjajočih se geopolitičnih razmer, ki znatno vplivajo na izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa.

(91) Vendar Komisija glede na merila za ocenjevanje iz točke 1.3 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 meni, da informacije in dokazila, ki jih je Ciper predložil v osnutku načrta izvedbe, tudi v zvezi z ustreznimi lokalnimi razmerami, ne upravičujejo predlaganih znatnih odstopanj ciljev glede zmogljivosti na rutah od ustreznih referenčnih vrednosti.

(92) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 85 do 91 bi bilo treba predlagane cilje, vključene v osnutek ciprskega načrta izvedbe, oceniti kot neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti.

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

(93) Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, ki jih je predlagal Ciper, so:

Ciprsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**32,94 EUR**	**26,61 EUR**	**49,85 EUR**	**34,14 EUR**	**32,52 EUR**	**32,26 EUR**

(94) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da ciprski trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki v tretjem referenčnem obdobju znaša 4,9 %, ne dosega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša 1,0 %.

(95) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da dolgoročni ciprski trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki v drugem in tretjem referenčnem obdobju znaša –0,2 % na leto, ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša –1,3 %.

(96) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da je ciprska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 26,61 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2017, za 4,7 % nižja od povprečne izhodiščne vrednosti za zadevno primerjalno skupino v višini 27,91 EUR, izražene v realnih cenah iz leta 2017. Ugotavlja pa tudi, da so ciprski ugotovljeni stroški na enoto na ruti za 6,0 % višji od povprečja primerjalne skupine za leto 2024.

(97) Poleg tega je treba proučiti, ali se lahko zgoraj ugotovljena odstopanja od meril iz točke 1.4(a) in (b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) navedene priloge.

(98) Komisija ugotavlja, da razlika, ki jo je ocenil organ za oceno uspešnosti, med ugotovljenimi stroški na ruto v tretjem referenčnem obdobju, navedenimi v osnutku ciprskega načrta izvedbe, in ugotovljenimi stroški, ki bi bili potrebni za izpolnitev vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto za tretje referenčno obdobje, znaša približno 10 milijonov EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2017, medtem ko ustrezno odstopanje od dolgoročnega vseevropskega trenda znaša približno 6 milijonov EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2017.

(99) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da je Ciper v osnutku načrta izvedbe navedel, da so odstopanja stroškov od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto in dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto posledica ukrepov, ki so potrebni za doseganje ciljev glede zmogljivosti, vključno z večjim številom osebja in nadgradnjo obstoječega sistema upravljanja zračnega prometa, katerih cilj je omogočiti delovanje dodatnih sektorjev kontrole zračnega prometa. V osnutku načrta izvedbe je navedeno, da naj bi v tretjem referenčnem obdobju začeli delati dodatni kontrolorji zračnega prometa, pri čemer naj bi skupno število dejavnih kontrolorjev zračnega prometa v letu 2024 doseglo 100 ekvivalentov polnega delovnega časa v primerjavi s 73 ekvivalenti polnega delovnega časa v letu 2019. Vendar Komisija ugotavlja, da Ciper v osnutku načrta izvedbe ni količinsko opredelil pričakovanega učinka na stroške, ki jih bodo imeli predstavljeni ukrepi, povezani z doseganjem lokalnih ciljev glede zmogljivosti.

(100) Opozoriti je treba, da je bilo iz razlogov, navedenih v uvodnih izjavah 85 do 91 tega sklepa, ugotovljeno, da osnutki ciljev glede zmogljivosti, ki jih je določil Ciper, niso skladni z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti. Ker cilji glede zmogljivosti niso bili ocenjeni kot skladni, Komisija meni, da na tej stopnji ni mogoče zaključiti ocene v zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 glede Cipra, saj bo morda treba načrtovane ukrepe, potrebne za doseganje ciljev glede zmogljivosti, spremeniti zaradi potrebne revizije ciljev glede zmogljivosti.

(101) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je treba opozoriti, da se Ciper v osnutku načrta izvedbe sklicuje na načrtovani ukrep prestrukturiranja, ki vključuje ustanovitev novega korporativnega subjekta za izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa na Cipru. Ciper poudarja, da je v zvezi s tem ukrepom predvidel stroške prestrukturiranja, vendar poudarja tudi, da teh stroškov v času priprave osnutka načrta izvedbe ni bilo mogoče oceniti. Zato osnutek načrta izvedbe ne vsebuje nobene utemeljitve ali podrobnosti, na podlagi katerih bi lahko Komisija ocenila uporabo merila iz točke 1.4(d)(ii) v zvezi s priglašenim ukrepom. Zato merilo iz točke 1.4(d)(ii) v zvezi s Ciprom ni izpolnjeno.

(102) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 93 do 101 bi bilo treba predlagane cilje, vključene v osnutek ciprskega načrta izvedbe, oceniti kot neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

UGOTOVITVE V ZVEZI Z LATVIJO

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

(103) Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, ki jih je Latvija predlagala za tretje referenčno obdobje, so:

Latvijsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto-2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**27,90 EUR**	**23,61 EUR**	**40,07 EUR**	**31,28 EUR**	**29,14 EUR**	**26,83 EUR**

(104) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da latvijski trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki v tretjem referenčnem obdobju znaša 3,3 % na leto, ne dosega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša 1,0 %.

(105) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da dolgoročni latvijski trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki v drugem in tretjem referenčnem obdobju znaša –0,4 % na leto, ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša –1,3 %.

(106) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da je latvijska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 23,61 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2017, za 17,2 % nižja od povprečne izhodiščne vrednosti za zadevno primerjalno skupino v višini 28,51 EUR, izražene v realnih cenah iz leta 2017. Komisija ugotavlja, da bodo latvijski ugotovljeni stroški na enoto na ruti za leto 2024 še naprej za 15 % nižji od povprečja primerjalne skupine.

(107) Poleg tega je treba proučiti, ali se lahko zgoraj ugotovljena odstopanja od meril iz točke 1.4(a) in (b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) navedene priloge.

