2025/1055

28.5.2025.

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2025/1055

od 19. svibnja 2025.

o usklađenosti ciljeva performansi iz nacrta plana performansi, koji je Švedska dostavila u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća, s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2025)2927)

(Vjerodostojan je samo tekst na švedskom jeziku)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

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

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

uzimajući u obzir Provedbenu uredbu Komisije (EU) 2019/317 od 11. veljače 2019. o utvrđivanju programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba i stavljanju izvan snage provedbenih uredaba (EU) br. 390/2013 i (EU) br. 391/2013 ([3]), a posebno njezin članak 14. stavak 2.,

budući da:

OPĆA RAZMATRANJA

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

(2) Ciljevi performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje (2025. – 2029.) utvrđeni su u Provedbenoj odluci Komisije (EU) 2024/1688 ([4]).

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

(4) Ocjena Komisije iz ove Odluke temelji se na ažuriranom nacrtu plana performansi za četvrto referentno razdoblje koji je dostavila Švedska („nacrt plana performansi”).

(5) Tijelo za ocjenu performansi, koje pomaže Komisiji u provedbi plana performansi, dostavilo je Komisiji izvješće sa savjetima o ocjenjivanju nacrta planova performansi.

([1]) SL L 96, 31.3.2004., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj.
([2]) SL L, 2024/2803, 11.11.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj.
([3]) SL L 56, 25.2.2019., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) Provedbena odluka Komisije (EU) 2024/1688 od 12. lipnja 2024. o utvrđivanju ciljeva performansi na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom za četvrto referentno razdoblje od 1. siječnja 2025. do 31. prosinca 2029. (SL L, 2024/1688, 17.6.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1688/oj).

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

(7) Komisija je ocjenu nacrta plana performansi dopunila revizijom elemenata utvrđenih u točki 2. Priloga IV. toj provedbenoj uredbi. Kad je riječ o točki 2.1. podtočki (d) podpodtočki vii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija napominje da u okviru te revizije nije provela detaljnu analizu metodologije koju je Švedska primijenila za raspodjelu troškova između rutnih i terminalnih usluga u četvrtom referentnom razdoblju. Stoga Komisija u ovoj fazi nije donijela nikakve zaključke o usklađenosti te metodologije raspodjele troškova s člankom 15. stavkom 2. točkama (e) i (f) Uredbe (EZ) br. 550/2004 Europskog parlamenta i Vijeća ([5]) i člankom 22. stavkom 5. Provedbene uredbe (EU) 2019/317.

OCJENA KOMISIJE

Ocjena ciljeva povezanih sa sigurnošću

(8) Kad je riječ o ključnom području performanse sigurnosti, usklađenost ciljeva iz nacrta plana performansi ocijenjena je u skladu s točkom 1.1. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

(9) U nastavku su navedeni ciljevi performansi u ključnom području performanse sigurnosti koje Švedska predložila za djelotvornost upravljanja sigurnošću, raščlanjeni prema cilju upravljanja sigurnošću i izraženi kao razina provedbe:

Švedska	**Ciljevi djelotvornosti upravljanja sigurnošću, izraženi kao razina provedbe (razine od A do D prema EASA-i)**					
Pružatelj usluga u zračnoj plovidbi	**Cilj upravljanja sigurnošću**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
LFV	Politika i ciljevi sigurnosti	C	C	C	C	**C**
	Upravljanje sigurnosnim rizicima	D	D	D	D	**D**
	Osiguranje sigurnosti	C	C	C	C	**C**
	Promicanje sigurnosti	C	C	C	C	**C**
	Kultura sigurnosti	C	C	C	C	**C**

(10) Komisija je utvrdila da su ciljevi performansi sigurnosti koje je Švedska predložila za pružatelja usluga u zračnoj plovidbi LFV jednaki ciljevima sigurnosti na razini Unije za svaku kalendarsku godinu od 2025. do 2029.

(11) Komisija napominje da su u nacrtu plana performansi predstavljene mjere koje LFV treba uspostaviti za postizanje lokalnih ciljeva sigurnosti koji se odnose na provedbu njegova sustava upravljanja sigurnošću.

(12) Ciljevi sigurnosti koje je Švedska predložila za pružatelje terminalne usluge u zračnoj plovidbi obuhvaćene revidiranim nacrtom plana performansi, odnosno „ACR”, „SDATS” i „AFAB”, također su u skladu s ciljevima performansi na razini Unije. Komisija nadalje napominje da je Švedska iznijela mjere za postizanje njihovih ciljeva performanse sigurnosti.

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

(13) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava od 9. do 12. lokalne ciljeve performanse sigurnosti navedene u nacrtu plana performansi trebalo bi smatrati usklađenima s ciljevima performansi na razini Unije.

