2025/1040

23.5.2025.

PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE (EU) 2025/1040

od 16. svibnja 2025.

o neusklađenosti određenih ciljeva performansi iz nacrta nacionalnih planova performansi i planova performansi funkcionalnih blokova zračnog prostora koje su dostavili Belgija, Danska, Njemačka, Estonija, Irska, Grčka, Francuska, Latvija, Luksemburg, Nizozemska i Slovačka u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2025) 2930)

(Vjerodostojni su samo tekstovi na danskom, nizozemskom, engleskom, estonskom, francuskom, njemačkom, grčkom, irskom, latvijskom i slovačkom jeziku)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o utvrđivanju okvira za stvaranje jedinstvenog europskog neba (Okvirna uredba) ([1]), a posebno njezin članak 11. stavak 3. točku (c) drugi podstavak,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2024/2803 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2024. o provedbi jedinstvenog europskog neba ([2]), a posebno njezin članak 58. stavak 3.,

nakon savjetovanja s Odborom za jedinstveno nebo,

budući da:

1. KONTEKST

(1) Člankom 11. Uredbe (EZ) br. 549/2004 od država članica zahtijeva se da izrade planove na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora („FAB-ova”), uključujući ciljeve performansi, za svako referentno razdoblje programa performansi i sustava utvrđivanja naknada za usluge u zračnoj plovidbi i mrežne funkcije. Ti planovi trebaju uključivati lokalne ciljeve performansi koji su u skladu s ciljevima performansi na razini Unije za predmetno referentno razdoblje.

(2) Ciljevi performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje (2025. – 2029.) utvrđeni su u Provedbenoj odluci Komisije (EU) 2024/1688 ([3]).

(3) Sve države članice izradile su i donijele nacrte planova performansi za četvrto referentno razdoblje i dostavile ih Komisiji na ocjenjivanje do 1. listopada 2024. Nakon provjere potpunosti tih nacrta planova performansi Komisija je od država članica zatražila da do 15. studenog 2024. dostave ažurirane nacrte planova performansi.

(4) Ocjena Komisije iz ove Odluke temelji se na ažuriranim nacrtima planova performansi za četvrto referentno razdoblje koje su dostavili Belgija, Danska, Estonija, Njemačka, Grčka, Francuska, Irska, Latvija, Luksemburg, Nizozemska i Slovačka („nacrti planova performansi”).

([1]) SL L 96, 31.3.2004., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) SL L, 2024/2803, 11.11.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Provedbena odluka Komisije (EU) 2024/1688 od 12. lipnja 2024. o utvrđivanju ciljeva performansi na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom za četvrto referentno razdoblje od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2029. (SL L, 2024/1688, 17.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).t.

(5) Tijelo za ocjenu performansi, koje pomaže Komisiji u provedbi programa performansi, dostavilo je Komisiji izvješće i u njemu iznijelo svoje savjete o ocjenjivanju nacrta planova performansi.

(6) Komisija je u skladu s člankom 14. stavkom 1. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 ([4]) ocijenila usklađenost lokalnih ciljeva performansi iz nacrta planova performansi na temelju kriterija utvrđenih u točki 1. Priloga IV. toj provedbenoj uredbi i, prema potrebi, uzela u obzir lokalne okolnosti.

(7) Kad je riječ o ključnom području performanse sigurnosti, Komisija je ocijenila usklađenost ciljeva koje su dostavile predmetne države članice u vezi s djelotvornošću upravljanja sigurnošću pružatelja usluga u zračnoj plovidbi na temelju kriterija utvrđenog u točki 1.1. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. U skladu s tim Komisija je ispitala li razina djelotvornosti upravljanja sigurnošću koja je predviđena predloženim ciljevima iz nacrta planova performansi jednaka razini ciljeva performansi na razini Unije ili viša od nje.

(8) Kad je riječ o ključnom području performanse zaštite okoliša, usklađenost ciljeva koje su dostavile predmetne države članice u vezi s prosječnom učinkovitošću horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju ocijenjena je na temelju kriterija utvrđenog u točki 1.2. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. U skladu s tim predloženi ciljevi iz nacrta planova performansi uspoređeni su s relevantnim referentnim vrijednostima učinkovitosti horizontalnog leta na ruti koje su utvrđene u planu poboljšanja europske mreže ruta od 2. srpnja 2024. („ERNIP”), sastavljenom u skladu s Prilogom I. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/123 ([5]). Pri tom su ocjenjivanju uzete u obzir lokalne okolnosti.

(9) Kad je riječ o ključnom području performanse kapaciteta, usklađenost ciljeva koje su dostavile predmetne države članice u vezi s prosječnim kašnjenjem u upravljanju protokom zračnog prometa na ruti (ATFM) po letu ocijenjena je na temelju kriterija utvrđenog u točki 1.3. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. U skladu s tim predloženi ciljevi iz nacrta planova performansi uspoređeni su s relevantnim referentnim vrijednostima utvrđenima u planu mrežnih operacija od 2. srpnja 2024., sastavljenom u skladu s člankom 9. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2019/123. Pri tom su ocjenjivanju uzete u obzir lokalne okolnosti.

(10) Kad je riječ o ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, usklađenost ciljeva iz nacrta planova performansi u vezi s utvrđenim jediničnim troškom za rutne usluge u zračnoj plovidbi ocijenjena je na temelju kriterija utvrđenih u točki 1.4. podtočkama (a), (b) i (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Ti se kriteriji temelje na kretanju utvrđenog jediničnog troška tijekom četvrtog referentnog razdoblja, dugoročnom kretanju utvrđenog jediničnog troška tijekom trećeg (2020. – 2024.) i četvrtog (2020. – 2029.) referentnog razdoblja i polaznoj vrijednosti za utvrđeni jedinični trošak na razini zone naplate u usporedbi s prosječnom vrijednošću zona naplate u kojima pružatelji usluga u zračnoj plovidbi imaju slično operativno i ekonomsko okruženje.

(11) Ako je utvrđeno da ciljevi troškovne učinkovitosti za rutne usluge nisu usklađeni s kriterijima utvrđenima u točki 1.4. podtočkama (a), (b) i (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija je s obzirom na obrazloženja i dokaze iznesene u nacrtima planova performansi dodatno ispitala može li se odstupanje smatrati potrebnim i razmjernim na temelju točke 1.4. podtočke (d) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

([4]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 od 11. veljače 2019. o utvrđivanju programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba i stavljanju izvan snage provedbenih uredaba (EU) br. 390/2013 i (EU) br. 391/2013 (SL L 56, 25.2.2019., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([5]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/123 od 24. siječnja 2019. o utvrđivanju detaljnih pravila za provedbu mrežnih funkcija za upravljanje zračnim prometom (ATM) i stavljanju izvan snage Uredbe Komisije (EU) br. 677/2011 (SL L 28, 31.1.2019., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(12) Komisija je svoju ocjenu nacrta planova performansi dopunila revizijom elemenata utvrđenih u točki 2. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Kad je riječ o točki 2.1. podtočki (d) podpodtočki vii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija napominje da u okviru te revizije nije provela detaljnu analizu metodologija koje su države članice primijenile za raspodjelu troškova između rutnih i terminalnih usluga u četvrtom referentnom razdoblju. Komisija stoga u ovoj fazi nije donijela nikakve zaključke o usklađenosti tih metodologija raspodjele troškova s člankom 15. stavkom 2. točkama (e) i (f) Uredbe (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća ([6]) i člankom 22. stavkom 5. Provedbene uredbe (EU) 2019/317.

2. NALAZI ZA BELGIJU, FRANCUSKU, NJEMAČKU, LUKSEMBURG I NIZOZEMSKU

(13) Belgija, Njemačka, Francuska, Luksemburg, Nizozemska i Švicarska zajednički su izradile i donijele nacrt plana performansi na razini Funkcionalnog bloka zračnog prostora srednje Europe („FABEC”).

(14) U ovoj se Odluci iznosi Komisijina ocjena nacrta plana performansi na razini FABEC-a („nacrt plana performansi FABEC-a”) za Belgiju, Njemačku, Francusku, Luksemburg i Nizozemsku. Kao treću zemlju koja podliježe programu performansi i sustavu utvrđivanja naknada u skladu sa Sporazumom između Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o zračnom prometu ([7]), Komisija je zasebno obavijestila Švicarsku o nalazima ocjenjivanja nacrta plana performansi FABEC-a ([8]).