(108) Komisija ugotavlja, da razlika, ki jo je ocenil organ za oceno uspešnosti, med ugotovljenimi stroški na ruto v tretjem referenčnem obdobju, navedenimi v osnutku latvijskega načrta izvedbe, in ugotovljenimi stroški, ki bi bili potrebni za izpolnitev vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto za tretje referenčno obdobje, znaša približno 2 milijona EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2017, medtem ko ustrezno odstopanje od dolgoročnega vseevropskega trenda znaša približno 2 milijona EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2017.

(109) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da je Latvija v osnutku načrta izvedbe navedla nekatere ukrepe, ki jih izvaja izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa (v nadaljnjem besedilu: družba LGS) za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti.

(110) Komisija ugotavlja, da namerava družba LGS po izvajanju ukrepov za znižanje stroškov v letih 2020 in 2021 povišati svoje stroške za osebje in stroške amortizacije v preostalih letih tretjega referenčnega obdobja, da bi upoštevala okrevanje prometa, ki se pričakuje med letoma 2022 in 2024, ter ublažila povečano delovno obremenitev zaradi preusmeritve prometa okoli beloruskega zračnega prostora.

(111) V zvezi z ukrepi glede zaposlovanja Komisija ugotavlja, da namerava družba LGS povečati število kontrolorjev zračnega prometa na rutah, ki bodo dejavni v tretjem referenčnem obdobju, in sicer za devet ekvivalentov polnega delovnega časa v obdobju 2020–2021 in enega v obdobju 2022–2024. Priznava se, da je izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa ta program usposabljanja kontrolorjev zračnega prometa vzpostavil pred pandemijo, da bi upošteval predvideno rast prometa in preprečil prihodnje zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, kot so tiste, do katerih je prihajalo v drugem referenčnem obdobju.

(112) Komisija v zvezi s politiko prejemkov ugotavlja, da namerava družba LGS od leta 2022 ponovno vzpostaviti nekatere obveznosti do zaposlenih, vključno z dogovorjenim 8-odstotnim povišanjem bruto plač, ki je bilo med krizo začasno prekinjeno. Latvija poleg tega pričakuje dodatna povišanja plač zaradi splošne rasti povprečne nacionalne plače.

(113) Komisija v zvezi z načrtovanimi naložbami v osnovna sredstva ugotavlja, da družba LGS načrtuje nadaljevanje različnih naložbenih projektov v tretjem referenčnem obdobju, odvisno od njene finančne uspešnosti in dejanskega okrevanja prometa. Komisija ugotavlja, da naj bi se stroški amortizacije štirih „novih večjih naložb“ in „drugih novih naložb“, o katerih poroča družba LGS, v letu 2023 predvidoma znatno povečali. Vendar v osnutku latvijskega načrta izvedbe ni utemeljen prispevek navedenih naložb k prihodnjemu zagotavljanju zmogljivosti.

(114) Komisija priznava, da bi lahko bila zaposlitev dodatnih kontrolorjev zračnega prometa in ponovna vzpostavitev naložb v osnovna sredstva za krepitev zmogljivosti tehtna razloga za odstopanje od vseevropskih trendov ugotovljenih stroškov na enoto, da bi se zagotovila potrebna dolgoročna zmogljivost. Vendar Komisija na podlagi informacij iz latvijskega osnutka načrta izvedbe ni mogla ugotoviti, da bi bilo navedeno povišanje plač osebja potreben in sorazmeren ukrep za doseganje lokalnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti ter da bi se bilo nanj mogoče sklicevati za utemeljitev odstopanja od vseevropskih trendov ugotovljenih stroškov na enoto.

(115) Poleg tega je Komisija na podlagi ocene organa za oceno uspešnosti ugotovila, da je iz stroškov kapitala, ki jih je predlagala Latvija, razvidna nepravilnost v zvezi z načrtovano donosnostjo lastniškega kapitala, ki ni bila določena na ravni, ki bi bila sorazmerna z izpostavljenostjo izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa finančnemu tveganju. Zaradi tega so stroški kapitala v tretjem referenčnem obdobju za približno 1,5 milijona EUR višji od finančnega tveganja, nastalega zaradi mehanizma za delitev tveganja, povezanega s prometom. Tega presežka ni mogoče utemeljiti z doseganjem ciljev glede zmogljivosti.

(116) Komisija zato meni, da Latvija ni ustrezno dokazala, da bi bilo mogoče odstopanja iz uvodne izjave 108 pripisati izključno dodatnim ugotovljenim stroškom, povezanim z ukrepi, potrebnimi za doseganje lokalnih ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti. Zato merilo iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Latvijo ni izpolnjeno.

(117) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je dovolj omeniti, da Latvija v osnutku načrta izvedbe ni predstavila nobenih ukrepov prestrukturiranja, ki bi upravičili odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto ali od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto. Zato merilo iz točke 1.4(d)(ii) v zvezi z Latvijo ni izpolnjeno.

(118) Poleg tega je pregled ključnih dejavnikov in parametrov iz točke 2.1(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, na katerih temeljijo osnutki ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, privedel do naslednjih ugotovitev v zvezi z izhodiščnima vrednostma za leti 2014 in 2019 ter stroški pokojnin.

(119) Prvič, Komisija ugotavlja, da Latvija od leta 2020 del svoje stroškovne osnove razporeja na območje z informacijami za letenje Vilna (FIR Vilna), ki ustreza stroškom storitev upravljanja zračnega prometa ter komunikacijskih, navigacijskih in nadzornih služb (CNS), ki se zagotavljajo na ruti NINTA – ADAXA. Vendar so v osnutku latvijskega načrta izvedbe navedene izhodiščne vrednosti, ki so enake dejanskim stroškom iz leta 2014 oziroma leta 2019, ne da bi bili odšteti stroški, povezani z ruto NINTA – ADAXA. Komisija na podlagi mnenja organa za oceno uspešnosti meni, da so potrebne prilagoditve latvijskih izhodiščnih vrednosti za stroške in promet za leti 2014 in 2019, da bi bile te vrednosti primerljive z ugotovljenimi stroški v tretjem referenčnem obdobju in da bi se omogočila natančna ocena latvijskih ciljev glede stroškovne učinkovitosti za tretje referenčno obdobje.