Ocjena okolišnih ciljeva

(14) Kad je riječ o ključnom području performansi povezanom s okolišem, usklađenost ciljeva iz nacrta plana performansi za prosječnu učinkovitosti horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju ocijenjena je na temelju kriterija utvrđenog u točki 1.2. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. U skladu s tim, predloženi okolišni ciljevi Švedske uspoređeni su s relevantnim referentnim vrijednostima učinkovitosti horizontalnog leta na ruti utvrđenima u planu poboljšanja europske mreže ruta, koji je sastavljen u skladu s Prilogom I. Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/123 ([6]) i koji je bio dostupan u trenutku donošenja ciljeva performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje, odnosno 2. srpnja 2024.

(15) U nastavku su navedeni ciljevi performansi u području okoliša koje je Švedska predložila za četvrto referentno razdoblje i odgovarajuće nacionalne referentne vrijednosti iz plana poboljšanja europske mreže ruta, izražene kao prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju:

Švedska	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi u ključnom području performansi povezanom s okolišem, izraženi kao prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**
Referentne vrijednosti	1,73 %	1,71 %	1,69 %	1,67 %	1,65 %

(16) Komisija primjećuje da su okolišni ciljevi koje je predložila Švedska jednaki odgovarajućim nacionalnim referentnim vrijednostima za svaku kalendarsku godinu četvrtog referentnog razdoblja.

(17) Komisija napominje da je Švedska u nacrtu plana performansi predstavila mjere za postizanje lokalnih okolišnih ciljeva, koje uključuju provedbu poboljšanog prekograničnog zračnog prostora slobodnih ruta i planirane promjene zračnog prostora kako bi se skratile rute kojima korisnici zračnog prostora lete prema zračnim lukama Stockholm Arlanda i Göteborg Landvetter („projekt SWEA”).

(18) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava 15., 16. i 17. ciljeve u ključnom području performansi povezanom s okolišem navedene u nacrtu plana performansi trebalo bi smatrati usklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

Ocjena ciljeva u području kapaciteta

(19) Kad je riječ o ključnom području performansi povezanom s kapacitetom, usklađenost ciljeva iz nacrta plana performansi povezanih s prosječnim kašnjenjem u upravljanju protokom zračnog prometa na ruti („ATFM”) po letu ocijenjena je na temelju kriterija utvrđenog u točki 1.3. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. U skladu s tim, ciljevi za kapacitet na ruti koje je predložila Švedska uspoređeni su s relevantnim referentnim vrijednostima utvrđenima u planu mrežnih operacija koji je sastavljen u skladu s člankom 9. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2019/123 i koji je bio dostupan u trenutku donošenja ciljeva performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje, odnosno 2. srpnja 2024.

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

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

Švedska	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.
Ciljevi u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom, izraženi u minutama kašnjenja na ruti ATFM-a po letu	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referentne vrijednosti	0,18	0,13	0,11	0,11	0,11

(21) Komisija primjećuje da su ciljevi u području kapaciteta koje je predložila Švedska jednaki odgovarajućim nacionalnim referentnim vrijednostima za svaku kalendarsku godinu četvrtog referentnog razdoblja.

(22) Komisija napominje da je Švedska u nacrtu plana performansi navela mjere za postizanje lokalnih ciljeva za kapacitet na ruti, koje uključuju optimizaciju sektora, poboljšanje upravljanja zračnim prostorom i upravljanja protokom zračnog prometa i kapacitetom, dinamične konfiguracije sektora, provedbu projekta SWEA i umjereno povećanje broja kontrolora zračnog prometa u operacijama u centrima oblasne kontrole.

(23) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava 20., 21. i 22. ciljeve u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom navedene u nacrtu plana performansi trebalo bi smatrati usklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

Revizija ciljeva u području kapaciteta za terminalne usluge u zračnoj plovidbi

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

(25) Komisija napominje da predloženi ciljevi za kapacitet terminala za četvrto referentno razdoblje dovode do znatnog povećanja prosječnog godišnjeg kašnjenja pri dolasku ATFM-a u odnosu na treće referentno razdoblje. Naime, predloženi ciljevi za četvrto referentno razdoblje utvrđeni su na 0,35 minuta po letu, dok je stvarna performansa od 0,07 minuta kašnjenja ATFM-a po letu zabilježena za 2024.

(26) Stoga, kad je riječ o donošenju konačnog plana performansi u skladu s člankom 16. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317, Komisija smatra da bi Švedska trebala dodatno opravdati ciljeve za kapacitet terminala za treće referentno razdoblje s obzirom na opažanja iz uvodne izjave 25. ili ih smanjiti.

Ocjena ciljeva troškovne učinkovitosti

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

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

Zona naplate rutnih naknada u Švedskoj	Polazna vrijednost 2019.	Polazna vrijednost 2024.	2025.	2026.	2027.	2028.	2029.
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR

(29) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da je kretanje utvrđenog jediničnog troška na razini zone naplate u Švedskoj, koje je u četvrtom referentnom razdoblju iznosilo – 3,4 %, uspješnije od kretanja na razini Unije koje je u istom razdoblju iznosilo – 1,2 %.

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

(31) Međutim, Komisija napominje da je Švedska zbog agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine izgubila znatan udio nekadašnjih prelijetanja. Znatan utjecaj tog smanjenja prometa na performansu troškovne učinkovitosti pružatelja usluga u zračnoj plovidbi nastavlja se u četvrtom referentnom razdoblju i posebno negativno utječe na dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška u Švedskoj.