Ocjena ciljeva troškovne učinkovitosti ([9])

Zona naplate rutnih naknada u Belgiji i Luksemburgu

(15) U nastavku su navedeni ciljevi troškovne učinkovitosti za rutne usluge predloženi za zonu naplate rutnih naknada u Belgiji i Luksemburgu za četvrto referentno razdoblje i povezane polazne vrijednosti:

Zona naplate rutnih naknada u Belgiji i Luksemburgu	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Belgiji i Luksemburgu, koje u četvrtom referentnom razdoblju iznosi – 0,1 %, lošije od kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,2 %.

([6]) Uredba (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 10. ožujka 2004. o pružanju usluga u zračnoj plovidbi u jedinstvenom europskom nebu (Uredba o pružanju usluga) (SL L 96, 31.3.2004., str. 10., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([7]) SL L 114, 30.4.2002., str. 73., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2002/309(2)/oj.

([8]) Provedbena odluka Komisije C(2025) 2923 od 16.5.2025 o neusklađenosti određenih ciljeva performansi iz nacrta plana performansi za funkcionalni blok zračnog prostora koji je Švicarska dostavila u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

([9]) Komisija je utvrdila da su ciljevi performanse troškovne učinkovitosti za zonu naplate rutnih naknada u Francuskoj iz nacrta plana performansi FABEC-a u skladu s odgovarajućim ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje. Stoga se u ovoj Odluci ne navode s time povezani nalazi.

(17) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Belgiji i Luksemburgu, koje u trećem i četvrtom referentnom razdoblju iznosi +1,1 % , lošije od dugoročnog kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,0 %.

(18) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Belgiji i Luksemburgu od 104,26 EUR, izražena u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022. („EUR2022”), za 10,8 % viša od prosječne polazne vrijednosti od 94,13 EUR u EUR2022 relevantne usporedne skupine utvrđene u članku 7. točki (e) Provedbene odluke (EU) 2024/1688.

(19) Potrebno je ispitati mogu li se odstupanja iz uvodnih izjava 16., 17. i 18. smatrati potrebnima i razmjernima u skladu s točkom 1.4. podtočkom (d) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Komisija je u skladu s tim ocijenila jesu li zabilježena odstupanja od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije i od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iz uvodnih izjava 16. i 17. isključivo posljedica dodatnih utvrđenih troškova povezanih s mjerama potrebnima za postizanje ciljeva performansi u ključnom području performanse kapaciteta ili troškova restrukturiranja u smislu članka 2. točke 18. Provedbene uredbe (EU) 2019/317.

(20) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da Belgija i Luksemburg u nacrtu plana performansi FABEC-a upućuju na dodatne utvrđene troškove koje su pružatelji usluga u zračnoj plovidbi skeyes i Maastricht Upper Area Control Centre („MUAC”) imali u četvrtom referentnom razdoblju zbog mjera potrebnih za postizanje lokalnih ciljeva u području kapaciteta („mjere u području kapaciteta”). Iznesene mjere u području kapaciteta sastoje se od sljedećih glavnih elemenata:

(a) skeyes i MUAC osposobit će i zaposliti nove kontrolore zračnog prometa, prvenstveno kako bi zamijenili kontrolore zračnog prometa za koje se očekuje da će se umiroviti tijekom četvrtog referentnog razdoblja, ali i radi prilagodbe predviđenom rastu prometa i olakšavanja modernizacije sustava;

(b) skeyes će 2028. nabaviti i uvesti novi sustav upravljanja zračnim prometom („ATM”) kojim će se omogućiti znatna funkcionalna i tehnička poboljšanja; novi sustav zamijenit će postojeći sustav ATM-a društva skeyes, koji je u upotrebi od 2009.;

(c) skeyes će uvesti novi alat za planiranje kojim će se omogućiti automatizirano raspoređivanje kontrolora zračnog prometa, a to će optimizirati postupak upravljanja radnom snagom i dovesti do povezanih operativnih koristi;

(d) MUAC će razviti i provesti nove alate i funkcije za potporu operativnom radu;

(e) MUAC će provesti strukturna poboljšanja oblikovanja i upotrebe zračnog prostora;

(f) MUAC će izgraditi novu zgradu u kojoj će smjestiti novu prostoriju za operacije (OPS) i prateće urede i objekte.

(21) Prema evaluaciji koju je provelo tijelo za ocjenu performansi, dodatni troškovi izraženi u novčanim iznosima koje su Belgija i Luksemburg prijavili za mjere u području kapaciteta iz uvodne izjave 20. znatno su niži od zabilježenih odstupanja od kretanja troškovne učinkovitosti na razini Unije koja je izračunalo to tijelo. Osim toga, Komisija je primijetila da bi se određene mjere u području kapaciteta na koje se pozivaju Belgija i Luksemburg mogle smatrati dijelom uobičajenog rada predmetnih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi ili da one možda neće izravno doprinijeti povećanju kapaciteta zračnog prostora. Stoga bez dodatnih detaljnih informacija i analize nije moguće zaključiti mogu li se mjere u području kapaciteta koje su iznijeli Belgija i Luksemburg u cijelosti smatrati potrebnima i razmjernima za postizanje lokalnih ciljeva performansi u području kapaciteta za četvrto referentno razdoblje. Komisija stoga napominje da se zabilježena odstupanja od kretanja troškovne učinkovitosti na razini Unije iz uvodnih izjava 16. i 17. ne mogu pripisati isključivo dodatnim troškovima koji proizlaze iz iznesenih mjera u području kapaciteta.

(22) Stoga se kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 ne bi trebao smatrati ispunjenim kad je riječ o Belgiji i Luksemburgu.

(23) Nadalje, Komisija napominje da Belgija i Luksemburg u nacrtu plana performansi FABEC-a nisu iznijeli mjere restrukturiranja koje bi opravdale odstupanje od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije ili od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije u skladu s kriterijem utvrđenim u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

(24) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava od 15. do 23., ciljevi performanse troškovne učinkovitosti za zonu naplate rutnih naknada u Belgiji i Luksemburgu trebali bi se smatrati neusklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

Zona naplate rutnih naknada u Njemačkoj

(25) U nastavku su navedeni ciljevi troškovne učinkovitosti za rutne usluge predloženi za zonu naplate rutnih naknada u Njemačkoj za četvrto referentno razdoblje i povezane polazne vrijednosti:

Zona naplate rutnih naknada u Njemačkoj	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Njemačkoj, koje u trećem i četvrtom referentnom razdoblju iznosi – 0,2 %, u skladu s kretanjem na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,2 %.

(27) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Njemačkoj, koje u trećem i četvrtom referentnom razdoblju iznosi – 0,2 %, lošije od dugoročnog kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,0 %.

(28) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Njemačkoj od 74,90 EUR u EUR2022 za 29,9 % viša od prosječne polazne vrijednosti od 57,66 EUR u EUR2022 relevantne usporedne skupine utvrđene u članku 7. točki (a) Provedbene odluke (EU) 2024/1688.

(29) Potrebno je ispitati mogu li se odstupanja iz uvodnih izjava 27. i 28. smatrati potrebnima i razmjernima u skladu s točkom 1.4. podtočkom (d) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Komisija je u skladu s tim ocijenila je li uočeno odstupanje od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iz uvodne izjave 27. isključivo posljedica dodatnih utvrđenih troškova povezanih s mjerama potrebnima za postizanje ciljeva performansi u ključnom području performanse kapaciteta ili troškova restrukturiranja u smislu članka 2. točke 18. Provedbene uredbe (EU) 2019/317.