(120) Drugič, Komisija na podlagi mnenja organa za oceno uspešnosti meni, da bi morala Latvija ponovno oceniti ali bolje utemeljiti predlagane ugotovljene stroške v zvezi s pokojninami, saj se sorazmerni delež teh stroškov glede na skupno stroškovno osnovo zdi neobičajno velik.

(121) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 103 do 120 bi bilo treba predlagane cilje, vključene v osnutek latvijskega načrta izvedbe, oceniti kot neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

UGOTOVITVE V ZVEZI Z MALTO

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

(122) Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, ki jih je Malta predlagala za tretje referenčno obdobje, so:

Malteško območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**21,50 EUR**	**22,98 EUR**	**44,08 EUR**	**31,85 EUR**	**24,83 EUR**	**24,85 EUR**

(123) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da malteški trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki v tretjem referenčnem obdobju znaša 2,0 % na leto, ne dosega vseevropskega trenda, ki je v istem obdobju enoodstoten.

(124) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da dolgoročni malteški trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki v drugem in tretjem referenčnem obdobju znaša 1,6 % na leto, ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki je v istem obdobju –1,3-odstoten.

(125) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da je malteška izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 22,98 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2017, za 19,7 % nižja od povprečne izhodiščne vrednosti za zadevno primerjalno skupino v višini 28,64 EUR, izražene v realnih cenah iz leta 2017. Komisija ugotavlja, da bodo malteški ugotovljeni stroški na enoto na ruti za leto 2024 še naprej za 22,1 % nižji od povprečja primerjalne skupine.

(126) Poleg tega je treba proučiti, ali se lahko zgoraj ugotovljena odstopanja od meril iz točke 1.4(a) in (b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) navedene priloge.

(127) Komisija ugotavlja, da razlika, ki jo je ocenil organ za oceno uspešnosti, med ugotovljenimi stroški na ruto v tretjem referenčnem obdobju, navedenimi v osnutku malteškega načrta izvedbe, in ugotovljenimi stroški, ki bi bili potrebni za izpolnitev vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto za tretje referenčno obdobje, znaša približno 1 milijon EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2017, medtem ko ustrezno odstopanje od dolgoročnega vseevropskega trenda znaša približno 5,8 milijona EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2017.

(128) Malta je v zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v osnutku načrta izvedbe navedla nekatere ukrepe in naložbe, povezane z doseganjem ciljev glede zmogljivosti.

(129) Komisija zlasti ugotavlja, da namerava družba MATS, malteški izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, do leta 2024 zaposliti štiri člane tehničnega osebja za varnost zračnega prometa in pet kontrolorjev zračnega prometa. Novi kontrolorji zračnega prometa pa bodo začeli z ratingom za stolp, zato se načrtuje, da bodo s tem povezani stroški osebja prvotno večinoma razporejeni na navigacijske službe zračnega prometa na terminalih. Komisija tudi ugotavlja, da namerava družba MATS z letom 2023 povišati osebne prejemke osebja po dveletni zamrznitvi plač, o kateri se je dogovorila z osebjem, da bi med pandemijo prihranila pri stroških.

(130) Komisija ugotavlja, da namerava družba MATS povečati druge operativne stroške, da bi izboljšala usposobljenost osebja in zagotovila usposabljanje, s čimer bi omogočila zagotavljanje prihodnjih zmogljivosti. Prav tako ugotavlja, da družba MATS navaja, da so višje zavarovalne premije in inflacija drugi ključni dejavniki dodatnih drugih operativnih stroškov.

(131) Organ za oceno uspešnosti poroča, da družba MATS načrtuje znatno povišanje stroškov amortizacije v tretjem referenčnem obdobju. Vendar Komisija ni prejela nobenih dokazil, da je povišanje stroškov amortizacije mogoče upravičiti z ukrepi, povezanimi z zmogljivostjo, saj v osnutku malteškega načrta izvedbe ni nobenih podrobnosti o prispevku novih naložb, načrtovanih v tretjem referenčnem obdobju, k zmogljivostim.

(132) Komisija meni, da bi bilo lahko povečanje števila osebja izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, potrebno zaradi upoštevanja pričakovanih prihodnjih zmogljivosti, v zvezi z Malto utemeljen razlog za odstopanje v skladu s točko 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. Vendar Komisija zaradi nezadostnih informacij v osnutku načrta izvedbe ni mogla ugotoviti, ali so navedena zvišanja plač osebja in načrtovane naložbe v osnovna sredstva potrebni in sorazmerni za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti ter da bi jih bilo zato mogoče uporabiti za utemeljitev odstopanja od vseevropskih trendov ugotovljenih stroškov na enoto.

(133) Komisija zato meni, da Malta ni ustrezno dokazala, da bi bilo mogoče odstopanja iz uvodnih izjav 128 do 132 pripisati izključno dodatnim ugotovljenim stroškom, povezanim z ukrepi, potrebnimi za doseganje lokalnih ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti. Zato merilo iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Malto ni izpolnjeno.

(134) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je dovolj omeniti, da Malta v osnutku načrta izvedbe ni predstavila nobenih ukrepov prestrukturiranja, ki bi upravičili odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto ali od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto. Zato merilo iz točke 1.4(d)(ii) v zvezi z Malto ni izpolnjeno.

(135) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 122 do 134 bi bilo treba predlagane cilje, vključene v osnutek malteškega načrta izvedbe, oceniti kot neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

Pregled osnutkov ciljev glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(136) Komisija ima pomisleke v zvezi z osnutki malteških ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti terminalov v skladu s točko 2.1(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(137) Prvič, Komisija je pri primerjavi trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih v tretjem referenčnem obdobju s trendom ugotovljenih stroškov na enoto na ruti ugotovila, da je trend ugotovljenih stroškov na enoto na malteškem območju zaračunavanja na terminalih, ki je 4,3-odstoten, višji od malteškega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki je v tretjem referenčnem obdobju dvoodstoten.

(138) Drugič, Komisija ugotavlja, da so osnutki ciljev za trend ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih za malteško območje zaračunavanja na terminalih, ki je v tretjem referenčnem obdobju 4,3-odstoten, višji od dejanskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih, ki je bil v drugem referenčnem obdobju 0,6-odstoten.

