Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2025/1040

23.5.2025

IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2025/1040

z dne 16. maja 2025

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, Danska, Nemčija, Estonija, Irska, Grčija, Francija, Latvija, Luksemburg, Nizozemska in Slovaška, z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu

(notificirano pod dokumentarno številko C(2025) 2930)

(Besedilo v danskem, nizozemskem, angleškem, estonskem, francoskem, nemškem, grškem, irskem, latvijskem in slovaškem jeziku je edino verodostojno)

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,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2024/2803 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2024 o izvajanju enotnega evropskega neba ([2]) ter zlasti člena 58(3) Uredbe,

po posvetovanju z Odborom za enotno evropsko nebo,

ob upoštevanju naslednjega:

1. OZADJE

(1) V skladu s členom 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 morajo države članice na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora pripraviti načrte, vključno s cilji uspešnosti, za vsako referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditve pristojbin za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja. Navedeni načrti morajo vključevati lokalne cilje uspešnosti, ki so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za zadevno referenčno obdobje.

(2) Vseevropski cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje (2025–2029) so bili določeni v Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2024/1688 ([3]).

(3) Vse države članice so pripravile in sprejele osnutke načrtov izvedbe za četrto referenčno obdobje ter jih do 1. oktobra 2024 predložile Komisiji v oceno. Po preverjanju popolnosti navedenih osnutkov načrtov izvedbe je Komisija države članice pozvala, naj posodobljene osnutke načrtov izvedbe predložijo do 15. novembra 2024.

(4) Ocena Komisije iz tega sklepa temelji na posodobljenih osnutkih načrtov izvedbe za četrto referenčno obdobje, ki so jih predložili Belgija, Danska, Estonija, Nemčija, Grčija, Francija, Irska, Latvija, Luksemburg, Nizozemska in Slovaška (v nadaljnjem besedilu: osnutki načrtov izvedbe).

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) UL L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2024/1688 z dne 12. junija 2024 o določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za četrto referenčno obdobje, ki se začne 1. januarja 2025 in konča 31. decembra 2029 (UL L, 2024/1688, 17.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

(5) Organ za oceno uspešnosti, ki Komisiji pomaga pri izvajanju načrta izvedbe, je Komisiji predložil poročilo, ki vsebuje njegovo mnenje o oceni osnutkov načrtov izvedbe.

(6) Komisija je v skladu s členom 14(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 ([4]) po potrebi ob upoštevanju lokalnih razmer ocenila skladnost lokalnih ciljev uspešnosti iz osnutkov načrtov izvedbe, in sicer na podlagi meril iz Priloge IV, točka 1, k navedeni izvedbeni uredbi.

(7) 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 zadevne države članice predložile glede učinkovitosti varnostnega upravljanja izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. V skladu s tem je proučila, ali predlagani cilji, vključeni v osnutke načrtov izvedbe, zagotavljajo raven učinkovitosti varnostnega upravljanja, ki je najmanj enaka ravni vseevropskih ciljev uspešnosti.

(8) V zvezi s ključnim področjem uspešnosti glede okolja je bila skladnost ciljev, ki so jih zadevne države članice predložile 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 osnutkov načrtov izvedbe primerjani z ustreznimi referenčnimi vrednostmi za horizontalno učinkovitost leta na ruti, določenimi v načrtu za izboljšanje evropskega omrežja rut z dne 2. julija 2024, pripravljenem v skladu s Prilogo I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/123 ([5]) (v nadaljnjem besedilu: načrt za izboljšanje evropskega omrežja rut). Ta ocena je bila opravljena ob upoštevanju lokalnih razmer.

(9) V zvezi s ključnim področjem uspešnosti glede zmogljivosti je bila skladnost ciljev, ki so jih zadevne države članice predložile 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 osnutkov načrtov izvedbe primerjani z ustreznimi referenčnimi vrednostmi iz načrta delovanja omrežja z dne 2. julija 2024, pripravljenega v skladu s členom 9 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/123. Ta ocena je bila opravljena ob upoštevanju lokalnih razmer.

(10) V zvezi s ključnim področjem uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti je bila na podlagi meril iz točke 1.4(a), (b) in (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ocenjena skladnost ciljev iz osnutkov načrtov izvedbe glede ugotovljenih stroškov na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti. Navedena merila sestavljajo trend ugotovljenih stroškov na enoto v četrtem referenčnem obdobju, dolgoročni trenda ugotovljenih stroškov na enoto v tretjem referenčnem obdobju (2020–2024) in četrtem referenčnem obdobju (2020–2029) ter izhodiščna vrednost 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.

(11) 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 osnutkov načrtov izvedbe dodatno proučila, ali bi se odstopanje lahko štelo za potrebno in sorazmerno na podlagi točke 1.4(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj).

([5]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/123 z dne 24. januarja 2019 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa in o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011 (UL L 28, 31.1.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/123/oj).

(12) Komisija je svojo oceno osnutkov načrtov izvedbe dopolnila s pregledom elementov iz točke 2 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V zvezi s točko 2.1(d)(vii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 opozarja, da v okviru navedenega pregleda ni izvedla podrobne analize metodologij, ki so jih države članice uporabile za razporeditev stroškov med službami na rutah in terminalih v četrtem referenčnem obdobju. Zato Komisija na tej stopnji ni sprejela nobenih sklepov v zvezi s skladnostjo navedenih metodologij razporeditve stroškov s točkama (e) in (f) člena 15(2) Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([6]) ter členom 22(5) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

2. UGOTOVITVE V ZVEZI Z BELGIJO, FRANCIJO, NEMČIJO, LUKSEMBURGOM IN NIZOZEMSKO

(13) Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg, Nizozemska in Švica so skupaj pripravili in sprejeli osnutek načrta izvedbe na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (v nadaljnjem besedilu: FABEC).

(14) V tem sklepu je podana ocena osnutka načrta izvedbe FABEC, ki jo je Komisija pripravila za Belgijo, Nemčijo, Francijo, Luksemburg in Nizozemsko. Švico kot tretjo državo, za katero velja načrt izvedbe in ureditve pristojbin v skladu s Sporazumom med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu ([7]), je Komisija ločeno obvestila o ugotovitvah, ki izhajajo iz ocene osnutka načrta izvedbe FABEC ([8]).

Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti ([9])

Belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah

(15) Cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah, predlagani za belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah za četrto referenčno obdobje, ter z njimi povezane izhodiščne vrednosti so:

Belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 E-UR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

(16) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da belgijski in luksemburški trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v četrtem referenčnem obdobju znaša – 0,1 %, kar ne dosega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,2 %.

([6]) Uredba (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (Uredba o izvajanju služb) (UL L 96, 31.3.2004, str. 10, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

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

([8]) Izvedbeni sklep Komisije C(2025) 2923 z dne 16. maja 2025 o neskladnosti nekaterih ciljev uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora, ki ga je Švica predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

([9]) Cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za francosko območje zaračunavanja na rutah, vključeni v osnutek načrta izvedbe FABEC, so po mnenju Komisije skladni z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje. Zato v tem sklepu niso navedene nobene s tem povezane ugotovitve.

(17) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da belgijski in luksemburški dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v tretjem in četrtem referenčnem obdobju znaša +1,1 %, kar ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,0 %.

(18) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da belgijska in luksemburška izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 104,26 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2022, za 10,8 % presega povprečno izhodiščno vrednost v višini 94,13 EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2022, za ustrezno primerjalno skupino iz člena 7, točka (e), Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(19) Proučiti je treba, ali se odstopanja iz uvodnih izjav (16), 17 in (18) lahko štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem je Komisija ocenila, ali so ugotovljena odstopanja od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto in od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto iz uvodnih izjav (16) in (17) izključno posledica dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ali stroškov prestrukturiranja v smislu člena 2, točka 18, Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(20) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da se Belgija in Luksemburg v osnutku načrta izvedbe FABEC sklicujeta na dodatne ugotovljene stroške, ki so v četrtem referenčnem obdobju nastali izvajalcema navigacijskih služb zračnega prometa, in sicer družbi skeyes in centru območne kontrole za zgornje maastrichtsko območje (v nadaljnjem besedilu: MUAC), v zvezi z ukrepi, potrebnimi za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti (v nadaljnjem besedilu: ukrepi glede zmogljivosti). Predstavljeni ukrepi glede zmogljivosti vključujejo naslednje glavne elemente:

(a) družba skeyes in center MUAC bosta usposobila in zaposlila nove kontrolorje zračnega prometa, predvsem da bi zamenjali kontrolorje zračnega prometa, ki naj bi se upokojili v četrtem referenčnem obdobju, pa tudi za prilagoditev napovedani rasti prometa in posodobitev podpornega sistema;

(b) družba skeyes bo leta 2028 pridobila in uvedla nov sistem upravljanja zračnega prometa, ki bo omogočil znatne funkcionalne in tehnične izboljšave; novi sistem upravljanja zračnega prometa bo nadomestil sedanji sistem družbe skeyes, ki se uporablja od leta 2009;

(c) družba skeyes bo uvedla novo orodje za načrtovanje, ki bo omogočilo avtomatizirano razporejanje kontrolorjev zračnega prometa ter s tem optimizirano upravljanje delovne sile in povezane operativne koristi;

(d) center MUAC bo razvil in izvajal nova orodja in funkcije za podporo operacijam;

(e) center MUAC bo izvedel strukturne izboljšave pri oblikovanju in uporabi zračnega prostora;

(f) center MUAC bo zgradil novo stavbo, v kateri bo nova operativna soba s podpornimi pisarnami in prostori.

(21) Ob upoštevanju ocene, ki jo je opravil organ za oceno uspešnosti, so dodatni stroški, ki sta jih Belgija in Luksemburg sporočila za ukrepe glede zmogljivosti iz uvodne izjave (20), v denarnem smislu znatno nižji od ugotovljenih odstopanj od vseevropskih trendov stroškovne učinkovitosti, ki jih je izračunal organ za oceno uspešnosti. Poleg tega Komisija ugotavlja, da bi se lahko nekateri ukrepi glede zmogljivosti, na katere se sklicujeta Belgija in Luksemburg, šteli za del običajnih dejavnosti zadevnih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa oziroma morda ne prispevajo neposredno k povečanju zmogljivosti zračnega prostora. Zato brez dodatnih podrobnih informacij in analize ni mogoče ugotoviti, ali se lahko ukrepi glede zmogljivosti, ki sta jih predstavila Belgija in Luksemburg, v celoti štejejo za potrebne in sorazmerne za doseganje lokalnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti za četrto referenčno obdobje. Zato Komisija ugotavlja, da ugotovljenih odstopanj od vseevropskih trendov stroškovne učinkovitosti iz uvodnih izjav (16) in (17) ni mogoče pripisati izključno dodatnim stroškom, ki izhajajo iz predstavljenih ukrepov glede zmogljivosti.

(22) Zato se merilo iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Belgijo in Luksemburgom ne bi smelo šteti za izpolnjeno.

(23) Komisija opozarja tudi, da Belgija in Luksemburg v osnutku načrta izvedbe FABEC nista predstavila nobenih ukrepov prestrukturiranja, ki bi upravičili odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto ali od vseevropskega dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na podlagi merila iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(24) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (15) do (23) bi bilo treba cilje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah šteti za neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Nemško območje zaračunavanja na rutah

(25) Cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah, predlagani za nemško območje zaračunavanja na rutah za četrto referenčno obdobje, in z njimi povezane izhodiščne vrednosti so:

Nemško območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

(26) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da nemški trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v četrtem referenčnem obdobju znaša – 1,2 %, kar je v skladu z vseevropskim trendom, ki v istem obdobju znaša – 1,2 %.

(27) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da nemški dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v tretjem in četrtem referenčnem obdobju znaša – 0,2 %, kar ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,0 %.

(28) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da nemška izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 74,90 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2022, za 29,9 % presega povprečno izhodiščno vrednost v višini 57,66 EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2022, za ustrezno primerjalno skupino iz člena 7, točka (a), Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(29) Proučiti je treba, ali se odstopanja iz uvodnih izjav (27) in (28) lahko štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem je Komisija ocenila, ali je ugotovljeno odstopanje od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto iz uvodne izjave (27) izključno posledica dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ali stroškov prestrukturiranja v smislu člena 2, točka 18, Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(30) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da se Nemčija v osnutku načrta izvedbe FABEC sklicuje na dodatne ugotovljene stroške, ki so v četrtem referenčnem obdobju nastali izvajalcema navigacijskih služb zračnega prometa DFS in MUAC v zvezi z ukrepi, potrebnimi za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti (v nadaljnjem besedilu: ukrepi glede zmogljivosti). Predstavljeni ukrepi glede zmogljivosti vključujejo naslednje glavne elemente:

(a) družba DFS in center MUAC bosta usposobila in zaposlila nove kontrolorje zračnega prometa: v primeru družbe DFS naj bi navedeni ukrep v četrtem referenčnem obdobju omogočil skupno povečanje števila dejavnih kontrolorjev zračnega prometa v centrih območne kontrole v Bremnu, Karlsruheju, Langnu in Münchnu za več kot 10 %, da bi se odpravilo pomanjkanje zmogljivosti, s katerim se spopadajo ti centri območne kontrole; za center MUAC se načrtuje, da se bo število dejavnih kontrolorjev zračnega prometa v četrtem referenčnem obdobju le rahlo povečalo, število novih kontrolorjev zračnega prometa pa bo še naprej znatno, da se bo nadomestilo pričakovano veliko število upokojitev kontrolorjev zračnega prometa v navedenem referenčnem obdobju;

(b) družba DFS bo pridobila in uvedla nove funkcije sistema upravljanja zračnega prometa za centra območne kontrole v Bremnu in Münchnu; pričakuje se, da bodo te funkcije omogočile operativne izboljšave pri zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, vključno s povečano zmogljivostjo zračnega prostora;

(c) pobudo centra MUAC in družbe DFS v zvezi s centrom območne kontrole v Karlsruheju, da se vzpostavita dva georedundantna podatkovna centra, ki se lahko medsebojno podpirata in nadomeščata, za izboljšanje kakovosti storitev navigacijskih služb zračnega prometa;

(d) družba DFS bo skupaj s šestimi drugimi izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa udeležena v programu sodelovanja, katerega cilj je razvoj skupnega prihodnjega sistema upravljanja zračnega prometa za zadevne izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa; družba DFS meni, da bi se novi sistem upravljanja zračnega prometa, ki bi iz tega izhajal, lahko uvedel v centru območne kontrole v Langnu šele leta 2031, torej ne v časovnem okviru četrtega referenčnega obdobja;

(e) družba DFS bo uvedla tehnične sisteme in programsko opremo, potrebne za skladnost s podfunkcijo „AF6 – začetna izmenjava informacij o trajektoriji“, ki se zahteva v skladu z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2021/116 ([10]);

(f) družba DFS bo izvedla spremembe v sistemu nadzora ter uvedla novo orodje, s katerim bo podprla učinkovitejšo in bolj dinamično sektorsko porazdelitev zračnega prostora;

(g) center MUAC bo razvil in izvajal nova orodja in funkcije za podporo operacijam;

(h) center MUAC bo izvedel strukturne izboljšave pri oblikovanju in uporabi zračnega prostora;

(i) center MUAC bo zgradil novo stavbo, v kateri bo nova operativna soba s podpornimi pisarnami in prostori.

(31) Ob upoštevanju ocene, ki jo je opravil organ za oceno uspešnosti, so dodatni stroški, ki jih je Nemčija sporočila za ukrepe glede zmogljivosti iz uvodne izjave (30), v denarnem smislu znatno nižji od ugotovljenega odstopanja od vseevropskega dolgoročnega trenda stroškovne učinkovitosti, ki ga je izračunal organ za oceno uspešnosti.

(32) Poleg tega Komisija ugotavlja, da bi se lahko nekateri ukrepi glede zmogljivosti, na katere se sklicuje Nemčija, šteli za del običajnih dejavnosti zadevnih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa oziroma morda ne prispevajo neposredno k povečanju zmogljivosti zračnega prostora. Zato brez dodatnih podrobnih informacij in analize ni mogoče ugotoviti, ali se lahko ukrepi glede zmogljivosti, ki jih je predstavila Nemčija, v celoti štejejo za potrebne in sorazmerne za doseganje lokalnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti za četrto referenčno obdobje. Zato Komisija ugotavlja, da ugotovljenih odstopanj od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto iz uvodne izjave (27) ni mogoče pripisati izključno dodatnim stroškom, ki izhajajo iz predstavljenih ukrepov glede zmogljivosti.

(33) Zato se merilo iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Nemčijo ne bi smelo šteti za izpolnjeno.

(34) Komisija opozarja tudi, da Nemčija v osnutku načrta izvedbe FABEC ni predstavila nobenih ukrepov prestrukturiranja, ki bi upravičili odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto ali od vseevropskega dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na podlagi merila iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(35) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (25) do (34) bi bilo treba cilje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za nemško območje zaračunavanja na rutah šteti za neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Nizozemsko območje zaračunavanja na rutah

(36) Cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah, predlagani za nizozemsko območje zaračunavanja na rutah za četrto referenčno obdobje, in z njimi povezane izhodiščne vrednosti so:

([10]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2021/116 z dne 1. februarja 2021 o vzpostavitvi prvega skupnega projekta za podporo izvajanju osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa v Evropi iz Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ter spremembi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 409/2013 in razveljavitvi Izvedbene uredbe Komisije (EU) št. 716/2014 (UL L 36, 2.2.2021, str. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/116/oj).

Nizozemsko območje zaračunavanja na rutah	Izhodiščna vrednost za leto 2019	Izhodiščna vrednost za leto 2024	2025	2026	2027	2028	2029
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 E-UR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

(37) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da nizozemski trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v četrtem referenčnem obdobju znaša +0,3 %, kar ne dosega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,2 %.

(38) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da nizozemski dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v tretjem in četrtem referenčnem obdobju znaša +2,3 %, kar ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,0 %.

(39) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da nizozemska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 104,60 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2022, za 11,3 % presega povprečno izhodiščno vrednost v višini 94,01 EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2022, za ustrezno primerjalno skupino iz člena 7, točka (e), Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(40) Proučiti je treba, ali se odstopanja iz uvodnih izjav (37) do (39) lahko štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem je Komisija ocenila, ali so ugotovljena odstopanja od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto in od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto iz uvodnih izjav (37) in (38) izključno posledica dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ali stroškov prestrukturiranja v smislu člena 2, točka 18, Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(41) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da se Nizozemska v osnutku načrta izvedbe FABEC sklicuje na dodatne ugotovljene stroške, ki so v četrtem referenčnem obdobju nastali izvajalcema navigacijskih služb zračnega prometa LVNL in MUAC v zvezi z ukrepi, potrebnimi za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti (v nadaljnjem besedilu: ukrepi glede zmogljivosti). Predstavljeni ukrepi glede zmogljivosti vključujejo naslednje glavne elemente:

(a) družba LVNL in center MUAC bosta usposobila in zaposlila nove kontrolorje zračnega prometa, predvsem da bi zamenjali kontrolorje zračnega prometa, ki naj bi se upokojili v četrtem referenčnem obdobju, pa tudi za prilagoditev napovedani rasti prometa in posodobitev podpornega sistema;

(b) družba LVNL bo izboljšala prostore in simulatorje za usposabljanje kontrolorjev zračnega prometa, da bi povečala zmogljivost in rezultate usposabljanja;

(c) družba LVNL bo nadgradila sistem upravljanja zračnega prometa, kar naj bi omogočilo prihodnje izboljšave zmogljivosti zračnega prostora;

(d) center MUAC bo razvil in izvajal nova orodja in funkcije za podporo operacijam;

(e) center MUAC bo izvedel strukturne izboljšave pri oblikovanju in uporabi zračnega prostora;

(f) center MUAC bo zgradil novo stavbo, v kateri bo nova operativna soba s podpornimi pisarnami in prostori.

(42) Ob upoštevanju ocene, ki jo je opravil organ za oceno uspešnosti, so dodatni stroški, ki jih je Nizozemska sporočila za ukrepe glede zmogljivosti iz uvodne izjave (41), v denarnem smislu znatno nižji od ugotovljenih odstopanj od vseevropskih trendov stroškovne učinkovitosti, ki jih je izračunal organ za oceno uspešnosti. Poleg tega Komisija ugotavlja, da bi se lahko nekateri ukrepi glede zmogljivosti, na katere se sklicuje Nizozemska, šteli za del običajnih dejavnosti zadevnih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa oziroma morda ne prispevajo neposredno k povečanju zmogljivosti zračnega prostora. Zato brez dodatnih podrobnih informacij in analize ni mogoče ugotoviti, ali se lahko ukrepi glede zmogljivosti, ki jih je predstavila Nizozemska, v celoti štejejo za potrebne in sorazmerne za doseganje lokalnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti za četrto referenčno obdobje. Zato Komisija ugotavlja, da ugotovljenih odstopanj od vseevropskih trendov stroškovne učinkovitosti iz uvodnih izjav (37) in (38) ni mogoče pripisati izključno dodatnim stroškom, ki izhajajo iz predstavljenih ukrepov glede zmogljivosti.

(43) Zato se merilo iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Nizozemsko ne bi smelo šteti za izpolnjeno.

(44) Komisija opozarja tudi, da Nizozemska v osnutku načrta izvedbe FABEC ni predstavila nobenih ukrepov prestrukturiranja, ki bi upravičili odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto ali od vseevropskega dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na podlagi merila iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(45) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (36) do (44) bi bilo treba cilje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za nizozemsko območje zaračunavanja na rutah šteti za neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Pregled ukrepov za doseganje varnostnih ciljev

(46) V skladu s točko 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija svojo oceno osnutka načrta izvedbe FABEC dopolnila s pregledom ukrepov za doseganje varnostnih ciljev iz navedenega načrta.

(47) Na podlagi pregleda iz uvodne izjave (46) Komisija ugotavlja, da osnutek načrta izvedbe FABEC vključuje ukrepe za doseganje ciljev uspešnosti glede varnosti, da bi se dosegli vseevropski cilji do leta 2029. Vendar ugotavlja, da so vmesni cilji za leta 2025 do 2028, ki sta jih Luksemburg in Nizozemska predložila za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa ANALUX in LVNL, kljub navedenim ukrepom neobičajno nizki. Takšni nizki vmesni cilji niso upravičeni glede na dejansko uspešnost navedenih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa v tretjem referenčnem obdobju in ukrepe, predstavljene za doseganje navedenih varnostnih ciljev za četrto referenčno obdobje.

(48) Komisija zato meni, da bi morala Luksemburg in Nizozemska upoštevati ugotovitve iz uvodne izjave (47) in izboljšati ciljne ravni upravljanja varnosti za leta 2025 do 2028 za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa ANALUX oziroma LVNL, po potrebi tudi z uvedbo dodatnih ukrepov.

Pregled ukrepov za doseganje okoljskih ciljev

(49) V skladu s točko 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija svojo oceno osnutka načrta izvedbe FABEC dopolnila s pregledom ukrepov za doseganje okoljskih ciljev iz navedenega načrta.

(50) Na podlagi pregleda iz uvodne izjave (49) Komisija močno dvomi, da so ukrepi, ki so jih Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg in Nizozemska predstavili za doseganje ciljev uspešnosti glede okolja za FABEC, ustrezni za učinkovito doseganje navedenih ciljev. Ob upoštevanju ugotovitev organa za oceno uspešnosti zlasti ugotavlja, da ukrepi, ki jih je Francija predstavila v zvezi z izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa DSNA, ne zadostujejo za ciljno izboljšanje učinkovitosti letov v četrtem referenčnem obdobju.

(51) Zato Komisija meni, da bi moral FABEC uvesti dodatne ukrepe za doseganje svojih okoljskih ciljev za četrto referenčno obdobje, na primer z učinkovitim izvajanjem zračnega prostora prostih rut in izvajanjem čezmejnega zračnega prostora prostih rut z dodatnimi sosednjimi državami članicami.

Pregled ukrepov za doseganje ciljev glede zmogljivosti

(52) V skladu s točko 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija svojo oceno osnutka načrta izvedbe FABEC dopolnila s pregledom ukrepov za doseganje ciljev glede zmogljivosti na rutah iz navedenega načrta.

(53) Na podlagi pregleda iz uvodne izjave (52) Komisija močno dvomi, da so ukrepi, ki so jih Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg in Nizozemska predstavili za doseganje ciljev uspešnosti glede zmogljivosti na rutah za FABEC, ustrezni za učinkovito doseganje navedenih ciljev. Ob upoštevanju ugotovitev organa za oceno uspešnosti zlasti ugotavlja, da ukrepi, ki jih je Nemčija predstavila v zvezi z izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa DFS, ne zadostujejo za učinkovito zadovoljitev povpraševanja po prometu, pričakovanega v četrtem referenčnem obdobju.

(54) Zato Komisija meni, da bi moral FABEC uvesti dodatne ukrepe za doseganje svojih ciljev glede zmogljivosti na rutah za četrto referenčno obdobje, na primer v zvezi z usposabljanjem in zaposlovanjem dodatnih kontrolorjev zračnega prometa, učinkovitejšo rabo virov in dogovori o sodelovanju med izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa.

Pregled ciljev glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(55) V skladu s točko 2.1(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija svojo oceno osnutka načrta izvedbe FABEC dopolnila s pregledom ciljev uspešnosti glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, določenih za letališča, iz člena 1(3) in (4) navedene izvedbene uredbe. Ugotovljeno je bilo, da ti cilji vzbujajo pomisleke.

(56) V zvezi z Belgijo Komisija ugotavlja, da predlagani cilji glede zmogljivosti terminalov za četrto referenčno obdobje povzročajo znatno poslabšanje povprečne letne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu v primerjavi s tretjim referenčnim obdobjem. Predlagani cilji za četrto referenčno obdobje so namreč določeni pri 0,94 minute na let, razen za leto 2027, za katero je predlagan cilj 2,00 minute na let, medtem ko je dejanska uspešnost, zabeležena leta 2024, znašala 0,28 minute na let. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da navedeni cilji glede zmogljivosti terminalov pomenijo stopnjo povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu na let za bruseljsko letališče, ki je znatno slabša od stopnje uspešnosti podobnih letališč, ki jo je opredelil organ za oceno uspešnosti.

(57) V zvezi z Nizozemsko Komisija ugotavlja, da je bila povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu, zabeležena v zadnjih treh letih tretjega referenčnega obdobja, visoka in je leta 2024 dosegla 3,50 minute na let. Predlagani cilji glede zmogljivosti terminalov za četrto referenčno obdobje kljub izboljšanju v primerjavi s tretjim referenčnim obdobjem pomenijo stopnjo povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu na let za amsterdamsko letališče Schiphol, ki je znatno slabša od stopnje uspešnosti podobnih letališč, ki jo je opredelil organ za oceno uspešnosti.

(58) Zato Komisija meni, da bi morali Belgija in Nizozemska cilje glede zmogljivosti terminalov za četrto referenčno obdobje dodatno utemeljiti ob upoštevanju ugotovitev iz uvodnih izjav (56) in (57) ali pa te cilje popraviti navzdol.

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

(59) V skladu s točko 2.1(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija svojo oceno osnutka načrta izvedbe FABEC dopolnila s pregledom ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih, določenih za letališča, iz člena 1(3) in (4) navedene izvedbene uredbe. Ugotovljeno je bilo, da ti cilji vzbujajo pomisleke.

(60) V zvezi z belgijskim območjem zaračunavanja na terminalih Komisija ugotavlja, da predlagani cilji glede stroškovne učinkovitosti pomenijo trend ugotovljenih stroškov na enoto v višini – 0,8 % v četrtem referenčnem obdobju. Vendar je bilo ugotovljeno, da so povprečni ugotovljeni stroški na enoto za četrto referenčno obdobje za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih na bruseljskem letališču po ocenah precej višji od mediane ugotovljenih stroškov na enoto podobnih letališč, ki jih je opredelil organ za oceno uspešnosti.

(61) V zvezi z nemškim območjem zaračunavanja na terminalih Komisija ugotavlja, da predlagani cilji glede stroškovne učinkovitosti pomenijo trend ugotovljenih stroškov na enoto v višini – 0,8 % v četrtem referenčnem obdobju. Vendar je bilo ugotovljeno, da so povprečni ugotovljeni stroški na enoto za četrto referenčno obdobje za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih na letališčih München, Hamburg, Düsseldorf in Köln-Bonn po ocenah precej višji od mediane ugotovljenih stroškov na enoto ustrezne skupine podobnih letališč.

(62) V zvezi z nizozemskim območjem zaračunavanja na terminalih Komisija ugotavlja, da predlagani cilji glede stroškovne učinkovitosti vodijo do poslabšanja trenda ugotovljenih stroškov na enoto v višini +0,4 % v četrtem referenčnem obdobju. Poleg tega je bilo ugotovljeno, da so povprečni ugotovljeni stroški na enoto za četrto referenčno obdobje navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih na amsterdamskem letališču Schiphol po ocenah precej višji od mediane ugotovljenih stroškov na enoto ustrezne skupine podobnih letališč.

(63) Zato Komisija meni, da bi morale Belgija, Nemčija in Nizozemska svoje cilje glede stroškovne učinkovitosti terminalov za četrto referenčno obdobje dodatno utemeljiti ob upoštevanju ugotovitev iz uvodnih izjav (60), 61 in (62) ali pa te cilje popraviti navzdol.

Pregled sistemov spodbud za zmogljivosti na rutah in zmogljivosti terminalov

(64) Komisija je v skladu s točko 2.1(f) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 pregledala sisteme spodbud, vključene v osnutek načrta izvedbe FABEC, da bi se podprlo doseganje ciljev glede zmogljivosti (v nadaljnjem besedilu: sistemi spodbud za zmogljivosti). Ugotovljeno je bilo, da sistemi spodbud za zmogljivosti za četrto referenčno obdobje, ki so jih Belgija, Francija, Nemčija, Luksemburg in Nizozemska vzpostavili za službe na rutah in terminalih, vzbujajo pomisleke.

(65) Komisija ugotavlja, da sistem spodbud za zmogljivosti na rutah za FABEC ter sistemi spodbud za zmogljivosti terminalov v Belgiji, Franciji, Nemčiji in na Nizozemskem, kot so določeni v osnutku načrta izvedbe FABEC, zajemajo največjo finančno neugodnost, ki znaša le 0,50 % ugotovljenih stroškov. Komisija ob upoštevanju strokovnega mnenja organa za oceno uspešnosti meni, da največje finančne neugodnosti za navedene sisteme spodbud niso skladne s členom 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, s katerim se zahteva, da taki sistemi spodbud „bistveno vplivajo na tvegane prihodke“.

(66) Zato bi morali Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg in Nizozemska revidirati sisteme spodbud za zmogljivosti iz uvodne izjave (65), tako da bi bile največje finančne neugodnosti, ki izhajajo iz navedenih sistemov spodbud, določene na ravni, ki bistveno vpliva na tvegane prihodke, kot se zahteva v členu 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. Po mnenju Komisije bi morala ta revizija zagotoviti največjo finančno neugodnost, ki je enaka ali višja od 1 % ugotovljenih letnih stroškov.

3. UGOTOVITVE V ZVEZI Z DANSKO

Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti

(67) Cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah, ki jih je Danska predlagala za četrto referenčno obdobje, in z njimi povezane izhodiščne vrednosti so:

Dansko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 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) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da danski trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v četrtem referenčnem obdobju znaša – 1,6 %, kar presega vseevropski trend, ki v istem obdobju znaša – 1,2 %.

(69) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da danski dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v tretjem in četrtem referenčnem obdobju znaša +0,8 %, kar ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,0 %.

(70) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da danska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 73,02 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2022, za 19,9 % presega povprečno izhodiščno vrednost v višini 60,91 EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2022, za zadevno primerjalno skupino iz člena 7, točka (f), Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(71) Poleg tega Komisija ugotavlja, da Danska ni predložila nobenih utemeljitev za odstopanja iz uvodnih izjav (69) in (70) na podlagi dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev glede zmogljivosti, ali stroškov prestrukturiranja v smislu člena 2, točka 18, Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. Zato se merila za ocenjevanje iz točke 1.4(d)(i) in (ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Dansko ne bi smela šteti za izpolnjena.

(72) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (67) do (71) bi bilo treba cilje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za dansko območje zaračunavanja na rutah šteti za neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

4. **UGOTOVITVE V ZVEZI Z ESTONIJO**

Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti

(73) Cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah, ki jih je Estonija predlagala za četrto referenčno obdobje, in z njimi povezane izhodiščne vrednosti so:

Estonsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

(74) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da estonski trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v četrtem referenčnem obdobju znaša +0,4 %, kar ne dosega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,2 %.

(75) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da estonski dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v tretjem in četrtem referenčnem obdobju znaša +4,3 %, kar ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,0 %.

(76) Vendar pa Komisija ugotavlja, da je Estonija zaradi ruske vojne agresije proti Ukrajini izgubila znaten delež preletov, ki jih je omogočala v preteklosti. Navedeno zmanjšanje prometa se nadaljuje tudi v četrtem referenčnem obdobju in znatno vpliva na uspešnost estonskih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa glede stroškovne učinkovitosti, zlasti negativno pa vpliva na dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto v Estoniji, izračunan za tretje in četrto referenčno obdobje skupaj.

(77) Zato je nujno in primerno, da se za namene merila za ocenjevanje iz uvodne izjave (75) prouči, ali bi Estonija dosegla vseevropski dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto, če ne bi bilo okoliščin iz uvodne izjave (76).

(78) V ta namen je Komisija ponovno izračunala dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto v Estoniji v tretjem in četrtem referenčnem obdobju glede na ocenjeno strukturno izgubo prometa v Estoniji zaradi vojne v Ukrajini, izmerjeno v enotah storitev na rutah. Rezultat navedenega ponovnega izračuna je prilagojen dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto za Estonijo v višini – 2,4 %, kar presega dolgoročni vseevropski trend ugotovljenih stroškov na enoto v višini – 1,0 %. Zato Komisija ugotavlja, da Estonija izpolnjuje merilo za ocenjevanje iz uvodne izjave (75) po upoštevanju učinka znatnega zmanjšanja prometa zaradi vojne v Ukrajini.

(79) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da estonska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 54,69 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2022, za 5,2 % presega povprečno izhodiščno vrednost v višini 52,00 EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2022, za ustrezno primerjalno skupino iz člena 7, točka (d), Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(80) Poleg tega Komisija ugotavlja, da Estonija ni predložila nobenih utemeljitev za odstopanja iz uvodnih izjav (74) in (79) na podlagi dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev glede zmogljivosti, ali stroškov prestrukturiranja v smislu člena 2, točka 18, Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. Zato se merila za ocenjevanje iz točke 1.4(d)(i) in (ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Estonijo ne bi smela šteti za izpolnjena.

(81) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (73) do (80) bi bilo treba cilje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za estonsko območje zaračunavanja na rutah šteti za neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

5. **UGOTOVITVE V ZVEZI Z GRČIJO**

Ocena ciljev glede zmogljivosti

(82) Cilji glede zmogljivosti na rutah, ki jih je Grčija predlagala za četrto referenčno obdobje, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let, in ustrezne referenčne vrednosti iz načrta delovanja omrežja z dne 2. julija 2024 so:

Grčija	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na rutah na let	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**
Referenčne vrednosti	0,34	0,25	0,19	0,16	0,16

(83) Komisija ugotavlja, da so cilji glede zmogljivosti, ki jih je Grčija predlagala za leta 2027, 2028 in 2029, enaki ustreznim nacionalnim referenčnim vrednostim. Predlagani cilji glede zmogljivosti za leti 2025 in 2026 pa so znatno višji od referenčnih vrednosti.

(84) Ukrepi za doseganje ciljev glede zmogljivosti, ki jih je predstavila Grčija, vključujejo usposabljanje in zaposlovanje velikega števila novih kontrolorjev zračnega prometa pri izvajalcu navigacijskih služb zračnega prometa, kar v četrtem referenčnem obdobju pomeni skupno 35-odstotno povečanje števila dejavnih kontrolorjev zračnega prometa v ekvivalentu polnega delovnega časa v centru območne kontrole. Poleg tega namerava izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa uvesti nov sistem upravljanja zračnega prometa, nadgraditi svoje radarsko omrežje, izvesti ukrepe za reorganizacijo zračnega prostora ter izboljšati svoje postopke upravljanja pretoka zračnega prometa in zmogljivosti.

(85) Komisija na podlagi ocene organa za oceno uspešnosti ugotavlja, da nekateri ustrezni ukrepi za povečanje zmogljivosti, opisani v načrtu delovanja omrežja z dne 2. julija 2024, niso vključeni v grški osnutek načrta izvedbe. To lahko povzroči vrzel v zmogljivosti v četrtem referenčnem obdobju, tudi v letih 2025 in 2026, za kateri so predlagani cilji glede zmogljivosti višji od ustreznih referenčnih vrednosti.

(86) Grčija je v osnutku načrta izvedbe navedla, da ciljev glede zmogljivosti za koledarski leti 2025 in 2026 ni bilo mogoče določiti v skladu z referenčnimi vrednostmi, vključenimi v načrt delovanja omrežja z dne 2. julija 2024, in sicer zaradi bolj optimističnega povečanja zračnega prometa, predvidenega v napovedi prometa STATFOR iz oktobra 2024. Pojasnjuje, da je izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa v tretjem referenčnem obdobju zamujal pri izvajanju naložbenega načrta za tretje referenčno obdobje in zaposlovanju kontrolorjev zračnega prometa, kar je povzročilo operativne omejitve na lokalni ravni. Grčija se sklicuje zlasti na tehnične omejitve, povezane z obstoječimi sistemi, ki jih trenutno uporablja izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa in ki naj bi se zamenjali ali posodobili šele pozneje v četrtem referenčnem obdobju.

(87) 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 Grčija predložila v osnutku načrta izvedbe, tudi v zvezi z ustreznimi lokalnimi razmerami, ne upravičujejo predlaganih znatnih odstopanj ciljev glede zmogljivosti za leti 2025 in 2026 od ustreznih referenčnih vrednosti. Meni, da bi Grčija lahko uvedla dodatne ukrepe za izboljšanje svojih ciljev glede zmogljivosti za navedeni leti, da bi ublažila negativne učinke zamud pri zaposlovanju kontrolorjev zračnega prometa in neizvedbe načrtovanih naložb v tretjem referenčnem obdobju.

(88) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (82) do (87) bi bilo treba grške cilje glede zmogljivosti šteti za neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti

(89) Cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah, ki jih je Grčija predlagala za četrto referenčno obdobje, in z njimi povezane izhodiščne vrednosti so:

Grško območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

(90) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da grški trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v četrtem referenčnem obdobju znaša +0,5 %, kar ne dosega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,2 %.

(91) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da grški dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v tretjem in četrtem referenčnem obdobju znaša – 1,3 %, kar presega dolgoročni vseevropski trend, ki v istem obdobju znaša – 1,0 %.

(92) Komisija ugotavlja, da izhodiščna vrednost za leto 2019, ki jo je Grčija predstavila v osnutku načrta izvedbe, vključuje prilagoditve stroškov v višini 19,5 milijona EUR dodatnih stroškov, izraženih v realnih cenah iz leta 2022. Glede na analizo organa za oceno uspešnosti navedene prilagoditve niso bile del izhodiščne vrednosti za leto 2019, določene v grškem načrtu izvedbe za tretje referenčno obdobje, in jih Grčija v svojem osnutku načrta izvedbe za četrto referenčno obdobje ni ustrezno utemeljila.

(93) Zato je treba za namene merila za ocenjevanje iz uvodne izjave (91) proučiti, ali bi Grčija dosegla vseevropski dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto, če ne bi bilo prilagoditev v zvezi z izhodiščno vrednostjo za leto 2019 iz uvodne izjave (92).

(94) V ta namen je Komisija ponovno izračunala grški dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto v tretjem in četrtem referenčnem obdobju tako, da je namesto prilagojene izhodiščne vrednosti, vključene v grški osnutek načrta uspešnosti za četrto referenčno obdobje, uporabila izhodiščno vrednost za leto 2019, vključeno v grški načrt izvedbe za tretje referenčno obdobje. Rezultat navedenega ponovnega izračuna je prilagojen dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto za Grčijo v višini +0,1 %, kar ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto v višini – 1,0 %. Zato Komisija ugotavlja, da Grčija ne izpolnjuje merila za ocenjevanje iz uvodne izjave (91).

(95) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da je grška izhodiščna vrednost za leto 2024 za ugotovljene stroške na enoto v višini 25,04 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2022, za 39,2 % nižja od povprečne izhodiščne vrednosti v višini 41,19 EUR, izražene v realnih cenah iz leta 2022, za zadevno primerjalno skupino iz člena 7, točka (c), Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(96) Poleg tega Komisija ugotavlja, da Grčija ni predložila nobenih utemeljitev za odstopanja iz uvodnih izjav (90) in (91) na podlagi ukrepov za doseganje ciljev glede zmogljivosti ali ukrepov prestrukturiranja v smislu člena 2, točka 18, Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. Zato se merila za ocenjevanje iz točke 1.4(d)(i) in (ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Grčijo ne bi smela šteti za izpolnjena.

(97) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (89) do (96) bi bilo treba cilje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za grško območje zaračunavanja na rutah šteti za neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Pregled ukrepov za doseganje okoljskih ciljev

(98) V skladu s točko 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija svojo oceno grškega osnutka načrta izvedbe dopolnila s pregledom ukrepov za doseganje okoljskih ciljev iz navedenega načrta.

(99) Na podlagi pregleda iz uvodne izjave (98) Komisija dvomi, da so ukrepi, ki jih je Grčija predstavila za doseganje svojih ciljev uspešnosti glede okolja, ustrezni za učinkovito doseganje navedenih ciljev. Ob upoštevanju ugotovitev organa za oceno uspešnosti zlasti ugotavlja, da se Grčija v osnutku načrta uspešnosti ni zavezala izvajanju več ustreznih ukrepov, določenih v načrtu za izboljšanje evropskega omrežja rut.

(100) Zato Komisija meni, da bi morala Grčija izboljšati ukrepe za doseganje svojih ciljev glede okolja za četrto referenčno obdobje, predstavljenih v osnutku načrta izvedbe, vključno z zavezo vsem operativnim ukrepom iz načrta za izboljšanje evropskega omrežja rut in pospešitvijo izvajanja čezmejnega zračnega prostora prostih rut.

6. **UGOTOVITVE V ZVEZI Z IRSKO**

Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti

(101) Cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah, ki jih je Irska predlagala za četrto referenčno obdobje, in z njimi povezane izhodiščne vrednosti so:

Irsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

(102) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da irski trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v četrtem referenčnem obdobju znaša +2,0 %, kar ne dosega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,2 %.

(103) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da irski dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v tretjem in četrtem referenčnem obdobju znaša +1,0 %, kar ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,0 %.

(104) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da je irska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 27,29 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2022, za 4,0 % nižja od povprečne izhodiščne vrednosti v višini 28,43 EUR, izražene v realnih cenah iz leta 2022, za zadevno primerjalno skupino iz člena 7, točka (b), Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(105) Proučiti je treba, ali se odstopanja iz uvodnih izjav (102) in (103) lahko štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem je Komisija ocenila, ali so ugotovljena odstopanja od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto in od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto iz uvodnih izjav (102) in (103) izključno posledica dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ali stroškov prestrukturiranja v smislu člena 2, točka 18, Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(106) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da se Irska v osnutku načrta izvedbe sklicuje na dodatne ugotovljene stroške, ki so v četrtem referenčnem obdobju nastali izvajalcu navigacijskih služb zračnega prometa AirNav Ireland v zvezi z ukrepi, potrebnimi za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti (v nadaljnjem besedilu: ukrepi glede zmogljivosti). Predstavljeni ukrepi glede zmogljivosti vključujejo naslednje glavne elemente:

(a) usposabljanje in zaposlovanje dodatnih dejavnih kontrolorjev zračnega prometa za obvladovanje pričakovanega povečanja prometa v četrtem referenčnem obdobju;

(b) zaposlovanje dodatnega tehničnega osebja za področje varnosti zračnega prometa, da se podpre izvajanje projektov kapitalskih naložb, zlasti načrtovano izvajanje novega sistema upravljanja zračnega prometa v četrtem referenčnem obdobju;

(c) zaposlovanje dodatnega režijskega podpornega osebja, da se kontrolorji zračnega prometa razbremenijo neoperativnih nalog in da se poveča njihova produktivnost;

(d) pridobitev in uvedbo novega sistema upravljanja zračnega prometa, ki bo omogočil znatne funkcionalne in tehnične izboljšave; novi sistem upravljanja zračnega prometa bo nadomestil sedanji sistem upravljanja zračnega prometa družbe AirNav Ireland, ki se uporablja že 17 let; v zvezi z novim sistemom upravljanja zračnega prometa namerava družba AirNav Ireland uvesti tudi nov sistem upravljanja zračnega prometa za nepredvidljive razmere ter razširiti stavbe centra območne kontrole za dokazovanje in testiranje zmogljivosti novega sistema upravljanja zračnega prometa;

(e) nadgradnjo radarske infrastrukture v uporabi, zlasti z zamenjavo tehničnih sestavnih delov, ki jim je potekla življenjska doba;

(f) nakup opreme in orodij za podporo operativni odpornosti.

(107) Ob upoštevanju ocene, ki jo je opravil organ za oceno uspešnosti, bi dodatni stroški, ki jih je Irska sporočila za ukrepe glede zmogljivosti iz uvodne izjave (106), v denarnem smislu krili ugotovljena odstopanja od vseevropskih trendov stroškovne učinkovitosti, ki jih je izračunal organ za oceno uspešnosti. Vendar se Irska po mnenju organa za oceno uspešnosti ne sooča z večjimi težavami, povezanimi z zmogljivostjo, za reševanje katerih bi bili v četrtem referenčnem obdobju potrebni znatni dodatni stroški.

(108) Poleg tega Komisija ugotavlja, da bi se lahko nekateri ukrepi glede zmogljivosti, na katere se sklicuje Irska, šteli za del običajnih dejavnosti zadevnega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa oziroma morda ne prispevajo neposredno k povečanju zmogljivosti zračnega prostora. Zato brez dodatnih podrobnih informacij in analize ni mogoče ugotoviti, ali se lahko ukrepi glede zmogljivosti, ki jih je predstavila Irska, v celoti štejejo za potrebne in sorazmerne za doseganje lokalnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti za četrto referenčno obdobje.

(109) Zato se merilo iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Irsko ne bi smelo šteti za izpolnjeno.

(110) Komisija opozarja tudi, da Irska v osnutku načrta izvedbe ni predstavila nobenih ukrepov prestrukturiranja, ki bi upravičili odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto ali od vseevropskega dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na podlagi merila iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(111) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (101) do (110) bi bilo treba cilje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za irsko območje zaračunavanja na rutah šteti za neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

7. **UGOTOVITVE V ZVEZI Z LATVIJO**

Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti

(112) Cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah, ki jih je Latvija predlagala za četrto referenčno obdobje, in z njimi povezane izhodiščne vrednosti so:

Latvijsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**28,57EUR**	**37,97EUR**	**48,73EUR**	**53,56EUR**	**57,79EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

(113) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da latvijski trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v četrtem referenčnem obdobju znaša +10,9 %, kar ne dosega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,2 %.

(114) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da latvijski dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v tretjem in četrtem referenčnem obdobju znaša +9,3 %, kar ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,0 %.

(115) Vendar pa Komisija ugotavlja, da je Latvija zaradi ruske vojne agresije proti Ukrajini izgubila znaten delež preletov, ki jih je omogočala v preteklosti. Navedeno zmanjšanje prometa se nadaljuje tudi v četrtem referenčnem obdobju in znatno vpliva na uspešnost latvijskega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa glede stroškovne učinkovitosti, zlasti pa negativno vpliva na dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto v Latviji, izračunan za tretje in četrto referenčno obdobje skupaj.

(116) Zato je nujno in primerno, da se za namene merila za ocenjevanje iz uvodne izjave (114) prouči, ali bi Latvija dosegla vseevropski dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto, če ne bi bilo okoliščin iz uvodne izjave (115).

(117) V ta namen je Komisija ponovno izračunala dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto v Latviji v tretjem in četrtem referenčnem obdobju glede na ocenjeno strukturno izgubo prometa v Latviji zaradi vojne v Ukrajini, izmerjeno v enotah storitev na rutah. Rezultat navedenega ponovnega izračuna je prilagojen dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto za Latvijo v višini +1,3 %, kar še naprej presega dolgoročni vseevropski trend ugotovljenih stroškov na enoto v višini – 1,0 %. Zato Komisija ugotavlja, da Latvija ne izpolnjuje merila za ocenjevanje iz uvodne izjave (114) niti po upoštevanju učinka znatnega zmanjšanja prometa zaradi vojne v Ukrajini.

(118) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da je latvijska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 37,97 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2022, za 32,4 % nižja od povprečne izhodiščne vrednosti v višini 56,17 EUR, izražene v realnih cenah iz leta 2022, za zadevno primerjalno skupino iz člena 7, točka (d), Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(119) Poleg tega Komisija ugotavlja, da Latvija ni predložila nobenih utemeljitev za odstopanja iz uvodnih izjav (113) do (117) na podlagi dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev glede zmogljivosti, ali stroškov prestrukturiranja v smislu člena 2, točka 18, Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. Zato se merila za ocenjevanje iz točke 1.4(d)(i) in (ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi z Latvijo ne bi smela šteti za izpolnjena.

(120) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (112) do (119) bi bilo treba cilje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za latvijsko območje zaračunavanja na rutah šteti za neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

8. **UGOTOVITVE V ZVEZI S SLOVAŠKO**

Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti

(121) Cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah, ki jih je Slovaška predlagala za četrto referenčno obdobje, in z njimi povezane izhodiščne vrednosti so:

Slovaško območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**EUR 56,20**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**

(122) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da slovaški trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v četrtem referenčnem obdobju znaša – 0,6 %, kar ne dosega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,2 %.

(123) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da slovaški dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v tretjem in četrtem referenčnem obdobju znaša +0,4 %, kar ne dosega dolgoročnega vseevropskega trenda, ki v istem obdobju znaša – 1,0 %.

(124) V zvezi z merilom za ocenjevanje iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da slovaška izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto v višini 60,11 EUR, izražena v realnih cenah iz leta 2022, za 70,0 % presega povprečno izhodiščno vrednost v višini 35,35 EUR, izraženo v realnih cenah iz leta 2022, za ustrezno primerjalno skupino iz člena 7, točka (c), Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(125) Proučiti je treba, ali se odstopanja iz uvodnih izjav (122) do (124) lahko štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem je Komisija ocenila, ali so ugotovljena odstopanja od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto in od dolgoročnega vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto iz uvodnih izjav (122) in (123) izključno posledica dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ali stroškov prestrukturiranja v smislu člena 2, točka 18, Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(126) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da se Slovaška v osnutku načrta izvedbe sklicuje na dodatne ugotovljene stroške, ki so v četrtem referenčnem obdobju nastali izvajalcu navigacijskih služb zračnega prometa LPS v zvezi z ukrepi, potrebnimi za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti (v nadaljnjem besedilu: ukrepi glede zmogljivosti). Predstavljeni ukrepi glede zmogljivosti vključujejo naslednje glavne elemente:

(a) usposabljanje in zaposlovanje dodatnih dejavnih kontrolorjev zračnega prometa za obvladovanje pričakovanega povečanja prometa v četrtem referenčnem obdobju; s tem naj bi se v četrtem referenčnem obdobju skupno število dejavnih kontrolorjev zračnega prometa v centru območne kontrole v Bratislavi povečalo za več kot 10 %;

(b) izvajanje novega sistema upravljanja zračnega prometa, kar naj bi omogočilo prihodnje izboljšave zmogljivosti zračnega prostora;

(c) posodobitev infrastrukture in stavb za izboljšanje operativne odpornosti.

(127) Ob upoštevanju ocene, ki jo je opravil organ za oceno uspešnosti, so dodatni stroški, ki jih je Slovaška sporočila za ukrepe glede zmogljivosti iz uvodne izjave (126), v denarnem smislu znatno nižji od ugotovljenih odstopanj od vseevropskih trendov stroškovne učinkovitosti, ki jih je izračunal organ za oceno uspešnosti. Poleg tega Komisija ugotavlja, da bi se lahko nekateri ukrepi glede zmogljivosti, na katere se sklicuje Slovaška, šteli za del običajnih dejavnosti zadevnega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa oziroma morda ne prispevajo neposredno k povečanju zmogljivosti zračnega prostora. Zato brez dodatnih podrobnih informacij in analize ni mogoče ugotoviti, ali se lahko ukrepi glede zmogljivosti, ki jih je predstavila Slovaška, v celoti štejejo za potrebne in sorazmerne za doseganje lokalnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti za četrto referenčno obdobje. Zato Komisija ugotavlja, da ugotovljenih odstopanj od vseevropskih trendov stroškovne učinkovitosti iz uvodnih izjav (122) in (123) ni mogoče pripisati izključno dodatnim stroškom, ki izhajajo iz predstavljenih ukrepov glede zmogljivosti.

(128) Zato se merilo iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 v zvezi s Slovaško ne bi smelo šteti za izpolnjeno.

(129) Komisija opozarja tudi, da Slovaška v osnutku načrta izvedbe ni predstavila nobenih ukrepov prestrukturiranja, ki bi upravičili odstopanje od vseevropskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto ali od vseevropskega dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na podlagi merila iz točke 1.4(d)(ii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(130) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (121) do (129) bi bilo treba cilje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za slovaško območje zaračunavanja na rutah šteti za neskladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

9. **SKLEPNE UGOTOVITVE**

(131) Glede na navedeno se nekateri cilji uspešnosti, vključeni v osnutek načrta izvedbe FABEC, ki so ga predložili Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg in Nizozemska, ter nekateri cilji uspešnosti, vključeni v osnutke načrtov izvedbe, ki so jih predložile Danska, Estonija, Irska, Grčija, Latvija in Slovaška, ne bi smeli šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

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

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Cilji uspešnosti iz Priloge k temu sklepu, ki so vključeni v osnutek načrta izvedbe na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora, ki so ga predložili Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg in Nizozemska, ter v osnutke nacionalnih načrtov izvedbe, ki so jih predložile Danska, Estonija, Irska, Grčija, Latvija in Slovaška, niso v skladu z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje iz Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

Člen 2

Grčija revidira svoje cilje glede zmogljivosti na rutah za leti 2025 in 2026, izražene kot povprečne minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let, da se uskladijo z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti iz člena 4 Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

Kadar so v načrtu delovanja omrežja z dne 2. julija 2024, pripravljenem v skladu s členom 9 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/123, priporočeni posebni dodatni ukrepi za izboljšanje uspešnosti glede zmogljivosti, se navedeni ukrepi upoštevajo pri reviziji ciljev uspešnosti glede zmogljivosti iz prvega odstavka.

Člen 3

Belgija, Danska, Nemčija, Estonija, Irska, Grčija, Latvija, Luksemburg, Nizozemska in Slovaška popravijo navzdol cilje glede stroškovne učinkovitosti, določene za njihova območja zaračunavanja na rutah, ki so izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto.

Navedene države članice pri reviziji ciljev glede stroškovne učinkovitosti:

(a) zagotovijo, da so revidirani cilji glede stroškovne učinkovitosti skladni z vseevropskim trendom ugotovljenih stroškov na enoto in vseevropskim dolgoročnim trendom ugotovljenih stroškov na enoto iz točke 1.4(a) in (b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317;

(b) ustrezno znižajo raven ugotovljenih stroškov, zlasti za koledarsko leto 2029;

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

Z odstopanjem od prvega odstavka, točka (a), zadevna država članica, kadar 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 vseevropskim dolgoročnim trendom ugotovljenih stroškov na enoto.

Kadar se država članica v revidiranem osnutku načrta izvedbe, ki ga predloži v skladu s členom 14(3), drugi pododstavek, Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, sklicuje na odstopanje v skladu s točko 1.4(d) Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi, zagotovi, da je tako odstopanje utemeljeno z ustreznimi informacijami in obrazložitvijo. Zadevna država članica zlasti dokaže, da se vsi ukrepi, na katere se sklicuje za utemeljitev odstopanja od vseevropskih ciljev glede stroškovne učinkovitosti, nanašajo izključno na dodatne operativne vire ali tehnične zmogljivosti, potrebne za doseganje ciljev glede zmogljivosti.

Člen 4

Ta sklep je naslovljen na Kraljevino Belgijo, Kraljevino Dansko, Zvezno republiko Nemčijo, Republiko Estonijo, Irsko, Helensko republiko, Francosko republiko, Republiko Latvijo, Veliko vojvodstvo Luksemburg, Kraljevino Nizozemsko in Slovaško republiko.

V Bruslju, 16. maja 2025

Za Komisijo
Apostolos TZITZIKOSTAS
član Komisije

PRILOGA

Cilji uspešnosti, v zvezi s katerimi je bilo ugotovljeno, da niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje

1. **CILJI IZ OSNUTKA NAČRTA IZVEDBE ZA FABEC, KI SO GA PREDLOŽILI BELGIJA, NEMČIJA, FRANCIJA, LUKSEMBURG IN NIZOZEMSKA**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**94,14 EUR**	**104,26 EUR**	**104,94 EUR**	**106,08 EUR**	**106,14 EUR**	**104,43 EUR**	**103,83 EUR**

Nemško območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**71,71 EUR**	**74,90 EUR**	**73,16 EUR**	**73,06 EUR**	**73,10 EUR**	**71,87 EUR**	**70,54 EUR**

Nizozemsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**86,52 EUR**	**104,60 EUR**	**103,51 EUR**	**103,61 EUR**	**106,50 EUR**	**106,28 EUR**	**105,95 EUR**

2. **CILJI IZ OSNUTKA DANSKEGA NAČRTA IZVEDBE**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Dansko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 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. **CILJI IZ OSNUTKA ESTONSKEGA NAČRTA IZVEDBE**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Estonsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**38,12 EUR**	**54,69 EUR**	**50,46 EUR**	**52,95 EUR**	**54,37 EUR**	**54,54 EUR**	**55,69 EUR**

4. **CILJI IZ OSNUTKA GRŠKEGA NAČRTA IZVEDBE**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE ZMOGLJIVOSTI

Grčija	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na rutah na let	**0,69**	**0,50**	**0,19**	**0,16**	**0,16**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Grško območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**28,84 EUR**	**25,04 EUR**	**24,67 EUR**	**24,01 EUR**	**24,95 EUR**	**26,40 EUR**	**25,72 EUR**

5. **CILJI IZ OSNUTKA IRSKEGA NAČRTA IZVEDBE**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Irsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**27,59 EUR**	**27,29 EUR**	**28,61 EUR**	**29,72 EUR**	**29,75 EUR**	**29,84 EUR**	**30,14 EUR**

6. **CILJI IZ OSNUTKA LATVIJSKEGA NAČRTA IZVEDBE**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Latvijsko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**28,57 EUR**	**37,97 EUR**	**48,73 EUR**	**53,56 EUR**	**57,79 EUR**	**61,14 EUR**	**63,75 EUR**

7. **CILJI IZ OSNUTKA SLOVAŠKEGA NAČRTA IZVEDBE**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Slovaško območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**Izhodiščna vrednost za leto 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji in izhodiščne vrednosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto (v realnih cenah iz leta 2022)	**56,20 EUR**	**60,11 EUR**	**62,58 EUR**	**61,85 EUR**	**61,12 EUR**	**59,71 EUR**	**58,34 EUR**