(30) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da Njemačka u nacrtu plana performansi FABEC-a upućuje na dodatne utvrđene troškove koje su pružatelji usluga u zračnoj plovidbi DFS i MUAC imali u četvrtom referentnom razdoblju zbog poduzimanja mjera potrebnih za postizanje lokalnih ciljeva u području kapaciteta („mjere u području kapaciteta"). Iznesene mjere u području kapaciteta sastoje se od sljedećih glavnih elemenata:

(a) osposobljavanje i zapošljavanje novih kontrolora zračnog prometa u DFS-u i MUAC-u kad je riječ o DFS-u, planira se da će se tom mjerom broj kontrolora zračnog prometa u operacijama u centrima oblasne kontrole u Bremenu, Karlsruheu, Langenu i Münchenu tijekom četvrtog referentnog razdoblja ukupno povećati za više od 10 %, što bi trebalo riješiti problem nedovoljnog kapaciteta koji imaju ti centri; kad je riječ o MUAC-u, planira se da će broj operativnih kontrolora zračnog prometa tek neznatno porasti tijekom četvrtog referentnog razdoblja, ali će se i dalje nastaviti s intenzivnim zapošljavanjem novih kontrolora kako bi se nadomjestili oni koji odlaze u mirovinu;

(b) DFS će nabaviti i uvesti nove funkcije sustava ATM-a za centre oblasne kontrole u Bremenu i Münchenu; očekuje se da će te funkcije dovesti do operativnih poboljšanja u pružanju usluga u zračnoj plovidbi, uključujući povećanje kapaciteta zračnog prostora;

(c) MUAC i DFS pokrenuli su inicijativu za uspostavu dva georedundantna podatkovna centra za centar oblasne kontrole u Karlsruheu, koji se mogu međusobno podupirati i zamjenjivati, radi poboljšanja kvalitete usluga u zračnoj plovidbi;

(d) DFS sa šest drugih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi sudjeluje u programu suradnje čiji je cilj razviti budući zajednički sustav ATM-a za predmetne pružatelje usluga u zračnoj plovidbi; DFS smatra da bi se novi sustav ATM-a koji će se na taj način razviti mogao uvesti u centar oblasne kontrole u Langenu najranije 2031., što je nakon četvrtog referentnog razdoblja;

(e) DFS će uvesti tehničke sustave i softver koji su potrebni za usklađivanje s podfunkcijom „AF6 – početna razmjena informacija o putanjama" koja se zahtijeva Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2021/116 ([10]);

(f) DFS će provesti promjene u svojem sustavu nadzora i novi alat kojim se olakšava učinkovitija i dinamičnija sektorizacija zračnog prostora;

(g) MUAC će razviti i primjenjivati nove alate i funkcije za potporu operativnom radu;

(h) MUAC će provesti strukturna poboljšanja oblikovanja i upotrebe zračnog prostora;

(i) MUAC će izgraditi novu zgradu u kojoj će smjestiti novu prostoriju za operacije (OPS) i prateće urede i objekte.

(31) Prema evaluaciji koju je provelo tijelo za ocjenu performansi, dodatni troškovi izraženi u novčanim iznosima koje je Njemačka prijavila za mjere u području kapaciteta iz uvodne izjave 30. znatno su niži u od zabilježenih odstupanja od dugoročnog kretanja troškovne učinkovitosti na razini Unije koje je izračunalo to tijelo.

(32) Osim toga, Komisija ističe da bi se određene mjere u području kapaciteta na koje se poziva Njemačka mogle smatrati dijelom uobičajenog rada predmetnih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi ili da one možda neće izravno doprinijeti povećanju kapaciteta zračnog prostora. Stoga bez dodatnih detaljnih informacija i analize nije moguće zaključiti mogu li se mjere u području kapaciteta koje je iznijela Njemačka u cijelosti smatrati potrebnima i razmjernima za postizanje lokalnih ciljeva performansi u području kapaciteta za četvrto referentno razdoblje. Stoga Komisija napominje da se zabilježena odstupanja od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iz uvodne izjave 27. ne mogu pripisati isključivo dodatnim troškovima koji proizlaze iz iznesenih mjera u području kapaciteta.

(33) Stoga se kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 ne bi trebao smatrati ispunjenim kad je riječ o Njemačkoj.

(34) Nadalje, Komisija napominje da Njemačka u nacrtu plana performansi FABEC-a nije iznijela mjere restrukturiranja koje bi opravdale odstupanje od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije ili od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije u skladu s kriterijem utvrđenim u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

(35) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava od 25. do 34. ciljevi performanse troškovne učinkovitosti za zonu naplate rutnih naknada u Njemačkoj trebali bi se smatrati neusklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

Zona naplate rutnih naknada u Nizozemskoj

(36) U nastavku su navedeni ciljevi troškovne učinkovitosti za rutne usluge predloženi za zonu naplate rutnih naknada u Nizozemskoj za četvrto referentno razdoblje i povezane polazne vrijednosti:

([10]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2021/116 od 1. veljače 2021. o uspostavi Prvog zajedničkog projekta za potporu provedbi europskoga glavnog plana upravljanja zračnim prometom predviđenog Uredbom (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća, o izmjeni Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 409/2013 i stavljanju izvan snage Provedbene uredbe Komisije (EU) br. 716/2014, SL L 36, 2.2.2021., str. 10., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Zona naplate rutnih naknada u Nizozemskoj	Polazna vrijednost za 2019.	Polazna vrijednost za 2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Nizozemskoj, koje u četvrtom referentnom razdoblju iznosi +0,3 %, lošije od kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,2 %.

(38) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Nizozemskoj, koje u trećem i četvrtom referentnom razdoblju iznosi +2,3 %, lošije od dugoročnog kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,0 %.

(39) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Nizozemskoj od 104,60 EUR u EUR2022 za 11,3 % viša od prosječne polazne vrijednosti od 94,01 EUR u EUR2022 relevantne usporedne skupine utvrđene u članku 7. točki (e) Provedbene odluke (EU) 2024/1688.

(40) Potrebno je ispitati mogu li se odstupanja iz uvodnih izjava od 37. do 39. smatrati potrebnima i razmjernima u skladu s točkom 1.4. podtočkom (d) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Komisija je u skladu s tim ocijenila jesu li zabilježena odstupanja od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije i od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iz uvodnih izjava 37. i 38. isključivo posljedica dodatnih utvrđenih troškova povezanih s mjerama potrebnima za postizanje ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom ili troškova restrukturiranja u smislu članka 2. točke 18. Provedbene uredbe (EU) 2019/317.

(41) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da Nizozemska u nacrtu plana performansi FABEC-a upućuje na dodatne utvrđene troškove koje su pružatelji usluga u zračnoj plovidbi LVNL i MUAC imali u četvrtom referentnom razdoblju u pogledu mjera potrebnih za postizanje lokalnih ciljeva u području kapaciteta („mjere u području kapaciteta”). Iznesene mjere u području kapaciteta sastoje se od sljedećih glavnih elemenata:

(a) LVNL i MUAC osposobit će i zaposliti nove kontrolore zračnog prometa, prvenstveno kako bi zamijenili kontrolore zračnog prometa za koje se očekuje da će se umiroviti tijekom četvrtog referentnog razdoblja, ali i radi prilagodbe predviđenom rastu prometa i olakšavanja modernizacije sustava;

(b) LVNL će poboljšati svoje objekte i simulatore za osposobljavanje kontrolora zračnog prometa kako bi se povećali kapaciteti za osposobljavanje i poboljšali rezultati;

(c) LVNL će nadograditi svoj sustav ATM-a, što bi trebalo omogućiti buduća poboljšanja kapaciteta zračnog prostora;

(d) MUAC će razviti i provesti nove alate i funkcije za potporu operativnom radu;

(e) MUAC će provesti strukturna poboljšanja oblikovanja i upotrebe zračnog prostora;

(f) MUAC će izgraditi novu zgradu u kojoj će smjestiti novu prostoriju za operacije (OPS) i prateće urede i objekte.

(42) Uzimajući u obzir ocjenu koju je provelo tijelo za ocjenu performansi, dodatni troškovi izraženi u novčanim iznosima koje je Nizozemska prijavila za mjere u području kapaciteta iz uvodne izjave 41. znatno su niži od zabilježenih odstupanja od kretanja troškovne učinkovitosti na razini Unije koja je izračunalo to tijelo. Osim toga, Komisija ističe da bi se određene mjere u području kapaciteta na koje se poziva Nizozemska mogle smatrati dijelom uobičajenog rada predmetnih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi ili da one možda neće izravno doprinijeti povećanju kapaciteta zračnog prostora. Stoga bez dodatnih detaljnih informacija i analize nije moguće zaključiti mogu li se mjere u području kapaciteta koje je iznijela Nizozemska u cijelosti smatrati potrebnima i razmjernima za postizanje lokalnih ciljeva performansi u području kapaciteta za četvrto referentno razdoblje. Komisija stoga napominje da se zabilježena odstupanja od kretanja troškovne učinkovitosti na razini Unije iz uvodnih izjava 37. i 38. ne mogu pripisati isključivo dodatnim troškovima koji proizlaze iz iznesenih mjera u području kapaciteta.