(139) Zato Komisija meni, da bi morala Malta na podlagi zgornjih ugotovitev dodatno utemeljiti cilje glede stroškovne učinkovitosti na terminalih ali pa bi morala osnutke ciljev za ugotovljene stroške na enoto na terminalih za tretje referenčno obdobje popraviti navzdol.

UGOTOVITVE V ZVEZI Z ROMUNIJO

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

(140) Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, ki jih je Romunija predlagala za tretje referenčno obdobje, so:

Romunsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**165,00 RON**	**155,38 RON**	**298,87 RON**	**191,50 RON**	**174,25 RON**	**174,33 RON**
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

(141) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da romunski trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki je v tretjem referenčnem obdobju na letni ravni 2,9-odstoten, ne dosega vseevropskega trenda, ki je v istem obdobju enoodstoten.

(142) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da dolgoročni romunski trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki je v drugem in tretjem referenčnem obdobju 0,6-odstoten na letni ravni, ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša –1,3 %.

(143) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da je romunska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 34,03 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2017, za 14,6 % nižja od povprečne izhodiščne vrednosti za zadevno primerjalno skupino v višini 39,84 EUR, izražene v realnih cenah iz leta 2017. Komisija ugotavlja, da bodo romunski ugotovljeni stroški na enoto na ruti za leto 2024 še naprej za 9,0 % nižji od povprečja primerjalne skupine.

(144) Poleg tega je treba proučiti, ali se lahko zgoraj ugotovljena odstopanja od meril iz točke 1.4(a) in (b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) navedene priloge.

(145) Komisija ugotavlja, da razlika, ki jo je ocenil organ za oceno uspešnosti, med ugotovljenimi stroški na ruto v tretjem referenčnem obdobju, navedenimi v osnutku načrta izvedbe, in ugotovljenimi stroški, ki bi bili potrebni za izpolnitev vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto za tretje referenčno obdobje, znaša približno 15 milijonov EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2017, medtem ko ustrezno odstopanje od dolgoročnega vseevropskega trenda znaša približno 32 milijonov EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2017.

(146) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da je Romunija v osnutku načrta izvedbe navedla, da bodo izvajalcu navigacijskih služb zračnega prometa na rutah, in sicer upravi ROMATSA, v tretjem referenčnem obdobju nastali dodatni ugotovljeni stroški zaradi izvajanja ukrepov za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti. Ukrepi, na katere se sklicuje Romunija, se večinoma nanašajo na stroške osebja in usposabljanja, čemur sledijo stroški naložb.

(147) Komisija ugotavlja, da ROMATSA načrtuje dodatne stroške osebja in druge operativne stroške, ki jih bo imela zaradi zaposlitve in usposabljanja novih kontrolorjev zračnega prometa na rutah. Romunija predlagani načrt zaposlovanja in usposabljanja utemeljuje s tem, da mora nadomestiti velik val načrtovanih upokojitev, ki naj bi vrhunec dosegel v četrtem referenčnem obdobju. Romunija poudarja, da se bo načrt začel izvajati že v tretjem referenčnem obdobju, saj usposabljanje kontrolorja zračnega prometa s polno licenco traja od tri do pet let. Vendar je organ za oceno uspešnosti ugotovil, da bi bilo treba raven stroškov, povezanih z načrtom zaposlovanja, dodatno utemeljiti in upravičiti, saj je visoka. Komisija na podlagi mnenja organa za oceno uspešnosti meni, da bi morala ROMATSA zlasti zagotoviti dodatna pojasnila o tem, kako so bili izračunani stroški osebja in usposabljanja za vsak ekvivalent polnega delovnega časa.

(148) Komisija v zvezi s stroški naložb ugotavlja, da je v osnutku romunskega načrta izvedbe navedena potreba po upoštevanju dodatnih stroškov amortizacije in stroškov kapitala za izvedbo naslednjih projektov: faze 1 prvega koraka sistema upravljanja zračnega prometa (ki se je začela v drugem referenčnem obdobju in se amortizira od leta 2020) in faze 2 prvega koraka (ki se je začela v drugem referenčnem obdobju in se amortizira od leta 2022), orodja za oceno kompleksnosti prometa, katerega uvedba je načrtovana za leto 2024, ter pogodbe o storitvah podatkovnih zvez.

(149) Organ za oceno uspešnosti je v zvezi s stroški sistema upravljanja zračnega prometa v poročilu o spremljanju za drugo referenčno obdobje ugotovil, da kapitalski izdatki za fazo 2 prvega koraka, predvideni za drugo referenčno obdobje, niso bili realizirani v celotnem referenčnem obdobju, skupni dejanski stroški naložb pa so bili znatno nižji od tistih, opredeljenih v načrtu izvedbe za drugo referenčno obdobje. Organ za oceno uspešnosti je na splošno izračunal, da so uporabniki zračnega prostora v drugem referenčnem obdobju financirali naložbe v vrednosti 32,5 milijona EUR, ki niso bile izvedene, pri čemer ni znano, ali bo uporabnikom zračnega prostora ta znesek povrnjen. Organ za oceno uspešnosti je sklenil, da dodatni stroški, ki jih je Romunija uveljavljala kot odstopanje za doseganje svojih lokalnih ciljev glede zmogljivosti na rutah za tretje referenčno obdobje, zato niso upravičeni.

(150) Opozoriti je treba, da je Komisija na podlagi ocene organa za oceno uspešnosti ugotovila, da stroški kapitala, ki jih je predlagala Romunija, niso bili določeni na ravni, ki bi bila sorazmerna z ravnjo dejanskih stroškov kapitala. Zato so stroški kapitala v tretjem referenčnem obdobju za 16 milijonov EUR višji od finančnega tveganja, nastalega zaradi mehanizma za delitev tveganja, povezanega s prometom. Tega presežka ni mogoče utemeljiti z doseganjem ciljev glede zmogljivosti.

(151) Komisija glede na premisleke iz uvodnih izjav 146 do 150 in ob upoštevanju mnenja organa za oceno uspešnosti ugotavlja, da merilo iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Romunijo ni izpolnjeno.

(152) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je dovolj omeniti, da Romunija v osnutku načrta izvedbe ni predstavila nobenih ukrepov prestrukturiranja, ki bi upravičili odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto ali od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto. Zato merilo iz točke 1.4(d)(ii) v zvezi z Romunijo ni izpolnjeno.

