IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2022/780

z dne 13. aprila 2022

o neskladnosti nekaterih ciljev uspešnosti, vključenih v osnutek 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 tretje referenčno obdobje ter o določitvi priporočil za revizijo navedenih ciljev

(notificirano pod dokumentarno številko C(2022) 2313)

(Besedilo v francoskem, italijanskem in nemškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (v nadaljnjem besedilu: Sporazum) ([1]),

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) ([2]) ter zlasti člena 11(3), točka (c), drugi pododstavek, Uredbe,

po posvetovanju z Odborom za enotno evropsko nebo,

ob upoštevanju naslednjega:

SPLOŠNE UGOTOVITVE

Ozadje

(1) V skladu s členom 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 je treba vzpostaviti načrt izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja. Poleg tega morajo države članice v skladu s členom 10 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 ([3]) na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora za vsako referenčno obdobje načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja pripraviti zavezujoče cilje uspešnosti. Ti cilji uspešnosti morajo biti skladni z vseevropskimi cilji, ki jih je Komisija sprejela za zadevno referenčno obdobje. Komisija mora oceniti, ali so predlagani cilji uspešnosti iz osnutkov načrtov izvedbe skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti na podlagi meril za ocenjevanje iz Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

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

(3) Vseevropski cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje so bili prvotno določeni v Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2019/903 ([4]). Ker so bili vseevropski cilji uspešnosti in osnutki načrtov izvedbe za tretje referenčno obdobje, ki so jih države članice in Švica nato predložile, pripravljeni pred izbruhom pandemije COVID-19, v njih ni bilo mogoče upoštevati posledično znatno spremenjenih okoliščin za zračni promet.

([1]) UL L 114, 30.4.2002, str. 73.
([2]) UL L 96, 31.3.2004, str. 1.
([3]) 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).
([4]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2019/903 z dne 29. maja 2019 o določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje, ki se začne 1. januarja 2020 in konča 31. decembra 2024 (UL L 144, 3.6.2019, str. 49).

(4) V odziv na vpliv pandemije COVID-19 na izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa so bili v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/1627 ([5]) določeni izredni ukrepi za tretje referenčno obdobje, ki odstopajo od določb Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. V skladu s členom 2(1) Izvedbene uredbe (EU) 2020/1627 je Komisija 2. junija 2021 sprejela Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2021/891 ([6]) o določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje na ključnih področjih uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti.

(5) Vse države članice in Švica so pripravile in sprejele osnutke načrtov izvedbe, ki vsebujejo revidirane lokalne cilje uspešnosti za tretje referenčno obdobje, ki so bili Komisiji predloženi v oceno do 1. oktobra 2021. Švica je Komisiji predložila osnutek načrta izvedbe na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora, v zadevnem primeru na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora Srednje Evrope (v nadaljnjem besedilu: FABEC). Po preverjanju popolnosti osnutka načrta izvedbe FABEC je Komisija od FABEC zahtevala, naj do 17. novembra 2021 predloži posodobljen osnutek načrta izvedbe. Ocena Komisije, vključena v ta sklep, temelji na posodobljenem osnutku načrta izvedbe FABEC, ki so ga predložile Švica in države članice, ki so del FABEC.

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

(7) Ta sklep zajema samo osnutke ciljev uspešnosti in povezane elemente iz osnutka načrta izvedbe FABEC, ki se neposredno uporabljajo za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa, imenovanega za izvajanje služb v zračnem prostoru Švice.

Pristop k oceni

(8) V skladu s členom 14(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 je Komisija ocenila skladnost nacionalnih ciljev ali ciljev na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora na podlagi meril za ocenjevanje iz točke 1 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi in ob upoštevanju lokalnih okoliščin. Komisija je za vsako ključno področje uspešnosti in z njim povezane cilje uspešnosti oceno dopolnila s pregledom osnutkov načrtov izvedbe glede elementov iz točke 2 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi.

(9) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede varnosti, je Komisija na podlagi merila iz točke 1.1 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ocenila skladnost ciljev, ki jih je predložila Švica in so določeni v osnutku načrta izvedbe FABEC, glede učinkovitosti upravljanja varnosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. Navedena ocena je bila izvedena ob upoštevanju lokalnih okoliščin in dopolnjena s pregledom ukrepov, načrtovanih za doseganje varnostnih ciljev glede elementov iz točke 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. Komisija je sklenila, da lokalni cilji uspešnosti glede varnosti, ki so jih predlagale Švica in države članice, ki so del FABEC, ter so določeni v osnutku načrta izvedbe FABEC, niso vzbudili pomislekov glede njihove skladnosti z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti, zato v tem sklepu ni navedenih s tem povezanih ugotovitev.