(43) Stoga bi trebalo smatrati da Nizozemska ne ispunjava kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

(44) Nadalje, Komisija napominje da Nizozemska u nacrtu plana performansi FABEC-a nije iznijela mjere restrukturiranja koje bi opravdale odstupanje od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije ili od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije u skladu s kriterijem utvrđenim u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

(45) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava od 36. do 44., ciljevi performanse troškovne učinkovitosti za zonu naplate rutnih naknada u Nizozemskoj trebali bi se smatrati neusklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

Revizija mjera za ostvarivanje ciljeva sigurnosti

(46) U skladu s točkom 2.1. podtočkom (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 Komisija je dopunila svoju ocjenu nacrta plana performansi FABEC-a revizijom mjera kojima se nastoje ostvariti ciljevi sigurnosti iz tog plana.

(47) Na temelju revizije iz uvodne izjave 46. Komisija napominje da nacrt plana performansi FABEC-a uključuje mjere kojima se nastoje ostvariti ciljevi performanse sigurnosti kako bi se 2029. ostvarili ciljevi na razini Unije. Međutim, Komisija ističe da su prijelazni ciljevi za godine od 2025. do 2028. koje su Luksemburg i Nizozemska naveli za pružatelje usluga u zračnoj plovidbi skeyes, ANALUX odnosno LVNL unatoč tim mjerama neuobičajeno niski. Takvi niski prijelazni ciljevi nisu opravdani s obzirom na stvarne performanse tih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi u trećem referentnom razdoblju i podnesene mjere za postizanje tih ciljeva sigurnosti za četvrto referentno razdoblje.

(48) Stoga Komisija smatra da bi Luksemburg i Nizozemska trebali uzeti u obzir nalaze iz uvodne izjave 47. te poboljšati ciljane razine upravljanja sigurnošću za godine od 2025. do 2028. za pružatelje usluga u zračnoj plovidbi skeyes, ANALUX odnosno LVNL, među ostalim i tako da uspostave dodatne mjere.

Revizija mjera za ostvarivanje okolišnih ciljeva

(49) U skladu s točkom 2.1. podtočkom (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 Komisija je dopunila svoju ocjenu nacrta plana performansi FABEC-a revizijom mjera kojima se nastoje ostvariti okolišni ciljevi iz tog plana.

(50) Na temelju revizije iz uvodne izjave 49. Komisija ozbiljno sumnja u to da su mjere koje su Belgija, Njemačka, Francuska, Luksemburg i Nizozemska podnijele za postizanje ciljeva performansi u području okoliša za FABEC primjerene za učinkovito ostvarivanje tih ciljeva. Uzimajući u obzir nalaze tijela za ocjenu performansi, Komisija posebno ističe da mjere koje je podnijela Francuska za pružatelja usluga u zračnoj plovidbi DSNA nisu dovoljne da bi omogućile ciljana poboljšanja učinkovitosti leta u četvrtom referentnom razdoblju.

(51) Komisija stoga smatra da bi FABEC trebao uspostaviti dodatne mjere za postizanje svojih okolišnih ciljeva za četvrto referentno razdoblje, primjerice učinkovitom zračnog prostora slobodnih ruta i uvođenjem prekograničnog zračnog prostora slobodnih ruta s dodatnim susjednim državama članicama.

Revizija mjera za ostvarivanje ciljeva u području kapaciteta

(52) U skladu s točkom 2.1. podtočkom (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 Komisija je dopunila svoju ocjenu nacrta plana performansi FABEC-a revizijom mjera za ostvarivanje ciljeva za kapacitet na ruti.

(53) Na temelju revizije iz uvodne izjave 52. Komisija ozbiljno sumnja u to da su mjere koje su Belgija, Njemačka, Francuska, Luksemburg i Nizozemska podnijeli za postizanje ciljeva performansi u području kapaciteta na ruti za FABEC primjerene za učinkovito ostvarivanje tih ciljeva. Uzimajući u obzir nalaze tijela za ocjenu performansi, Komisija posebno ističe da mjere koje je podnijela Njemačka za pružatelja usluga u zračnoj plovidbi DFS nisu dovoljne da bi se učinkovito zadovoljila potražnja za zračnim prometom u četvrtom referentnom razdoblju.

(54) Stoga Komisija smatra da bi FABEC trebao uvesti dodatne mjere za postizanje svojih ciljeva za kapacitet na ruti za četvrto referentno razdoblje, kao što su osposobljavanje i zapošljavanje dodatnih kontrolora zračnog prometa, učinkovitije korištenje resursa i dogovori o suradnji među pružateljima usluga u zračnoj plovidbi.

Revizija ciljeva u području kapaciteta za terminalne usluge u zračnoj plovidbi

(55) U skladu s točkom 2.1. podtočkom (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 Komisija je dopunila svoju ocjenu nacrta plana performansi FABEC-a revizijom ciljeva performansi u području kapaciteta za terminalne usluge u zračnoj plovidbi koji su utvrđeni za zračne luke iz članka 1. stavaka 3. i 4. te provedbene uredbe. Utvrđeno je da ti ciljevi izazivaju zabrinutost.

(56) Kad je riječ o Belgiji, Komisija napominje da predloženi ciljevi za kapacitet terminala za četvrto referentno razdoblje dovode do znatnog povećanja prosječnog godišnjeg kašnjenja pri dolasku ATFM-a u odnosu na treće referentno razdoblje. Za četvrto referentno razdoblje predložen je cilj od 0,94 minute po letu, osim za 2027. za koju je predložen cilj od 2,00 minute po letu, dok su stvarne performanse zabilježene 2024. iznosile 0,28 minuta po letu. Nadalje, utvrđeno je da zračna luka Bruxelles zbog tih ciljeva za kapacitet terminala ima znatno veće prosječno kašnjenje pri dolasku ATFM-a po letu u usporedbi s razinom performansi sličnih zračnih luka koju je utvrdilo tijelo za ocjenu performansi.

(57) Kad je riječ o Nizozemskoj, Komisija napominje da je prosječno kašnjenje pri dolasku ATFM-a zabilježeno u posljednje tri godine trećeg referentnog razdoblja bilo veliko te je 2024. dosegnulo 3,50 minuta po letu. Predloženi ciljevi za kapacitet terminala za četvrto referentno razdoblje, iako su poboljšani u odnosu na treće referentno razdoblje, dovode do znatno lošije razine prosječnog kašnjenja pri dolasku ATFM-a po letu za zračnu luku Amsterdam Schiphol u usporedbi s razinom performansi sličnih zračnih luka koju je utvrdilo tijelo za ocjenu performansi.

(58) Stoga Komisija smatra da bi Belgija i Nizozemska trebale ili dodatno obrazložiti ciljeve za kapacitet terminala za četvrto referentno razdoblje s obzirom na opažanja iz uvodnih izjava 56. i 57. ili ih smanjiti.

Revizija ciljeva troškovne učinkovitosti za terminalne usluge u zračnoj plovidbi

(59) U skladu s točkom 2.1. podtočkom (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 Komisija je dopunila svoju ocjenu nacrta plana performansi FABEC-a revizijom ciljeva performanse troškovne učinkovitosti za terminalne usluge u zračnoj plovidbi utvrđenih za zračne luke iz članka 1. stavaka 3. i 4. te provedbene uredbe. Utvrđeno je da ti ciljevi izazivaju zabrinutost.

(60) Kad je riječ o zoni naplate terminalnih naknada u Belgiji, Komisija napominje da predloženi ciljevi troškovne učinkovitosti dovode do kretanja utvrđenog jediničnog troška od – 0,8 % tijekom četvrtog referentnog razdoblja. Međutim, utvrđeno je da je procijenjeni prosječni utvrđeni jedinični trošak za četvrto referentno razdoblje za terminalne usluge u zračnoj plovidbi u zračnoj luci Bruxelles znatno viši od medijana utvrđenog jediničnog troška sličnih zračnih luka koji je utvrdilo tijelo za ocjenu performansi.

(61) Kad je riječ o zoni naplate terminalnih naknada u Njemačkoj, Komisija napominje da predloženi ciljevi troškovne učinkovitosti dovode do kretanja utvrđenog jediničnog troška od – 0,8 % tijekom četvrtog referentnog razdoblja. Međutim, utvrđeno je da je procijenjeni prosječni utvrđeni jedinični trošak za četvrto referentno razdoblje za terminalne usluge u zračnoj plovidbi u zračnim lukama München, Hamburg, Dusseldorf i Köln-Bonn znatno viši od medijana utvrđenog jediničnog troška relevantne skupine sličnih zračnih luka.