(153) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 140 do 152 bi bilo treba predlagane cilje, vključene v osnutek romunskega načrta izvedbe, oceniti kot neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

Pregled osnutkov ciljev glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(154) Komisija ima pomisleke v zvezi z osnutki romunskih ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti terminalov v skladu s točko 2.1(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(155) Prvič, Komisija je pri primerjavi trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih v tretjem referenčnem obdobju s trendom ugotovljenih stroškov na enoto na ruti ugotovila, da je trend ugotovljenih stroškov na enoto na romunskem območju zaračunavanja na terminalih, ki je 4,3-odstoten, višji od romunskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki je v tretjem referenčnem obdobju 2,9-odstoten.

(156) Drugič, Komisija ugotavlja, da so osnutki ciljev za trend ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih za romunsko območje zaračunavanja na terminalih, ki je v tretjem referenčnem obdobju 4,3-odstoten, višji od dejanskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih, ki je v drugem referenčnem obdobju znašal –3,1 %.

(157) Zato Komisija meni, da bi morala Romunija na podlagi zgornjih ugotovitev dodatno utemeljiti cilje glede stroškovne učinkovitosti na terminalih ali pa bi morala osnutke ciljev za ugotovljene stroške na enoto na terminalih za tretje referenčno obdobje popraviti navzdol.

Pregled sistemov spodbud iz člena 11 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, ki dopolnjuje oceno Komisije glede osnutkov ciljev glede zmogljivosti

(158) Komisija v zvezi z elementi za pregled iz točke 2.1(f) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da sistem spodbud za zmogljivosti terminalov, predlagan v osnutku romunskega načrta izvedbe, zajema največjo finančno neugodnost v višini 0,50 % ugotovljenih stroškov in največjo finančno prednost v višini 0,50 % ugotovljenih stroškov.

(159) Na podlagi strokovnega mnenja, ki ga je v zvezi s sistemom spodbud za zmogljivosti terminalov zagotovil organ za oceno uspešnosti, Komisija močno dvomi, da bi predlagana največja finančna neugodnost, ki znaša 0,50 % ugotovljenih stroškov, kakor koli bistveno vplivala na tvegane prihodke, kot se zahteva v skladu s členom 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(160) Zato bi morala Romunija revidirati osnutek sistema spodbud za doseganje ciljev glede zmogljivosti terminalov, tako da bi bile največje finančne neugodnosti, ki izhajajo iz navedenega sistema spodbud, določene na ravni, ki bistveno vpliva na tvegane prihodke, kot se izrecno zahteva v členu 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, kar bi po mnenju Komisije moralo privesti do največje finančne neugodnosti, ki bi bila enaka ali višja od 1 % ugotovljenih stroškov.

UGOTOVITVE V ZVEZI S ŠVEDSKO

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

(161) Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, ki jih je predlagala Švedska za tretje referenčno obdobje, so:

Švedsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**522,30 SEK**	**567,11 SEK**	**1 361,88 SEK**	**676,24 SEK**	**605,51 SEK**	**570,87 SEK**
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

(162) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da švedski trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki je v tretjem referenčnem obdobju 0,2-odstoten na letni ravni, presega vseevropski trend, ki je v istem obdobju enoodstoten.

(163) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da dolgoročni švedski trend ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki je v drugem in tretjem referenčnem obdobju enoodstoten na letni ravni, ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša –1,3 %.

(164) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da je švedska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 58,87 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2017, za 31,6 % višja od povprečne izhodiščne vrednosti za zadevno primerjalno skupino v višini 44,74 EUR, izražene v realnih cenah iz leta 2017. Komisija ugotavlja, da se ta razlika v tretjem referenčnem obdobju še poveča, saj so švedski ugotovljeni stroški na enoto na ruti za leto 2024 za 41,8 % višji od povprečja primerjalne skupine.

(165) Proučiti je treba, ali se lahko zgoraj ugotovljena odstopanja od meril iz točke 1.4(b) in (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) navedene priloge.

(166) Komisija ugotavlja, da razlika, ki jo je ocenil organ za oceno uspešnosti, med ugotovljenimi stroški na ruto v tretjem referenčnem obdobju, navedenimi v osnutku švedskega načrta izvedbe, in ugotovljenimi stroški, ki bi bili potrebni za izpolnitev dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto, znaša približno 43 milijonov EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2017.

(167) Komisija v zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ugotavlja, da je Švedska v osnutku načrta izvedbe navedla več ukrepov, povezanih z doseganjem lokalnih ciljev glede zmogljivosti.

(168) Komisija zlasti ugotavlja, da glavni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa na rutah, in sicer švedska uprava za civilno letalstvo LFV, načrtuje usposabljanje novih kontrolorjev zračnega prometa, da bi se odzval na prihajajoče upokojitve v preostalih letih tretjega referenčnega obdobja. Švedska poroča o načrtovanem neto povečanju števila kontrolorjev zračnega prometa v tretjem referenčnem obdobju za 14 kontrolorjev zračnega prometa s polnim delovnim časom v centru območne kontrole v Malmöju in 14 kontrolorjev zračnega prometa s polnim delovnim časom v centru območne kontrole v Stockholmu. Vendar Komisija ugotavlja, da Švedska v osnutku načrta izvedbe ni količinsko opredelila pričakovanega učinka teh ukrepov, povezanih z osebjem, na stroške.

(169) Komisija ugotavlja, da je Švedska poleg stroškov za osebje navedla, da je največja nova večja naložba LVF „širitev storitev oddaljenega stolpa“ v Stockholmu in na štirih povezanih letališčih (Kiruna, Umeå, Östersund, Malmö). Ugotovljeni stroški „širitve storitev oddaljenega stolpa“ znašajo 11 % skupnih ugotovljenih stroškov naložb v tretjem referenčnem obdobju. Komisija ugotavlja, da so na splošno oddaljeni stolpi naložbe, ki zagotavljajo storitve zračnega prometa na letališčih, zato bi jih bilo treba načeloma dodeliti predvsem službam na terminalih. Vendar je v osnutku švedskega načrta izvedbe 75 % stroškov „širitve storitev oddaljenega stolpa“ razporejenih na storitve na rutah, ne da bi bila navedena utemeljitev geografskega obsega in narave storitev. Komisija poleg tega ugotavlja, da so uporabniki zračnega prostora med posvetovanji dvomili o gospodarski upravičenosti te naložbe. Meni, da bi morala Švedska pregledati ali dodatno utemeljiti gospodarsko upravičenost in razporeditev stroškov te naložbe ter obravnavati pomisleke, ki so jih izrazili uporabniki zračnega prostora.