(32) Stoga je u okviru kriterija za ocjenjivanje iz uvodne izjave 30. potrebno ispitati bi li dugoročnim kretanjem utvrđenog jediničnog troška u Švedskoj bez okolnosti iz uvodne izjave 31. bilo u skladu s tim kretanjem na razini Unije.

(33) U tu je svrhu Komisija ponovno izračunala dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška s obzirom na procijenjeni strukturni gubitak prometa za Švedsku zbog rata u Ukrajini, izmjeren u jedinicama rutnih usluga. Tim ponovnim izračunom dobiveno je prilagođeno dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška za Švedsku od – 2,0 %, koje je uspješnije od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije, koje iznosi – 1,0 %. Stoga se zaključuje da Švedska nakon što se uzme u obzir učinak znatnog smanjenja prometa zbog rata u Ukrajini ispunjava kriterij za ocjenjivanje iz izjave 30.

(34) Kad je riječ o kriteriju za ocjenjivanje utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Švedskoj od 72,17 EUR u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022. („EUR 2022”) za 17,9 % viša od prosječne polazne vrijednosti od 61,19 EUR za EUR 2022 relevantne usporedne skupine utvrđene u članku 7. Provedbene odluke (EU) 2024/1688.

(35) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 29., jasno je da utvrđeni jedinični trošak Švedske u četvrtom referentnom razdoblju znatno uspješniji od odgovarajućeg kretanja na razini Unije. Nadalje, kako je navedeno u uvodnim izjavama 30. i 33., ako se ne uzme u obzir negativan utjecaj promjena u prometu zbog agresivnog rata Rusije protiv Ukrajine, dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog troška u Švedskoj je u skladu s istim kretanjem na razini Unije. Komisija stoga smatra da odstupanje od prosječne polazne vrijednosti utvrđenog jediničnog troška za 2024., koje je navedeno u uvodnoj izjavi 34., ne dovodi u pitanje usklađenost švedskih ciljeva performanse troškovne učinkovitosti s takvim ciljevima na razini Unije.

(36) Na temelju nalaza iz uvodnih izjava od 28. do 35. ciljeve u ključnom području performanse troškovne učinkovitosti navedene u nacrtu plana performansi trebalo bi smatrati usklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje.

Revizija ciljeva troškovne učinkovitosti za terminalne usluge u zračnoj plovidbi

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

ZAKLJUČCI

(38) S obzirom na prethodno navedeno, ciljeve performansi iz švedskog nacrta plana performansi trebalo bi smatrati usklađenima s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Ciljevi performansi iz nacrta plana performansi koji je Švedska dostavila za četvrto referentno razdoblje, a koji su navedeni u Prilogu ovoj Odluci, usklađeni su s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje utvrđenima u Provedbenoj odluci (EU) 2024/1688.

Članak 2.

Ova je Odluka upućena Kraljevini Švedskoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 19. svibnja 2025.

Za Komisiju
Apostolos TZITZIKOSTAS
Član Komisije

PRILOG

Ciljevi performansi iz švedskog nacrta plana performansi, za koje je utvrđeno da su usklađeni s ciljevima performansi na razini Unije za četvrto referentno razdoblje

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI POVEZANO SA SIGURNOŠĆU

Švedska	**Ciljevi djelotvornosti upravljanja sigurnošću**, izraženi kao razina provedbe (razine od A do D prema Agenciji Europske unije za sigurnost zračnog prometa („EASA"))					
Pružatelji usluga u zračnoj plovidbi	**Cilj upravljanja sigurnošću**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
LFV, ACR, AFAB, SDATS	Politika i ciljevi u pogledu sigurnosti	C	C	C	C	C
	Upravljanje sigurnosnim rizicima	D	D	D	D	D
	Osiguranje sigurnosti	C	C	C	C	C
	Promicanje sigurnosti	C	C	C	C	C
	Kultura sigurnosti	C	C	C	C	C

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI POVEZANO S OKOLIŠEM

Švedska	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi u ključnom području performansi povezanom s okolišem, izraženi kao prosječna učinkovitost horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI POVEZANO S KAPACITETOM

Švedska	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom, izraženi u minutama kašnjenja ATFM-a na ruti po letu	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI POVEZANO S TROŠKOVNOM UČINKOVITOŠĆU

Zona naplate rutnih naknada u Švedskoj	**Polazna vrijednost 2019.**	**Polazna vrijednost 2024.**	**2025.**	**2026.**	**2027.**	**2028.**	**2029.**
Ciljevi i polazne vrijednosti u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću, izraženi kao utvrđeni jedinični trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2022.)	**585,33 SEK**	**766,73 SEK**	**724,19 SEK**	**691,88 SEK**	**672,80 SEK**	**661,87 SEK**	**645,00 SEK**
	55,10 EUR	72,17 EUR	68,17 EUR	65,13 EUR	63,33 EUR	62,30 EUR	60,71 EUR