(62) Kad je riječ o zoni naplate terminalnih naknada u Nizozemskoj, Komisija napominje da predloženi ciljevi troškovne učinkovitosti dovode do pogoršanja utvrđenog jediničnog troška u iznosu od +0,4 % tijekom četvrtog referentnog razdoblja. Nadalje, utvrđeno je da je procijenjeni prosječni utvrđeni jedinični trošak za četvrto referentno razdoblje za terminalne usluge u zračnoj plovidbi u zračnoj luci Amsterdam-Schiphol znatno viši od medijana utvrđenog jediničnog troška relevantne skupine sličnih zračnih luka.

(63) Komisija stoga smatra da bi Belgija, Njemačka i Nizozemska trebale dodatno obrazložiti svoje ciljeve troškovne učinkovitosti za terminalne usluge za četvrto referentno razdoblje s obzirom na opažanja iz uvodnih izjava 60., 61. i 62. ili ih smanjiti.

Revizija programa poticaja za kapacitet na ruti i kapacitet terminala

(64) U skladu s točkom 2.1. podtočkom (f) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 Komisija je provela reviziju programa poticaja iz nacrta plana performansi FABEC-a za potporu postizanju ciljeva u području kapaciteta („programi poticaja za kapacitet"). Utvrđeno je da programi poticaja za kapaciteta za četvrto referentno razdoblje koje su za rutne i terminalne usluge uspostavili Belgija, Francuska, Njemačka, Luksemburg i Nizozemska izazivaju zabrinutost.

(65) Komisija napominje da program poticaja za kapacitet na ruti FABEC-a i programi poticaja za kapacitet terminala Belgije, Francuske, Njemačke i Nizozemske, kako su utvrđeni u nacrtu plana performansi FABEC-a, sadržavaju maksimalnu financijsku nepogodnost u iznosu od samo 0,50 % utvrđenih troškova. Uzimajući u obzir stručni savjet tijela za ocjenu performansi, Komisija smatra da maksimalne financijske nepogodnosti za te programe poticaja nisu u skladu s člankom 11. stavkom 3. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317, prema kojem takvi programi poticaja moraju imati „znatan utjecaj na prihode izložene riziku".

(66) Stoga bi Belgija, Njemačka, Francuska, Luksemburg i Nizozemska trebali revidirati svoje programe poticaja za kapacitet iz uvodne izjave 65. tako da se maksimalna financijska nepogodnost koja proizlazi iz tih programa poticaja utvrdi na razini koja ima znatan utjecaj na prihode izložene riziku, kako je propisano člankom 11. stavkom 3. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317. Ta bi revizija prema mišljenju Komisije trebala dovesti do maksimalne financijske nepogodnosti koja iznosi najmanje 1 % utvrđenih godišnjih troškova.

3. NALAZI ZA DANSKU

Ocjena ciljeva troškovne učinkovitosti

(67) U nastavku su navedeni ciljevi troškovne učinkovitosti za rutne usluge koje je Danska predložila za četvrto referentno razdoblje i povezane polazne vrijednosti:

Zona naplate rutnih naknada u Danskoj	Polazna vrijednost za 2019.	Polazna vrijednost za 2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	**73,02 EUR**	**71,23 EUR**	**70,11 EUR**	**69,29 EUR**	**68,16 EUR**	**67,26 EUR**

(68) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Danskoj, koje u četvrtom referentnom razdoblju iznosi – 1,6 %, uspješnije od dugoročnog kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,0 %.

(69) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Danskoj, koje u trećem i četvrtom referentnom razdoblju iznosi +0,8 %, lošije od dugoročnog kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,0 %.

(70) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Danskoj od 73,02 EUR u EUR2022 za 19,9 % viša od prosječne polazne vrijednosti od 60,91 EUR u EUR2022 relevantne usporedne skupine utvrđene u članku 7. točki (f) Provedbene odluke (EU) 2024/1688.

(71) Nadalje, Komisija napominje da Danska nije opravdala odstupanja iz uvodnih izjava 69. i 70. dodatnim utvrđenim troškovima mjera potrebnih za postizanje ciljeva u području kapaciteta ili troškovima restrukturiranja u smislu članka 2. točke 18. Provedbene uredbe (EU) 2019/317. Stoga se kriteriji za ocjenjivanje utvrđeni u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočkama i. i ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 ne bi trebali smatrati ispunjenima kad je riječ o Danskoj.

(72) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava od 67. do 71. ciljevi performanse troškovne učinkovitosti za zonu naplate rutnih naknada u Danskoj trebali bi se smatrati neusklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

4. **NALAZI ZA ESTONIJU**

Ocjena ciljeva troškovne učinkovitosti

(73) U nastavku su navedeni ciljevi troškovne učinkovitosti za rutne usluge koje je Estonija predložila za četvrto referentno razdoblje i povezane polazne vrijednosti:

Zona naplate rutnih naknada u Estoniji	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Estoniji, koje u četvrtom referentnom razdoblju iznosi +0,4 %, lošije od kretanja na razini Unije, koje je u istom razdoblju iznosi – 1,2 %.

(75) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Estoniji, koje u trećem i četvrtom referentnom razdoblju iznosi +4,3 %, lošije od dugoročnog kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,0 %.

(76) Međutim, Komisija napominje da je Estonija izgubila znatan udio nekadašnjih prelijetanja zbog agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine. To smanjenje prometa i dalje uvelike utječe na performanse troškovne učinkovitosti pružatelja usluga u zračnoj plovidbi Estonije u četvrtom referentnom razdoblju i posebno negativno utječe na dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška u Estoniji izračunano za treće i četvrto referentno razdoblje zajedno.

(77) Stoga je za potrebe kriterija za ocjenjivanje iz uvodne izjave 75. potrebno i primjereno ispitati bi li kretanje utvrđenog jediničnog troška u Estoniji bez okolnosti iz uvodne izjave 76. bilo usklađeno s tim kretanjem na razini Unije.

(78) U tu je svrhu Komisija ponovno izračunala dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška u Estoniji tijekom trećeg i četvrtog referentnog razdoblja s obzirom na procijenjeni strukturni gubitak prometa za Estoniju zbog rata u Ukrajini, izmjeren u jedinicama rutnih usluga. Tim ponovnim izračunom dobiveno je prilagođeno dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška za Estoniju od – 2,4 %, koje je uspješnije od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije, koje iznosi – 1,0 %. Stoga se zaključuje da Estonija ispunjava kriterij za ocjenjivanje iz uvodne izjave 75. nakon što se uzme u obzir učinak znatnog smanjenja prometa zbog rata u Ukrajini.

(79) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Estoniji od 54,69 EUR u EUR2022 za 5,2 % viša od prosječne polazne vrijednosti od 52,00 EUR u EUR2022 relevantne usporedne skupine utvrđene u članku 7. točki (d) Provedbene odluke (EU) 2024/1688.

(80) Nadalje, Komisija napominje da Estonija nije opravdala odstupanja iz uvodnih izjava 74. i 79. dodatnim utvrđenim troškovima mjera potrebnih za postizanje ciljeva u području kapaciteta ili troškovima restrukturiranja u smislu članka 2. točke 18. Provedbene uredbe (EU) 2019/317. Stoga se kriteriji za ocjenjivanje utvrđeni u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočkama i. i ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 ne bi trebali smatrati ispunjenima kad je riječ o Estoniji.

(81) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava od 73. do 80., ciljevi performanse troškovne učinkovitosti za zonu naplate rutnih naknada u Estoniji trebali bi se smatrati neusklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

5. **NALAZI ZA GRČKU**

Ocjena ciljeva u području kapaciteta

(82) U nastavku su navedeni ciljevi za kapacitet na ruti koje je Grčka predložila za četvrto referentno razdoblje, izraženi u minutama kašnjenja ATFM-a po letu, i odgovarajuće referentne vrijednosti iz plana mrežnih operacija od 2. srpnja 2024.:

Grčka	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi u ključnom području performanse kapaciteta, izraženi u minutama kašnjenja na ruti ATFM-a po letu	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Referentne vrijednosti	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) Komisija ističe da su ciljevi u području kapaciteta koje je Grčka predložila za 2027., 2028. i 2029. jednaki odgovarajućim nacionalnim referentnim vrijednostima. Međutim, predloženi ciljevi u području kapaciteta znatno su viši od referentnih vrijednosti za 2025. i 2026.