(170) Komisija ugotavlja, da druge nove naložbe, ki jih načrtuje Švedska, znašajo 33 % skupnih ugotovljenih stroškov naložb v tretjem referenčnem obdobju. V osnutku švedskega načrta izvedbe je navedeno, da druge nove naložbe vključujejo zamenjave in/ali nadgradnje, povezane s komunikacijskimi sistemi, radiem, navigacijskimi pripomočki ter rezervnimi in podpornimi sistemi za službo zračnega prometa. Vendar Komisija ugotavlja, da osnutek švedskega načrta izvedbe ne zagotavlja informacij o tem, kako bo vsaka od teh novih naložb prispevala k doseganju lokalnih ciljev glede zmogljivosti.

(171) Komisija glede na premisleke iz uvodnih izjav 167 do 170 meni, da Švedska ni ustrezno dokazala, da bi bilo odstopanje iz uvodne izjave 166 mogoče pripisati izključno dodatnim ugotovljenim stroškom, povezanim z ukrepi, potrebnimi za doseganje lokalnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti. Zato merilo iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi s Švedsko ni izpolnjeno.

(172) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je dovolj omeniti, da Švedska v osnutku načrta izvedbe ni predstavila nobenih ukrepov prestrukturiranja, ki bi upravičili odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto ali od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto. Zato merilo iz točke 1.4(d)(ii) v zvezi s Švedsko ni izpolnjeno.

(173) Poleg tega je pregled ključnih dejavnikov in parametrov iz točke 2.1(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, na katerih temeljijo osnutki ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, privedel do naslednjih ugotovitev v zvezi z izhodiščnimi stroški za leto 2019, stroški kapitala in pokojninami.

(174) Komisija ugotavlja, da Švedska predlaga prilagoditev izhodišča za leto 2019, da bi upoštevala uvedbo treh novih letališč v sistem pristojbin na rutah od leta 2020 naprej. Organ za oceno uspešnosti ugotavlja, da se večina te prilagoditve nanaša na skandinavsko gorsko letališče (Scandinavian Mountains Airport), na katerem izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa SDATS zagotavlja storitve kontrole zračnega prometa. V osnutku načrta izvedbe je navedeno, da številna švedska letališča zagotavljajo storitve na rutah. Švedska navaja, da je omogočanje letališčem, da zagotavljajo storitve na rutah in priletne storitve, stroškovno učinkovitejše, saj so terminalska manevrska območja na švedskih letališčih velika in geografsko oddaljena.

(175) V osnutku švedskega načrta izvedbe je navedeno, da se z vključitvijo treh novih letališč v sistem na rutah ne prenašajo odgovornosti ali stroški med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, ki so že vključeni v sistem. Organ za oceno uspešnosti je ugotovil, da ta prilagoditev v osnutku švedskega načrta izvedbe ni jasno pojasnjena.

(176) Komisija na podlagi mnenja organa za oceno uspešnosti meni, da bi morala Švedska ponovno oceniti zneske, ki naj bi bili zaračunani kot donosnost lastniškega kapitala v okviru stroškov kapitala za LFV. Organ za oceno uspešnosti ocenjuje, da so sporočeni stroški kapitala v tretjem referenčnem obdobju za 1,3 milijona EUR višji od dejanskih stroškov kapitala. Natančneje, Komisija in organ za oceno uspešnosti ugotavljata, da je razpon stroškov lastniškega kapitala, ki ga je Švedska predlagala za LFV in znaša od 0,7 do 1,9 %, višji od stroškov lastniškega kapitala, ki jih je za LFV odobrila švedska vlada in znašajo 0,0 %. Komisija ugotavlja, da predlagani stroški kapitala LFV vključujejo donos na lastniški kapital več švedskih letališč, ki zagotavljajo storitve na rutah. Meni, da bi morala Švedska pojasniti in utemeljiti vključitev teh letališč v vse stroškovne postavke LFV ali pa ustrezno popraviti svojo predložitev.

(177) Komisija na podlagi nasveta organa za oceno uspešnosti meni, da bi morala Švedska ponovno oceniti predlagane stroške pokojnin. Organ za oceno uspešnosti je ugotovil, da je povprečni delež stroškov pokojnin LFV v tretjem referenčnem obdobju precej večji od vseevropskega povprečja. Ugotovil je tudi, da so prispevki, povezani z javnim pokojninskim sistemom, vključeni v stroške osebja kot prispevki za socialno varnost, ne pa v stroške pokojnin, ki so v preglednicah za poročanje opredeljeni ločeno. Organ za oceno uspešnosti navaja, da so stroški pokojnin evidentirani tudi v stroških kapitala, saj so neporavnane terjatve, povezane s stroški pokojnin iz prejšnjih referenčnih obdobij, vključene v osnovno premoženje. Ugotavlja, da bi lahko nepreglednost predpostavk o pokojninski shemi z vnaprej določenimi pravicami pomenila težavo pri preverjanju izvzetih stroškov za tretje referenčno obdobje. Komisija meni, da bi morala Švedska pregledno poročati o stroških pokojnin v ločeni vrstici za stroške pokojnin v preglednicah za poročanje.

(178) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 161 do 177 bi bilo treba predlagane cilje, vključene v osnutek švedskega načrta izvedbe, oceniti kot neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

Pregled osnutkov ciljev glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(179) Komisija ima pomisleke v zvezi z osnutki švedskih ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti terminalov v skladu s točko 2.1(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(180) Prvič, Komisija je pri primerjavi trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih v tretjem referenčnem obdobju s trendom ugotovljenih stroškov na enoto na ruti ugotovila, da je trend ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih na švedskem območju zaračunavanja na terminalih, ki je 0,9-odstoten, višji od švedskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja, ki je v tretjem referenčnem obdobju 0,2-odstoten.