(10) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede okolja, je bila na podlagi merila iz točke 1.2 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ocenjena skladnost ciljev, ki jih je predložila Švica in so določeni v osnutku načrta izvedbe FABEC, glede povprečne horizontalne učinkovitosti leta na ruti za dejansko trajektorijo. V skladu s tem so bili predlagani cilji iz osnutka načrta izvedbe FABEC primerjani z ustreznimi referenčnimi vrednostmi za horizontalno učinkovitost leta na ruti, določenimi v načrtu za izboljšanje evropskega omrežja rut. Ocena je bila izvedena ob upoštevanju lokalnih okoliščin in dopolnjena s pregledom ukrepov, načrtovanih za doseganje okoljskih ciljev glede elementov iz točke 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

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

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

(11) Za koledarsko leto 2020 vseevropski cilj uspešnosti za tretje referenčno obdobje na ključnem področju uspešnosti glede okolja, ki je bil prvotno določen v Izvedbenem sklepu (EU) 2019/903, ni bil revidiran z Izvedbenim sklepom (EU) 2021/891, saj se je obdobje za uporabo navedenega cilja izteklo in je njegovo izvajanje tako postalo dokončno, brez možnosti retroaktivne prilagoditve. Zato ni bilo primerno, da bi države članice in Švica v osnutkih načrtov izvedbe, predloženih do 1. oktobra 2021, revidirale svoje lokalne cilje uspešnosti za koledarsko leto 2020 na ključnem področju uspešnosti glede okolja. Glede na navedeno je bila skladnost lokalnih ciljev uspešnosti glede okolja z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti ocenjena za koledarska leta 2021, 2022, 2023 in 2024. Na podlagi tega je Komisija sklenila, da lokalni cilji uspešnosti glede okolja, ki so jih predlagale Švica in države članice, ki so del FABEC, ter so določeni v osnutku načrta izvedbe FABEC, niso vzbudili pomislekov glede njihove skladnosti z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti, zato v tem sklepu ni navedenih s tem povezanih ugotovitev.

(12) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede zmogljivosti, je bila na podlagi merila iz točke 1.3 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ocenjena skladnost ciljev, ki jih je predložila Švica in so določeni v osnutku načrta izvedbe FABEC, glede povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let. V skladu s tem so bili predlagani cilji iz osnutka načrta izvedbe FABEC primerjani z ustreznimi referenčnimi vrednostmi iz načrta delovanja omrežja. Navedena ocena je bila izvedena ob upoštevanju lokalnih okoliščin in dopolnjena s pregledom ukrepov, načrtovanih za doseganje ciljev glede zmogljivosti na rutah, vključno zlasti s pregledom načrtovanih večjih naložb in pregledom sistema ali sistemov spodbud glede elementov iz točke 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(13) Za koledarsko leto 2020 vseevropski cilj uspešnosti za tretje referenčno obdobje na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ki je bil prvotno določen v Izvedbenem sklepu (EU) 2019/903, ni bil revidiran z Izvedbenim sklepom (EU) 2021/891, saj se je obdobje za uporabo navedenega cilja izteklo in je njegovo izvajanje tako postalo dokončno, brez možnosti retroaktivne prilagoditve. Zato ni bilo primerno, da bi države članice in Švica v osnutkih načrtov izvedbe, predloženih do 1. oktobra 2021, revidirale svoje lokalne cilje uspešnosti za koledarsko leto 2020 na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti. Glede na navedeno je bila skladnost lokalnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti ocenjena za koledarska leta 2021, 2022, 2023 in 2024. Na podlagi tega je Komisija sklenila, da lokalni cilji uspešnosti glede zmogljivosti, ki so jih predlagale Švica in države članice, ki so del FABEC, ter so določeni v osnutku načrta izvedbe FABEC, niso vzbudili pomislekov glede njihove skladnosti z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti, zato v tem sklepu ni navedenih s tem povezanih ugotovitev.

(14) Poleg tega je Komisija v zvezi z oceno osnutkov ciljev glede zmogljivosti za letališča, ki spadajo na področje uporabe Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 v skladu s členom 1(3) in (4) navedene uredbe, svojo oceno dopolnila s pregledom švicarskih osnutkov ciljev glede zmogljivosti, kot so določeni v osnutku načrta izvedbe FABEC, za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih v skladu s točko 2.1(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. Ker je bilo za navedene osnutke ciljev ugotovljeno, da ne vzbujajo pomislekov v zvezi s Švico, v tem sklepu ni treba navesti s tem povezanih ugotovitev.

(15) Kar zadeva ključno področje 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, ki jih je predložila Švica in so določeni v osnutku načrta izvedbe FABEC, glede ugotovljenih stroškov na enoto za storitve navigacijskih služb zračnega prometa na rutah. Ta merila vključujejo namreč trend ugotovljenih stroškov na enoto v tretjem referenčnem obdobju, dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto v drugem in tretjem referenčnem obdobju (2015–2024) ter izhodiščno 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 delovno in gospodarsko okolje. Kadar je bilo ugotovljeno, da cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah niso bili skladni z merili iz točke 1.4(a), (b) in (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, je Komisija na podlagi točke 1.4(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 nadalje proučila, ali bi se odklon lahko štel za potreben in sorazmeren.

(16) Na podlagi tega je Komisija sklenila, da predlagani lokalni cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za švicarsko območje zaračunavanja na rutah, kot so določeni v osnutku načrta izvedbe FABEC, ne vzbujajo pomislekov glede njihove skladnosti z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti, zato v tem sklepu ni navedenih s tem povezanih ugotovitev.

(17) Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah je bila izvedena ob upoštevanju lokalnih okoliščin. Dopolnjena je bila s pregledom elementov iz točke 2 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, in sicer ključnih dejavnikov in parametrov, na katerih temeljijo navedeni cilji in so določeni v točki 2.1(d) navedene priloge. Ker je bilo ugotovljeno, da nekateri ključni dejavniki in parametri, na katerih temeljijo navedeni cilji, vzbujajo pomisleke v zvezi s Švico, so v tem sklepu navedene s tem povezane ugotovitve.

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

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

Posebni pomisleki v zvezi z razvojem prometa

(20) Glede na osnovno napoved prometa STATFOR iz oktobra 2021 naj bi zračni promet na ravni Unije v letu 2023 dosegel ravni pred pandemijo in jih leta 2024 presegel. Vendar je stopnja negotovosti glede razvoja prometa še posebej visoka zaradi tveganj, povezanih z razvojem epidemioloških razmer v zvezi s COVID-19. Komisija ugotavlja, da bo po pričakovanjih okrevanje prometa v državah članicah neenakomerno.

(21) Glede na to naj bi bila napovedana rast prometa v tretjem referenčnem obdobju v več državah članicah znatno nižja od povprečne rasti prometa na ravni Unije, obseg prometa v tretjem referenčnem obdobju pa naj bi v številnih od teh držav članic ostal pod ravnjo pred pandemijo. Komisija priznava, da je zaradi tega doseganje vseevropskih ciljev glede stroškovne učinkovitosti za zadevne države članice zahtevnejše, in je to točko upoštevala pri pregledu lokalnih okoliščin, pomembnih za oceno posameznega osnutka načrta izvedbe.

OCENA KOMISIJE

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

(22) Glede pregleda ključnih dejavnikov in parametrov iz točke 2.1(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, na katerih temeljijo osnutki ciljev uspešnosti FABEC za Švico na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, je Komisija na podlagi ocene v zvezi z ugotovljenimi stroški in njihovo razporeditvijo ugotovila naslednje.

(23) V zvezi z ugotovljenimi stroški Komisija ugotavlja, da Švica v osnutku načrta izvedbe FABEC poroča, da je izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa na rutah (Skyguide) uporabil spremembe v zvezi s pravili kapitalizacije družbe Skyguide, zaradi katerih so se v tretjem referenčnem obdobju zvišali njegovi stroški zaposlenih in stroški poslovanja, hkrati pa znižali stroški amortizacije. Organ za oceno uspešnosti v svojem nasvetu Komisiji meni, da bi ta sprememba lahko izkrivljala izvajanje mehanizma za delitev tveganja, povezanega s stroški, v zvezi s Švico. Zato bi bilo treba utemeljitev in posledice uporabljene metode dodatno pojasniti in utemeljiti v revidiranem osnutku načrta izvedbe FABEC glede njihove skladnosti z ustreznimi pravnimi določbami, vključno s členom 28(4) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(24) Glede razporeditve stroškov med storitvami na rutah in storitvami na terminalih Švica uvaja spremembo uporabljene metodologije v zvezi z obravnavo posrednih stroškov OPEX. Vendar Komisija ugotavlja, da Švica v osnutku načrta izvedbe FABEC ni opisala ali utemeljila te spremenjene razporeditve posrednih stroškov OPEX med storitvami na rutah in storitvami na terminalih. Komisija zato meni, da bi bilo treba to dodatno pojasniti in utemeljiti v revidiranem osnutku načrta izvedbe.

(25) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 21 do 41 Izvedbenega sklepa C(2022) 2283 ([7]) so bili predlagani cilji, vključeni v osnutek načrta izvedbe FABEC, glede belgijskega in luksemburškega območja zaračunavanja na rutah ocenjeni kot neskladni z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti. Zato bi morala Švica, ki je skupaj z Belgijo, Francijo, Nemčijo, Luksemburgom in Nizozemsko pripravila in predložila osnutek načrta izvedbe za tretje referenčno obdobje na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, skupaj predložiti revidiran osnutek načrta izvedbe FABEC, v katerem bi bila upoštevana priporočila iz tega sklepa in Izvedbenega sklepa C(2022) 2283.

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

(26) Komisija ima pomisleke glede osnutkov ciljev uspešnosti, ki jih je predložila Švica in so določeni v osnutku načrta izvedbe FABEC, v zvezi s trendom ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih v skladu s točko 2(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(27) Prvič, Komisija je pri primerjavi trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih v tretjem referenčnem obdobju s trendom ugotovljenih stroškov na enoto na ruti ugotovila, da je trend ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih na švicarskem območju zaračunavanja na terminalih, ki znaša +2,7 %, višji od trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na švicarskem območju zaračunavanja, ki v tretjem referenčnem obdobju znaša –0,5 %.

(28) Drugič, Komisija meni, da so osnutki ciljev za trend ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih za švicarsko območje zaračunavanja na terminalih v tretjem referenčnem obdobju (+2,7 %) višji od dejanskega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih, ki v drugem referenčnem obdobju znaša –3,4 %. Zdi se, da je ta razlika posledica znatnega povečanja ugotovljenih stroškov na terminalih v tretjem referenčnem obdobju, zlasti kar zadeva druge stroške poslovanja in amortizacije.

(29) Tretjič, Komisija pri primerjavi osnutkov ciljev glede stroškovne učinkovitosti na terminalih z uspešnostjo na podobnih letališčih v tretjem referenčnem obdobju ugotavlja, da so ugotovljeni stroški na enoto za letališči v Ženevi in Zürichu ocenjeni precej nad mediano ugotovljenih stroškov na enoto ustrezne primerjalne skupine v drugem in tretjem referenčnem obdobju.

(30) Komisija zato meni, da bi morala Švica na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 26 do 29 dodatno utemeljiti cilje glede stroškovne učinkovitosti na terminalih ali pa osnutke ciljev za ugotovljene stroške na enoto na terminalih popraviti navzdol.

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

(31) Glede elementov za pregled iz točke 2.1(f) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da osnutek sistema spodbud za zmogljivosti na rutah, predlagan v osnutku načrta izvedbe FABEC, vsebuje največjo finančno prednost, ki je enaka največji finančni neugodnosti, pri čemer oboje znaša 0,5 % ugotovljenih stroškov. Komisija tudi ugotavlja, da osnutek sistema spodbud za zmogljivosti na terminalih, ki ga je Švica predlagala v osnutku načrta izvedbe FABEC, vsebuje največjo finančno prednost, ki je enaka največji finančni neugodnosti, pri čemer oboje znaša 0,5 % ugotovljenih stroškov.

(32) Komisija na podlagi strokovnega mnenja organa za oceno uspešnosti močno dvomi, da bi predlagani največji finančni neugodnosti, ki izhajata iz navedenih sistemov spodbud in znašata 0,5 % ugotovljenih stroškov, pomembno vplivali na tvegane prihodke, kot je zahtevano v skladu s členom 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

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

(33) Zato bi morala Švica v zvezi z osnutkom načrta izvedbe, ki ga je predložil FABEC, revidirati svoja osnutka sistemov spodbud za doseganje ciljev glede zmogljivosti na rutah in na terminalih, tako da bi bili največji finančni neugodnosti, ki izhajata iz navedenih sistemov spodbud, določeni na ravni, ki bistveno vpliva na tvegane prihodke, kot to izrecno zahteva člen 11(3), točka(a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, kar bi po mnenju Komisije moralo privesti do največje finančne neugodnosti, ki je enaka ali višja od 1 % ugotovljenih stroškov.

SKLEPNE UGOTOVITVE

(34) Komisija je glede Izvedbenega sklepa C(2022) 2283 ugotovila, da osnutek načrta izvedbe, ki ga je Švica predložila kot del FABEC, vsebuje nekatere cilje uspešnosti za Belgijo in Luksemburg, ki niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti.

(35) Zato morajo Švica in države članice, ki so del FABEC, v skladu s členom 14(3) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 Komisiji predložiti revidirani osnutek načrta izvedbe v treh mesecih od datuma sprejetja tega sklepa in pri tem upoštevati priporočila Komisije.

(36) Komisija bo nato revidirani osnutek načrta izvedbe ocenila v celoti v skladu s postopkom iz člena 15 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, na podlagi te naknadne ocene pa lahko sprejme katero koli stališče v zvezi z osnutki ciljev uspešnosti in drugimi elementi načrtov izvedbe, v zvezi s katerimi v tem sklepu ni navedenih nobenih ugovorov.

(37) V skladu s členom 17 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 se cilji, določeni v najnovejši različici osnutka načrta izvedbe, začasno uporabljajo, dokler Komisija ne izda sklepa o skladnosti ciljev uspešnosti ali revidiranih ciljev uspešnosti, po katerem morajo Švica in države članice FABEC sprejeti svoj končni načrt izvedbe.

(38) V zvezi s ključnim področjem uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti je bil s členom 17 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 ciljem iz končnega načrta izvedbe podeljen retroaktivni učinek. Zato je treba vsako razliko v prihodkih zaradi uporabe cene ali cen na enoto, izračunanih na podlagi osnutka načrta izvedbe, namesto cene ali cen na enoto, izračunanih na podlagi končnega načrta izvedbe, poravnati z naknadnimi prilagoditvami cen na enoto v tretjem referenčnem obdobju, ki jih dodatno urejajo izredni ukrepi za tretje referenčno obdobje, določeni v Izvedbeni uredbi)EU= 2020/1627. Komisija zato pred sprejetjem ustreznih končnih načrtov izvedbe ne bo sprejela sklepov o skladnosti cen na enoto v skladu s členom 29(3) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(39) Komisija ugotavlja, da so nekatere države članice izrazile namero, da bodo v svoje stroškovne osnove za tretje referenčno obdobje vključile stroškovne postavke v zvezi z odkrivanjem brezpilotnih zrakoplovov na letališčih. Na podlagi elementov iz osnutkov načrtov izvedbe ni bilo mogoče natančno določiti, v kolikšni meri so države članice take ugotovljene stroške vključile v svoje stroškovne osnove za tretje referenčno obdobje, in če so bili taki stroški vključeni, v kolikšni meri so nastali v zvezi z izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa in bi se zato lahko šteli za upravičene v okviru načrta izvedbe in ureditve pristojbin. Službe Komisije so vsem državam članicam poslale *ad hoc* zahtevo po informacijah, da bi zbrale ustrezne informacije, in bodo v okviru preverjanja skladnosti cen na enoto nadalje preučile sporočene stroške odkrivanja brezpilotnih zrakoplovov na letališčih. Ta sklep ne posega v ugotovitve in sklepe Komisije o stroških odkrivanja brezpilotnih zrakoplovov.

(40) V odziv na vojaško agresijo Rusije proti Ukrajini, ki se je začela 24. februarja 2022, je Unija sprejela omejevalne ukrepe, s katerimi je ruskim letalskim prevoznikom, zrakoplovom, registriranim v Rusiji, ter zrakoplovom, ki niso registrirani v Rusiji in so v lasti ali zakupu ali pod drugim nadzorom katere koli ruske fizične ali pravne osebe, subjekta ali organa, prepovedala pristanek na ozemlju Unije, vzletanje z njega ali prelete čezenj. Zaradi teh ukrepov se je zračni promet v zračnem prostoru nad ozemljem Unije zmanjšal. Vendar učinek na ravni Unije ne bi smel biti primerljiv z zmanjšanjem zračnega prometa zaradi izbruha pandemije COVID-19 marca 2020. Zato je primerno ohraniti obstoječe ukrepe in postopke za izvajanje načrta izvedbe in ureditve pristojbin v tretjem referenčnem obdobju. Pri pregledu lokalnih ciljev uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe FABEC bi morale Švica in države članice, ki so del FABEC, ustrezno upoštevati operativne in finančne učinke zadevnih sprememb na promet.

(41) Komisija se je v skladu s členom 19(2) Sporazuma posvetovala s Švico o priporočilih iz tega sklepa –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Cilji uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe FABEC, ki so ga v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 predložili Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg, Nizozemska in Švica, navedeni v Prilogi k Izvedbenemu sklepu C(2022) 2283, niso skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje iz Izvedbenega sklepa (EU) 2021/891.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Švicarsko konfederacijo.

V Bruslju, 13. aprila 2022

Za Komisijo
Adina VĂLEAN
članica Komisije