(84) Kad je riječ o mjerama za postizanje ciljeva u području kapaciteta koje je iznijela Grčka, pružatelj usluga u zračnoj plovidbi osposobit će i zaposliti velik broj novih kontrolora zračnog prometa zbog čega će se broj kontrolora zračnog prometa u ekvivalentu punog radnog vremena u operacijama u centru oblasne kontrole tijekom četvrtog referentnog razdoblja povećati za ukupno 35 %. Nadalje, pružatelj usluga u zračnoj plovidbi planira uvesti novi sustav ATM-a, nadograditi svoju radarsku mrežu, provesti mjere reorganizacije zračnog prostora i poboljšati svoje postupke upravljanja protokom zračnog prometa i kapacitetom.

(85) Na temelju evaluacije koju je provelo tijelo za ocjenu performansi Komisija napominje da određene relevantne mjere za povećanje kapaciteta navedene u planu mrežnih operacija od 2. srpnja 2024. nisu uključene u nacrt plana performansi Grčke. To može dovesti do manjka kapaciteta tijekom četvrtog referentnog razdoblja, među ostalim 2025. i 2026., za koje su predloženi ciljevi u području kapaciteta viši od pripadajućih referentnih vrijednosti.

(86) Grčka u svojem nacrtu plana performansi navodi da se ciljevi u području kapaciteta za kalendarske godine 2025. i 2026. nisu mogli utvrditi u skladu s referentnim vrijednostima iz plana mrežnih operacija od 2. srpnja 2024. jer je u STATFOR-ovu predviđanju prometa iz listopada 2024. predviđen optimističniji rast zračnog prometa. Grčka objašnjava da je pružatelj usluga u zračnoj plovidbi u trećem referentnom razdoblju kasnio s provedbom svojeg plana ulaganja za to razdoblje i zapošljavanjem kontrolora zračnog prometa, što je dovelo do operativnih ograničenja na lokalnoj razini. Grčka navodi i tehnička ograničenja naslijeđenih sustava koje trenutačno koristi pružatelj usluga u zračnoj plovidbi, a čija se zamjena ili modernizacija planira tek kasnije tijekom četvrtog referentnog razdoblja.

(87) Međutim, s obzirom na kriterije za ocjenjivanje utvrđene u točki 1.3. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija smatra da informacije i dokazi koje je Grčka iznijela u svojem nacrtu plana performansi, uključujući relevantne lokalne okolnosti, ne opravdavaju predložena znatna odstupanja ciljeva u području kapaciteta za 2025. i 2026. od pripadajućih referentnih vrijednosti. Komisija smatra da bi Grčka mogla uspostaviti dodatne mjere za poboljšanje svojih ciljeva u području kapaciteta za navedene godine kako bi ublažila negativne učinke kašnjenja u zapošljavanju kontrolora zračnog prometa i nerealizacije planiranih ulaganja u trećem referentnom razdoblju.

(88) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava od 82. do 87. ciljevi u području kapaciteta za Grčku trebali bi se smatrati neusklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

Ocjena ciljeva troškovne učinkovitosti

(89) U nastavku su navedeni ciljevi troškovne učinkovitosti za rutne usluge koje je Grčka predložila za četvrto referentno razdoblje i povezane polazne vrijednosti:

Zona naplate rutnih naknada u Grčkoj	Polazna vrijednost za 2019.	Polazna vrijednost za 2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Grčkoj, koje u četvrtom referentnom razdoblju iznosi +0,5 %, lošije od kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,2 %.

(91) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Grčkoj, koje u trećem i četvrtom referentnom razdoblju iznosi – 1,3 %, uspješnije od dugoročnog kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,0 %.

(92) Komisija napominje da polazna vrijednost za 2019. koju je Grčka iznijela u svojem nacrtu plana performansi uključuje prilagodbe troškova u iznosu od 19,5 milijuna EUR dodatnih troškova izraženih u EUR2022. Tijelo za ocjenu performansi u svojoj je analizi navelo da te prilagodbe nisu bile dio polazne vrijednosti za 2019. utvrđene u planu performansi Grčke za treće referentno razdoblje i Grčka ih nije na odgovarajući način opravdala u svojem nacrtu plana performansi za četvrto referentno razdoblje.

(93) Stoga je za potrebe kriterija za ocjenjivanje iz uvodne izjave 91. potrebno ispitati bi li dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška u Grčkoj bez prilagodbi u odnosu na polaznu vrijednost za 2019. iz uvodne izjave 92. bilo usklađeno s tim kretanjem na razini Unije.

(94) U tu je svrhu Komisija ponovno izračunala dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška za Grčku tijekom trećeg i četvrtog referentnog razdoblja na temelju polazne vrijednosti za 2019. iz plana performansi Grčke za treće referentno razdoblje umjesto prilagođene polazne vrijednosti iz nacrta plana performansi Grčke za četvrto referentno razdoblje. Tim ponovnim izračunom dobiveno je prilagođeno dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška za Grčku od +0,1 %, što je lošije od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije, koje iznosi – 1,0 %. Stoga se zaključuje da Grčka ne ispunjava kriterij za ocjenjivanje iz uvodne izjave 91.

(95) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Grčkoj od 25,04 EUR u EUR2022 za 39,2 % niža od prosječne polazne vrijednosti od 41,19 EUR u EUR2022 relevantne usporedne skupine utvrđene u članku 7. točki (f) Provedbene odluke (EU) 2024/1688.

(96) Nadalje, Komisija napominje da Grčka nije opravdala odstupanja iz uvodnih izjava 90. i 91. poduzimanjem mjera za postizanje ciljeva u području kapaciteta ili mjera restrukturiranja u smislu članka 2. točke 18. Provedbene uredbe (EU) 2019/317. Stoga se kriteriji za ocjenjivanje utvrđeni u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočkama i. i ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 ne bi trebali smatrati ispunjenima kad je riječ o Grčkoj.

(97) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava od 89. do 96. ciljevi performanse troškovne učinkovitosti za zonu naplate rutnih naknada u Grčkoj trebali bi se smatrati neusklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

Revizija mjera za ostvarivanje okolišnih ciljeva

(98) U skladu s točkom 2.1. podtočkom (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 Komisija je dopunila svoju ocjenu nacrta plana performansi Grčke revizijom mjera kojima se nastoje ostvariti okolišni ciljevi iz tog plana.

(99) Na temelju revizije iz uvodne izjave 98. Komisija dvoji jesu li mjere koje je Grčka podnijela za postizanje svojih ciljeva performansi u području okoliša primjerene za učinkovito ostvarivanje tih ciljeva. Uzimajući u obzir nalaze tijela za ocjenu performansi, Komisija posebno ističe da se Grčka u nacrtu plana performansi nije obvezala na provedbu nekoliko relevantnih mjera utvrđenih u ERNIP-u.

(100) Stoga Komisija smatra da bi Grčka trebala poboljšati mjere za postizanje svojih okolišnih ciljeva za četvrto referentno razdoblje iznesenih u nacrtu plana performansi, među ostalim tako da se obveže da će poduzeti sve operativne mjere utvrđene u ERNIP-u i ubrzava provedbu prekograničnog zračnog prostora slobodnih ruta.

6. **NALAZI ZA IRSKU**

Ocjena ciljeva troškovne učinkovitosti

(101) U nastavku su navedeni ciljevi troškovne učinkovitosti za rutne usluge koje je Irska predložila za četvrto referentno razdoblje i povezane polazne vrijednosti:

Zona naplate rutnih naknada u Irskoj	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

(102) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Irskoj, koje u četvrtom referentnom razdoblju iznosi +2,0 %, lošije od kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,2 %.

(103) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Irskoj, koje u trećem i četvrtom referentnom razdoblju iznosi +1,0 %, lošije od dugoročnog kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,0 %.

(104) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Irskoj od 27,29 EUR u EUR2022 za 4,0 % niža od prosječne polazne vrijednosti od 28,43 EUR u EUR2022 relevantne usporedne skupine utvrđene u članku 7. točki (b) Provedbene odluke (EU) 2024/1688.

(105) Potrebno je ispitati mogu li se odstupanja iz uvodnih izjava 102. i 103. smatrati potrebnima i razmjernima u skladu s točkom 1.4. podtočkom (d) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Komisija je u skladu s tim ocijenila jesu li zabilježena odstupanja od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije i od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iz uvodnih izjava 102. i 103. isključivo posljedica dodatnih utvrđenih troškova povezanih s mjerama potrebnima za postizanje ciljeva performansi u ključnom području performanse kapaciteta ili troškova restrukturiranja u smislu članka 2. točke 18. Provedbene uredbe (EU) 2019/317.