(181) Drugič, Komisija ugotavlja, da so osnutki ciljev za trend ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih za švedsko območje zaračunavanja na terminalih, ki je v tretjem referenčnem obdobju 0,9-odstoten, višji od dejanskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih, ki je v drugem referenčnem obdobju znašal –5,8 %.

(182) Tretjič, Komisija pri primerjavi osnutkov nacionalnih ciljev glede trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih z uspešnostjo podobnih letališč za tretje referenčno obdobje ugotavlja, da so ocenjeni ugotovljeni stroški na enoto za stockholmsko letališče Arlanda le nekoliko višji od mediane ugotovljenih stroškov na enoto ustrezne primerjalne skupine.

(183) Zato Komisija meni, da bi morala Švedska na podlagi zgornjih ugotovitev dodatno utemeljiti cilje glede stroškovne učinkovitosti na terminalih ali pa bi morala osnutke ciljev za ugotovljene stroške na enoto na terminalih za tretje referenčno obdobje popraviti navzdol.

SKLEPNE UGOTOVITVE

(184) Komisija je na podlagi ocene iz uvodnih izjav 21 do 183 ugotovila, da osnutki nacionalnih načrtov izvedbe ali načrtov izvedbe na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki so jih predložili Belgija, Nemčija, Grčija, Francija, Ciper, Latvija, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Romunija in Švedska, vsebujejo nekatere cilje uspešnosti, ki niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti.

(185) Zadevne države članice morajo v skladu s členom 14(3) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 Komisiji v treh mesecih od datuma sprejetja tega sklepa predložiti revidirane osnutke načrtov izvedbe, pri čemer upoštevajo priporočila Komisije.

(186) Belgija, Francija, Nemčija, Luksemburg in Nizozemska, ki so skupaj s Švico pripravili in predložili osnutek načrta izvedbe na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora za tretje referenčno obdobje, bi morali skupaj predložiti revidiran osnutek načrta izvedbe za FABEC, pri čemer bi morali upoštevati priporočila iz tega sklepa.

(187) Komisija bo nato v celoti ocenila revidirane osnutke načrtov izvedbe v skladu s postopkom iz člena 15 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, na podlagi te naknadne ocene pa lahko zavzame kakršno koli stališče glede osnutkov ciljev uspešnosti in drugih elementov načrtov izvedbe, v zvezi s katerimi v tem sklepu niso bili podani nobeni ugovori.

(188) V skladu s členom 17 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 se cilji iz najnovejše različice osnutka načrta izvedbe uporabljajo začasno, dokler Komisija ne sprejme odločitve o skladnosti ciljev uspešnosti ali revidiranih ciljev uspešnosti, nato pa morajo zadevna država članica ali države članice sprejeti končni načrt izvedbe.

(189) V zvezi s ključnim področjem uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti je bil s členom 17 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 določen retroaktivni učinek ciljev iz končnega načrta izvedbe. Zato se bodo vse razlike v prihodkih zaradi uporabe cene na enoto ali cen na enoto, izračunanih na podlagi osnutka načrta izvedbe, namesto cene na enoto ali cen na enoto, izračunanih na podlagi končnega načrta izvedbe, poravnale z naknadnimi prilagoditvami cen na enoto v tretjem referenčnem obdobju, ki so nadalje urejene z izrednimi ukrepi za tretje referenčno obdobje iz Izvedbene uredbe (EU) 2020/1627. Zato bo Komisija v skladu s členom 29(3) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 sklep o skladnosti cen na enoto sprejela šele, ko bodo sprejeti ustrezni končni načrti izvedbe.

(190) Komisija ugotavlja, da so nekatere države članice nakazale, da nameravajo v svoje stroškovne osnove za tretje referenčno obdobje vključiti stroškovne postavke, povezane z odkrivanjem brezpilotnih zrakoplovov na letališčih. Na podlagi elementov iz osnutkov načrtov izvedbe ni bilo mogoče natančno določiti, v kolikšnem obsegu so države članice take ugotovljene stroške vključile v svoje stroškovne osnove za tretje referenčno obdobje, in če so bili taki stroški vključeni, v kolikšnem obsegu so nastali v zvezi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa in bi jih bilo zato mogoče šteti za upravičene v okviru načrta izvedbe in ureditve pristojbin. Službe Komisije so vsem državam članicam poslale *ad hoc* zahtevo po informacijah, da bi zbrale ustrezne informacije, in bodo nadalje proučile sporočene stroške odkrivanja brezpilotnih zrakoplovov na letališčih v okviru preverjanja skladnosti s cenami na enoto. Ta sklep ne posega v ugotovitve in sklepe Komisije v zvezi s stroški odkrivanja brezpilotnih zrakoplovov.

(191) Unija je kot odziv na rusko vojaško agresijo na Ukrajino, ki se je začela 24. februarja 2022, sprejela omejevalne ukrepe, s katerimi je ruskim letalskim prevoznikom, vsem zrakoplovom, registriranim v Rusiji, in vsem zrakoplovom, ki niso registrirani v Rusiji in so v lasti ali zakupu ali pod drugim nadzorom ruskih fizičnih ali pravnih oseb, subjektov ali organov, prepovedala pristajanje na ozemlju Unije, vzletanje z njega ali prelete nad njim. Navedeni ukrepi vodijo k zmanjšanju zračnega prometa v zračnem prostoru nad ozemljem Unije. Vendar učinek na ravni Unije ne bi smel biti primerljiv z zmanjšanjem zračnega prometa, ki je bil posledica izbruha pandemije COVID-19 marca 2020. Zato je primerno, da se ohranijo obstoječi ukrepi in postopki za izvajanje načrta izvedbe in ureditve pristojbin v tretjem referenčnem obdobju. Države članice, na katere je naslovljen ta sklep, bi morale pri reviziji svojih lokalnih ciljev uspešnosti v okviru revidiranih osnutkov načrtov izvedbe ustrezno upoštevati operativne in finančne učinke ustreznih sprememb v prometu –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Cilji uspešnosti iz osnutkov nacionalnih načrtov izvedbe ali načrtov izvedbe na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki so jih v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 predložili Belgija, Nemčija, Grčija, Francija, Ciper, Latvija, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Romunija in Švedska, navedeni v Prilogi k temu sklepu, niso v skladu z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje iz Izvedbenega sklepa (EU) 2021/891.