(106) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da Irska u nacrtu plana performansi upućuje na dodatne utvrđene troškove koje je pružatelj usluga u zračnoj plovidbi AirNav Ireland imao u četvrtom referentnom razdoblju zbog mjera potrebnih za postizanje lokalnih ciljeva u području kapaciteta („mjere u području kapaciteta”). Iznesene mjere u području kapaciteta sastoje se od sljedećih glavnih elemenata:

(a) osposobljavanja i zapošljavanja dodatnih kontrolora zračnog prometa u operacijama zbog očekivanog povećanja prometa u četvrtom referentnom razdoblju;

(b) zapošljavanja dodatnog osoblja koje se bavi elektronikom u području sigurnosti zračnog prometa za podršku provedbi projekata kapitalnih ulaganja, posebno za planiranu provedbu novog sustava ATM-a u četvrtom referentnom razdoblju;

(c) zapošljavanja dodatnog administrativnog pomoćnog osoblja kako bi se kontrolore zračnog prometa oslobodilo neoperativnih zadaća i povećala njihova produktivnost;

(d) nabave i uvođenja novog sustava ATM-a kojim će se omogućiti znatna funkcionalna i tehnička poboljšanja; zamjene postojećeg sustava ATM-a poduzeća AirNav Ireland, koji je u upotrebi 17 godina, novim sustavom; AirNav Ireland u vezi s novim sustavom ATM-a također planira uvesti novi sustav ATM-a za izvanredne situacije i proširiti svoje zgrade centara oblasne kontrole radi isprobavanja i ispitivanja objekata novog sustava ATM-a;

(e) nadogradnje radarske infrastrukture koja je u upotrebi, posebno zamjenom tehničkih komponenti koje su dosegle kraj životnog vijeka;

(f) nabave opreme i alata za potporu otpornosti operacija.

(107) Prema evaluaciji koju je provelo tijelo za ocjenu performansi dodatni troškovi izraženi u novčanim iznosima koje je Irska prijavila za mjere u području kapaciteta iz uvodne izjave 106. pokrili bi zabilježena odstupanja od kretanja troškovne učinkovitosti na razini Unije koja je izračunalo to tijelo. Međutim, tijelo za ocjenu performansi navelo je da se Irska nema velike probleme u području kapaciteta čije bi rješavanje iziskivalo znatne dodatne troškove u četvrtom referentnom razdoblju.

(108) Nadalje, Komisija ističe da bi se određene mjere u području kapaciteta koje navodi Irska mogle smatrati dijelom uobičajenog rada predmetnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi ili da s one možda neće izravno doprinijeti povećanju kapaciteta zračnog prostora. Stoga bez dodatnih detaljnih informacija i analize nije moguće zaključiti mogu li se mjere u području kapaciteta koje je predstavila Irska u cijelosti smatrati potrebnima i razmjernima za postizanje lokalnih ciljeva performansi u području kapaciteta za četvrto referentno razdoblje.

(109) Stoga se kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 ne bi trebao smatrati ispunjenim kad je riječ o Irskoj.

(110) Nadalje, Komisija napominje da Irska u nacrtu plana performansi nije predstavila mjere restrukturiranja koje bi opravdale odstupanje od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije ili od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije u skladu s kriterijem utvrđenim u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

(111) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava od 101. do 110. ciljevi performanse troškovne učinkovitosti za zonu naplate rutnih naknada u Irskoj trebali bi se smatrati neusklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

7. **NALAZI ZA LATVIJU**

Ocjena ciljeva troškovne učinkovitosti

(112) U nastavku su navedeni ciljevi troškovne učinkovitosti za rutne usluge koje je Latvija predložila za četvrto referentno razdoblje i povezane polazne vrijednosti:

Zona naplate rutnih naknada u Latviji	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Latviji, koje u četvrtom referentnom razdoblju iznosi +10,9 %, lošije od kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,2 %.

(114) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Latviji, koje u trećem i četvrtom referentnom razdoblju iznosi +9,3 %, lošije od dugoročnog kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,0 %.

(115) Međutim, Komisija napominje da je Latvija izgubila znatan udio nekadašnjih prelijetanja zbog agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine. To smanjenje prometa nastavlja znatno utjecati na performanse troškovne učinkovitosti pružatelja usluga u zračnoj plovidbi Latvije tijekom četvrtog referentnog razdoblja i posebno negativno utječe na dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška u Latviji izračunano tijekom trećeg i četvrtog referentnog razdoblja zajedno.

(116) Stoga je za potrebe kriterija za ocjenjivanje iz uvodne izjave 114. potrebno i primjereno ispitati bi li dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška u Latviji bez okolnosti iz uvodne izjave 115. bilo usklađena s tim kretanjem na razini Unije.

(117) U tu je svrhu Komisija ponovno izračunala dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška u Latviji tijekom trećeg i četvrtog referentnog razdoblja s obzirom na procijenjeni strukturni gubitak prometa za Latviju zbog rata u Ukrajini, izmjeren u jedinicama rutnih usluga. Tim ponovnim izračunom dobiveno je prilagođeno dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška za Latviju od +1,3 %, što je i dalje iznad dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije, koje iznosi – 1,0 %. Stoga se zaključuje da Latvija ne ispunjava kriterij za ocjenjivanje iz uvodne izjave 114. ni nakon što je uzet u obzir učinak znatnog smanjenja prometa zbog rata u Ukrajini.

(118) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Latviji od 37,97 EUR u EUR2022 za 32,4 % niža od prosječne polazne vrijednosti od 56,17 EUR u EUR2022 relevantne usporedne skupine utvrđene u članku 7. točki (d) Provedbene odluke (EU) 2024/1688.

(119) Nadalje, Komisija napominje da Latvija nije opravdala odstupanja iz uvodnih izjava od 113. do 117. dodatnim utvrđenim troškovima povezanima s mjerama potrebnima za postizanje ciljeva u području kapaciteta ili troškovima restrukturiranja u smislu članka 2. točke 18. Provedbene uredbe (EU) 2019/317. Stoga se kriteriji za ocjenjivanje utvrđeni u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočkama i. i ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 ne bi trebali smatrati ispunjenima kad je riječ o Latviji.

(120) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava od 112. do 119. ciljevi performanse troškovne učinkovitosti za zonu naplate rutnih naknada u Latviji trebali bi se smatrati neusklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

8. **NALAZI ZA SLOVAČKU**

Ocjena ciljeva troškovne učinkovitosti

(121) U nastavku su navedeni ciljevi troškovne učinkovitosti za rutne usluge koje je Slovačka predložila za četvrto referentno razdoblje i povezane polazne vrijednosti:

Zona naplate rutnih naknada u Slovačkoj	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Slovačkoj, koje u četvrtom referentnom razdoblju iznosi – 0,6 %, lošije od kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,2 %.

(123) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Slovačkoj, koje u trećem i četvrtom referentnom razdoblju iznosi +0,4 % , lošije od dugoročnog kretanja na razini Unije, koje u istom razdoblju iznosi – 1,0 %.

(124) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Slovačkoj od 60,11 EUR u EUR2022 za 70,0 % viša od prosječne polazne vrijednosti od 35,35 EUR u EUR2022 relevantne usporedne skupine utvrđene u članku 7. točki (c) Provedbene odluke (EU) 2024/1688.

(125) Potrebno je ispitati mogu li se odstupanja iz uvodnih izjava od 122. do 124. smatrati potrebnima i razmjernima u skladu s točkom 1.4. podtočkom (d) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Komisija je u skladu s tim ocijenila jesu li zabilježena odstupanja od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije i od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iz uvodnih izjava 122. i 123. isključivo posljedica dodatnih utvrđenih troškova povezanih s mjerama potrebnima za postizanje ciljeva performansi u ključnom području performanse kapaciteta ili troškova restrukturiranja u smislu članka 2. točke 18. Provedbene uredbe (EU) 2019/317.

(126) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da Slovačka u nacrtu plana performansi upućuje na dodatne utvrđene troškove koje je pružatelj usluga u zračnoj plovidbi LPS imao u četvrtom referentnom razdoblju zbog mjera potrebnih za postizanje lokalnih ciljeva u području kapaciteta („mjere u području kapaciteta”). Iznesene mjere u području kapaciteta sastoje se od sljedećih glavnih elemenata:

(a) osposobljavanja i zapošljavanja dodatnih kontrolora zračnog prometa u operacijama zbog očekivanog povećanja prometa u četvrtom referentnom razdoblju; planira se da će se broj kontrolora zračnog prometa u operacijama centra oblasne kontrole u Bratislavi u četvrtom referentnom razdoblju na taj način povećati ukupno za više od 10 %;

(b) provedbe novog sustava ATM-a, za što se predviđa da će omogućiti buduća poboljšanja kapaciteta zračnog prostora;

(c) modernizacije infrastrukture i zgrada s ciljem jačanja operativne otpornosti.

(127) Prema evaluaciji koju je provelo tijelo za ocjenu performansi dodatni troškovi izraženi u novčanim iznosima koje je Slovačka prijavila za mjere u području kapaciteta iz uvodne izjave 126. znatno su niži od zabilježenih odstupanja od kretanja troškovne učinkovitosti na razini Unije koja je izračunalo to tijelo. Nadalje, Komisija ističe da bi se određene mjere u području kapaciteta koje navodi Slovačka mogle smatrati dijelom uobičajenog rada predmetnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi ili da one možda neće izravno doprinijeti povećanju kapaciteta zračnog prostora. Stoga bez dodatnih detaljnih informacija i analize nije moguće zaključiti mogu li se mjere u području kapaciteta koje je iznijela Slovačka u cijelosti smatrati potrebnima i razmjernima za postizanje lokalnih ciljeva performansi u području kapaciteta za četvrto referentno razdoblje. Komisija stoga napominje da se zabilježena odstupanja od kretanja troškovne učinkovitosti na razini Unije iz uvodnih izjava 122. i 123. ne mogu pripisati isključivo dodatnim troškovima koji proizlaze iz iznesenih mjera u području kapaciteta.

(128) Stoga se kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 ne bi trebao smatrati ispunjenim kad je riječ o Slovačkoj.

(129) Nadalje, Komisija napominje da Slovačka u nacrtu plana performansi nije iznijela mjere restrukturiranja koje bi opravdale odstupanje od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije ili od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije u skladu s kriterijem utvrđenim u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

(130) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava od 121. do 129. ciljevi performanse troškovne učinkovitosti za zonu naplate rutnih naknada u Slovačkoj trebali bi se smatrati neusklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

9. **ZAKLJUČCI**

(131) S obzirom na prethodna razmatranja, određeni ciljevi performansi iz nacrta plana performansi FABEC-a koji su dostavili Belgija, Njemačka, Francuska, Luksemburg i Nizozemska te određeni ciljevi performansi iz nacrta planova performansi koje su dostavile Danska, Estonija, Irska, Grčka, Latvija i Slovačka ne bi se trebali smatrati usklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

(132) Predmetne države članice trebaju u skladu s člankom 14. stavkom 3. drugim podstavkom Provedbene uredbe (EU) 2019/317 Komisiji dostaviti revidirane nacrte planova performansi u roku od tri mjeseca od datuma donošenja ove Odluke uzimajući u obzir preporuke koje je iznijela Komisija,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Ciljevi performansi navedeni u Prilogu ovoj Odluci, koji su uključeni u nacrt plana performansi funkcionalnog bloka zračnog prostora koji su dostavili Belgija, Njemačka, Francuska, Luksemburg i Nizozemska te nacrte nacionalnih planova performansi koje su dostavile Danska, Estonija, Irska, Grčka, Latvija i Slovačka, nisu usklađeni s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje utvrđenima u Provedbenoj odluci (EU) 2024/1688.

Članak 2.

Grčka mora revidirati svoje ciljeve za kapacitet na ruti za 2025. i 2026., izražene kao prosječne minute kašnjenja u upravljanju protokom zračnog prometa na ruti po letu, kako bi bili u skladu s ciljevima performansi na razini Unije u ključnom području performanse kapaciteta utvrđenima u članku 4. Provedbene odluke (EU) 2024/1688.

Ako se u planu mrežnih operacija od 2. srpnja 2024. sastavljenom u skladu s člankom 9. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2019/123 preporučuju posebne dodatne mjere za poboljšanje performansi u području kapaciteta, te se mjere moraju uzeti u obzir pri reviziji ciljeva performansi u području kapaciteta iz prvog stavka.

Članak 3.

Belgija, Danska, Njemačka, Estonija, Irska, Grčka, Latvija, Luksemburg, Nizozemska i Slovačka moraju revidirati svoje ciljeve troškovne učinkovitosti utvrđene za njihove zone naplate rutnih naknada, izražene kao utvrđeni jedinični trošak na nižu vrijednost.

Pri reviziji ciljeva troškovne učinkovitosti te države članice moraju učiniti sljedeće:

(a) uskladiti revidirane ciljeve troškovne učinkovitosti s kretanjem utvrđenog jediničnog troška na razini Unije i s dugoročnim kretanjem utvrđenog jediničnog troška na razini Unije na koje se upućuje u točki 1.4. podtočkama (a) odnosno (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317;

(b) u skladu s time smanjiti razinu utvrđenih troškova, posebno za kalendarsku godinu 2029.;

(c) uzeti u obzir najnovija predviđanja prometa, izražena u jedinicama usluga, u skladu s člankom 10. stavkom 2. Provedbene uredbe (EU) 2019/317.

Odstupajući od stavka 1. točke (a), ako polazna vrijednost relevantne zone naplate rutnih naknada ispunjava kriterij iz točke 1.4. podtočke (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, predmetna država članica mora uskladiti revidirane ciljeve troškovne učinkovitosti barem s kretanjem utvrđenog jediničnog troška na razini Unije ili s dugoročnim kretanjem utvrđenog jediničnog troška na razini Unije.

Ako se država članica u svojem revidiranom nacrtu plana performansi koji treba dostaviti u skladu s člankom 14. stavkom 3. drugim podstavkom Provedbene uredbe (EU) 2019/317 pozove na odstupanje iz točke 1.4. podtočke (d) Priloga IV. toj provedbenoj uredbi, takvo odstupanje mora potkrijepiti odgovarajućim informacijama i obrazloženjima. Predmetna država članica osobito mora dokazati da se sve mjere na koje se poziva kako bi se opravdalo odstupanje od ciljeva troškovne učinkovitosti na razini Unije odnose isključivo na dodatne operativne resurse ili tehničke mogućnosti potrebne za postizanje ciljeva u području kapaciteta.

Članak 4.

Ova je Odluka upućena Kraljevini Belgiji, Kraljevini Danskoj, Saveznoj Republici Njemačkoj, Republici Estoniji, Irskoj, Helenskoj Republici, Francuskoj Republici, Republici Latviji, Velikom Vojvodstvu Luksemburgu, Kraljevini Nizozemskoj i Slovačkoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 16. svibnja 2025.

Za Komisiju
Apostolos TZITZIKOSTAS
Član Komisije

PRILOG

Ciljevi performansi za koje je utvrđeno da su neusklađeni s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje

1. **CILJEVI IZ NACRTA PLANA PERFORMANSI FABEC-a KOJI SU DOSTAVILI BELGIJA, NJEMAČKA, FRANCUSKA, LUKSEMBURG I NIZOZEMSKA**

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSE TROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Zona naplate rutnih naknada u Belgiji i Luksemburgu	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Zona naplate rutnih naknada u Njemačkoj	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Zona naplate rutnih naknada u Nizozemskoj	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **CILJEVI IZ NACRTA PLANA PERFORMANSI DANSKE**

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSE TROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Zona naplate rutnih naknada u Danskoj	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**466,58 DKK**	**543,10 DKK**	**529,76 DKK**	**521,41 DKK**	**515,34 DKK**	**506,93 DKK**	**500,26 DKK**
	62,74 EUR	73,02 EUR	71,23 EUR	70,11 EUR	69,29 EUR	68,16 EUR	67,26 EUR

3. **CILJEVI IZ NACRTA PLANA PERFORMANSI ESTONIJE**

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSE TROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Zona naplate rutnih naknada u Estoniji	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **CILJEVI IZ NACRTA PLANA PERFORMANSI GRČKE**

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSE KAPACITETA

Grčka	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi u ključnom području performanse kapaciteta, izraženi u minutama kašnjenja na ruti ATFM-a po letu	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSE TROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Zona naplate rutnih naknada u Grčkoj	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **CILJEVI IZ NACRTA PLANA PERFORMANSI IRSKE**

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSE TROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Zona naplate rutnih naknada u Irskoj	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **CILJEVI IZ NACRTA PLANA PERFORMANSI LATVIJE**

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSE TROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Zona naplate rutnih naknada u Latviji	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **CILJEVI IZ NACRTA PLANA PERFORMANSI SLOVAČKE**

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSE TROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Zona naplate rutnih naknada u Slovačkoj	**Polazna vrijednost za 2019.**	**Polazna vrijednost za 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**