Člen 2

Ciper in Grčija popravita navzdol svoje osnutke ciljev glede zmogljivosti na rutah, izražene kot povprečne minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let.

Zadevni državi članici obravnavata ugotovljena odstopanja med predloženimi osnutki ciljev glede zmogljivosti in ustreznimi referenčnimi vrednostmi iz načrta delovanja omrežja iz septembra 2021 za koledarska leta 2022, 2023 in 2024 tretjega referenčnega obdobja, da bi upoštevali pričakovano povpraševanje po prometu. Kadar so v načrtu delovanja omrežja priporočeni posebni ukrepi za izboljšanje uspešnosti glede zmogljivosti, se navedeni ukrepi upoštevajo pri reviziji ciljev glede zmogljivosti.

Člen 3

Belgija, Grčija, Ciper, Latvija, Luksemburg, Malta, Romunija in Švedska popravijo navzdol osnutke ciljev glede stroškovne učinkovitosti, določene za njihova območja zaračunavanja na rutah, izražene kot ugotovljeni stroški na enoto.

Vse zadevne države članice pri reviziji osnutkov ciljev glede stroškovne učinkovitosti:

(a) zagotovijo, da so revidirani cilji glede stroškovne učinkovitosti skladni z vseevropskim trendom ugotovljenih stroškov na enoto in dolgoročnim vseevropskim trendom ugotovljenih stroškov na enoto;

(b) ustrezno znižajo raven ugotovljenih stroškov vsaj za koledarsko leto 2024;

(c) uporabijo najnovejše napovedi prometa, izražene v enotah storitev, v skladu s členom 10(2) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

Z odstopanjem od točke (a) zadevna država članica, kadar Komisija v tem sklepu ugotovi, da izhodiščna vrednost zadevnega območja zaračunavanja na rutah izpolnjuje merilo iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, zagotovi, da so revidirani cilji glede stroškovne učinkovitosti skladni vsaj z vseevropskim trendom ugotovljenih stroškov na enoto ali dolgoročnim vseevropskim trendom ugotovljenih stroškov na enoto.

Kadar država članica v revidiranem osnutku načrta izvedbe uveljavlja odstopanje v skladu s točko 1.4(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, zagotovi, da je tako odstopanje utemeljeno z ustreznimi informacijami in obrazložitvijo.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na Kraljevino Belgijo, Zvezno republiko Nemčijo, Helensko republiko, Francosko republiko, Republiko Ciper, Republiko Latvijo, Veliko vojvodstvo Luksemburg, Republiko Malto, Kraljevino Nizozemsko, Romunijo in Kraljevino Švedsko.

V Bruslju, 13. aprila 2022

Za Komisijo
Adina VĂLEAN
članica Komisije

PRILOGA

Cilji uspešnosti, vključeni v nacionalne načrte ali načrte na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, predložene v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004, v zvezi s katerimi je bilo ugotovljeno, da niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje

1. CILJI IZ OSNUTKA NAČRTA IZVEDBE FABEC

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Ugotovljeni stroški na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti

Belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**73,13 EUR**	**83,28 EUR**	**189,52 EUR**	**113,26 EUR**	**108,51 EUR**	**103,82 EUR**

2. CILJI IZ OSNUTKA GRŠKEGA NAČRTA IZVEDBE

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE ZMOGLJIVOSTI

Povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti v minutah na let

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki grških ciljev glede zmogljivosti na rutah	**0,32**	**0,26**	**0,20**	**0,20**
Referenčne vrednosti za Grčijo	0,10	0,14	0,15	0,15

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Ugotovljeni stroški na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti

Grško območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**31,37 EUR**	**23,20 EUR**	**40,71 EUR**	**32,60 EUR**	**33,12 EUR**	**32,93 EUR**

3. CILJI IZ OSNUTKA CIPRSKEGA NAČRTA IZVEDBE

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE ZMOGLJIVOSTI

Povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti v minutah na let

	2021	2022	2023	2024
Osnutki ciprskih ciljev glede zmogljivosti na rutah	**0,10**	**0,30**	**0,40**	**0,30**
Referenčne vrednosti za Ciper	0,10	0,16	0,15	0,15

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Ugotovljeni stroški na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti

Ciprsko območje zaračunavanja na rutah	Izhodiščna vrednost za leto 2014	Izhodiščna vrednost za leto 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**32,94 EUR**	**26,61 EUR**	**49,85 EUR**	**34,14 EUR**	**32,52 EUR**	**32,26 EUR**

4. CILJI IZ OSNUTKA LATVIJSKEGA NAČRTA IZVEDBE

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Ugotovljeni stroški na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti

Latvijsko območje zaračunavanja na rutah	Izhodiščna vrednost za leto 2014	Izhodiščna vrednost za leto 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**27,90 EUR**	**23,61 EUR**	**40,07 EUR**	**31,28 EUR**	**29,14 EUR**	**26,83 EUR**

5. CILJI IZ OSNUTKA MALTEŠKEGA NAČRTA IZVEDBE

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Ugotovljeni stroški na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti

Malteško območje zaračunavanja na rutah	Izhodiščna vrednost za leto 2014	Izhodiščna vrednost za leto 2019	2020–2-2021	2022	2023	2024
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**21,50 EUR**	**22,98 EUR**	**44,08 EUR**	**31,85 EUR**	**24,83 EUR**	**24,85 EUR**

6. CILJI IZ OSNUTKA ROMUNSKEGA NAČRTA IZVEDBE

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Ugotovljeni stroški na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti

Romunsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**165,00 RON**	**155,38 RON**	**298,87 RON**	**191,50 RON**	**174,25 RON**	**174,33 RON**
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

7. CILJI IZ OSNUTKA ŠVEDSKEGA NAČRTA IZVEDBE

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Ugotovljeni stroški na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti

Švedsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**522,30 SEK**	**567,11 SEK**	**1 361,88 SEK**	**676,24 SEK**	**605,51 SEK**	**570,87 SEK**
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR