SKLEP KOMISIJE (EU) 2025/1055

z dne 19. maja 2025

o skladnosti ciljev uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, ki ga je Švedska predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu

(notificirano pod dokumentarno številko C(2025) 2927)

(Besedilo v švedskem 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]) in zlasti člena 11(3), točka (c), 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,

ob upoštevanju Izvedbene uredbe 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 ([3]) ter zlasti člena 14(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

SPLOŠNE UGOTOVITVE

(1) V skladu s členom 11 Uredbe (ES) št. 549/2004 morajo države članice na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora za vsako referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditve pristojbin pripraviti načrte za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja, vključno s cilji uspešnosti. Ti 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 ([4]).

(3) Vse države članice so pripravile in sprejele osnutke načrtov izvedbe za četrto referenčno obdobje, ki so bili do 1. oktobra 2024 predloženi Komisiji v oceno. Po preverjanju popolnosti navedenih osnutkov načrtov izvedbe je Komisija od držav članic zahtevala, naj do 15. novembra 2024 predložijo posodobljene osnutke načrtov izvedbe.

(4) Ocena Komisije iz tega sklepa temelji na posodobljenem osnutku načrta izvedbe za četrto referenčno obdobje, ki ga je predložila Švedska (v nadaljnjem besedilu: osnutek načrta izvedbe).

(5) Organ za oceno uspešnosti, ki Komisiji pomaga pri izvajanju načrta izvedbe, je Komisiji predložil poročilo z nasveti glede ocene osnutkov 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]) UL L 56, 25.2.2019, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/317/oj.
([4]) 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).

(6) V skladu s členom 14(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 je Komisija ocenila skladnost lokalnih ciljev uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, in sicer na podlagi meril iz točke 1 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi, po potrebi ob upoštevanju lokalnih okoliščin.

(7) Komisija je svojo oceno osnutka načrta izvedbe dopolnila s pregledom elementov iz točke 2 Priloge IV k navedeni izvedbeni uredbi. Glede točke 2.1(d)(vii) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da v okviru pregleda ni izvedla podrobne analize metodologije, ki jo je Švedska uporabila za razporeditev stroškov med službami na rutah in terminalih v četrtem referenčnem obdobju. Komisija na tej stopnji še ni sprejela nobenega sklepa glede skladnosti navedene metodologije za razporeditev stroškov s točkama (e) in (f) člena 15(2) Uredbe (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([5]) ter členom 22(5) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

OCENA KOMISIJE

Ocena ciljev glede varnosti

(8) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede varnosti, je bila skladnost ciljev iz osnutka načrta izvedbe ocenjena v skladu s točko 1.1 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(9) Cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti, ki jih je Švedska predlagala glede učinkovitosti upravljanja varnosti, razčlenjeni po ciljih glede upravljanja varnosti in izraženi kot raven izvajanja, so:

Švedska	**Cilji glede učinkovitosti upravljanja varnosti, izraženi kot raven izvajanja, ki sega od ravni A do ravni D EASA**					
Izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	**Cilj glede upravljanja varnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
LFV	varnostna politika in cilji	C	C	C	C	**C**
	obvladovanje varnostnega tveganja	D	D	D	D	**D**
	zagotavljanje varnosti	C	C	C	C	**C**
	spodbujanje varnosti	C	C	C	C	**C**
	kultura varnosti	C	C	C	C	**C**

(10) Komisija je ugotovila, da so cilji uspešnosti glede varnosti, ki jih je Švedska predlagala za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa LFV, enaki vseevropskim ciljem glede varnosti za posamezno koledarsko leto za obdobje od 2025 do 2029.

(11) Komisija ugotavlja, da so bili v osnutku načrta izvedbe predstavljeni ukrepi, ki jih mora LFV uvesti za doseganje lokalnih ciljev glede varnosti, ki se nanašajo na izvajanje njegovega sistema upravljanja varnosti.

(12) Cilji glede varnosti, ki jih je Švedska v okviru osnutka načrta izvedbe predlagala za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa na terminalih, tj. ACR, SDATS in AFAB, so prav tako skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti. Komisija nadalje ugotavlja, da je Švedska predstavila ukrepe za doseganje njihovih ciljev uspešnosti glede varnosti.

([5]) 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, http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

(13) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 9 in 12 bi bilo treba lokalne cilje uspešnosti glede varnosti iz osnutka načrta izvedbe šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti.

Ocena ciljev glede okolja

(14) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede okolja, je bila skladnost ciljev iz osnutka načrta izvedbe glede povprečne horizontalne učinkovitosti leta na ruti za dejansko trajektorijo ocenjena v skladu z merilom iz točke 1.2 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem so bili cilji glede okolja, ki jih je predlagala Švedska, primerjani z zadevnimi referenčnimi vrednostmi za horizontalno učinkovitost leta na ruti, določenimi v načrtu za izboljšanje evropskega omrežja rut (ERNIP), ki je bil pripravljen v skladu s Prilogo I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/123 ([6]) in na voljo ob sprejetju vseevropskih ciljev uspešnosti za četrto referenčno obdobje, tj. 2. julija 2024.

(15) Cilji uspešnosti glede okolja, ki jih je Švedska predlagala za četrto referenčno obdobje, in ustrezne nacionalne referenčne vrednosti iz ERNIP, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo, so:

Švedska	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede okolja, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**
Referenčna vrednost	1,73 %	1,71 %	1,69 %	1,67 %	1,65 %

(16) Komisija ugotavlja, da so cilji glede okolja, ki jih je predlagala Švedska, enaki ustreznim nacionalnim referenčnim vrednostim za posamezno koledarsko leto četrtega referenčnega obdobja.

(17) Komisija ugotavlja, da je Švedska v osnutku načrta izvedbe predstavila ukrepe za doseganje lokalnih ciljev glede okolja, ki vključujejo izvajanje okrepljenega čezmejnega zračnega prostora prostih rut in načrtovane spremembe zračnega prostora za skrajšanje rut, ki jih uporabniki zračnega prostora uporabljajo do letališč Stockholm Arlanda in Göteborg Landvetter (v nadaljnjem besedilu: projekt SWEA).

(18) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 15, 16 in 17 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede okolja iz osnutka načrta izvedbe šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Ocena ciljev glede zmogljivosti

(19) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede zmogljivosti, je bila skladnost ciljev iz osnutka načrta izvedbe glede povprečne zamude 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 cilji glede zmogljivosti na ruti, ki jih je predlagala Švedska, primerjani z zadevnimi referenčnimi vrednostmi, določenimi v načrtu delovanja omrežja, ki je bil pripravljen v skladu s členom 9 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/123 in na voljo ob sprejetju vseevropskih ciljev uspešnosti za četrto referenčno obdobje, tj. 2. julija 2024.

([6]) 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).

(20) Cilji glede zmogljivosti na ruti, ki jih je Švedska predlagala za četrto referenčno obdobje, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let, in ustrezne referenčne vrednosti iz načrta delovanja omrežja so:

Švedska	2025	2026	2027	2028	2029
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenčna vrednost	0,18	0,13	0,11	0,11	0,11

(21) Komisija ugotavlja, da so cilji glede zmogljivosti, ki jih je predlagala Švedska, enaki ustreznim nacionalnim referenčnim vrednostim za posamezno koledarsko leto četrtega referenčnega obdobja.

(22) Komisija ugotavlja, da je Švedska v osnutku načrta izvedbe predstavila ukrepe za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti na ruti, ki vključujejo sektorsko optimizacijo, izboljšave upravljanja zračnega prostora ter pretoka zračnega prometa in upravljanja zmogljivosti, dinamične sektorske konfiguracije, izvajanje projekta SWEA in zmerno povečanje števila dejavnih kontrolorjev zračnega prometa v centrih območne kontrole.

(23) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 20, 21 in 22 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti iz osnutka načrta izvedbe šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

Pregled ciljev glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(24) V skladu s točko 2.1(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija dopolnila svojo oceno osnutka načrta izvedbe 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.

(25) 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 0,35 minute na let, medtem ko je bila za leto 2024 zabeležena dejanska uspešnost 0,07 minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let.

(26) Komisija zato meni, da bi morala Švedska v zvezi s sprejetjem končnega načrta izvedbe v skladu s členom 16, točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 dodatno utemeljiti cilje glede zmogljivosti terminalov za četrto referenčno obdobje ob upoštevanju ugotovitev iz uvodne izjave 25 ali navedene cilje revidirati navzdol.

Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti

(27) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, je bila na podlagi meril iz točk 1.4(a), (b) in (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 ocenjena skladnost ciljev iz osnutka načrta izvedbe glede ugotovljenih stroškov na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti. Ta merila vključujejo trend ugotovljenih stroškov na enoto v četrtem referenčnem obdobju, dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto v tretjem in četrtem referenčnem obdobju (2020–2029) 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.

(28) Cilji glede stroškovne učinkovitosti na ruti, ki jih je Švedska predlagala za četrto referenčno obdobje, in povezane izhodiščne vrednosti so:

Švedsko območje zaračunavanja na ruti	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)	**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) Kar zadeva merilo za ocenjevanje iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, Komisija ugotavlja, da trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni območja zaračunavanja v četrtem referenčnem obdobju na Švedskem znaša – 3,4 %, kar presega vseevropski trend, ki v istem obdobju znaša – 1,2 %.

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

(31) Vendar pa Komisija ugotavlja, da je Švedska zaradi ruske vojne agresije proti Ukrajini izgubila znaten delež preletov, ki jih je omogočala v preteklosti. Navedeno zmanjšanje prometa se nadaljuje v četrtem referenčnem obdobju in znatno vpliva na uspešnost izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa glede stroškovne učinkovitosti ter zlasti negativno vpliva na dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na Švedskem.

(32) Zato je nujno in primerno, da se za namene merila za presojo iz uvodne izjave 30 prouči, ali bi Švedska dosegla vseevropski dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto, če ne bi bilo okoliščin iz uvodne izjave 31.

(33) V ta namen je Komisija ponovno izračunala dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto glede na ocenjeno strukturno izgubo prometa na Švedskem zaradi vojne v Ukrajini, izmerjeno v enotah storitev na rutah. Rezultat navedenega ponovnega izračuna je prilagojen dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto za Švedsko v višini – 2,0 %, kar presega vseevropski dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto v višini – 1,0 %. Zato Komisija ugotavlja, da Švedska izpolnjuje merilo za ocenjevanje iz uvodne izjave 30 po upoštevanju učinka znatnega zmanjšanja prometa zaradi vojne v Ukrajini.

(34) Kar zadeva merilo za ocenjevanje iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, Komisija ugotavlja, da izhodiščna vrednost ugotovljenih stroškov na enoto na Švedskem znaša 72,17 EUR v realnih cenah iz leta 2022 in je za 17,9 % višja od povprečne izhodiščne vrednosti 61,19 EUR v realnih cenah iz leta 2022 zadevne primerjalne skupine iz člena 7 Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

(35) Kot je navedeno v uvodni izjavi 29, je jasno, da švedski ugotovljeni stroški na enoto v četrtem referenčnem obdobju precej presegajo ustrezni trend na ravni Unije. Poleg tega, kot je prikazano v uvodnih izjavah 30 do 33, Švedska ob izključitvi negativnega učinka sprememb v prometu, ki so posledica ruske vojne agresije proti Ukrajini, dosega dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije. Komisija zato meni, da odstopanje od povprečne izhodiščne vrednosti ugotovljenih stroškov na enoto za leto 2024 iz uvodne izjave 34 ne izključuje skladnosti švedskih ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti z vseevropskimi cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

(36) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav 28 do 35 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti iz osnutka načrta izvedbe šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje.

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

(37) V skladu s točko 2.1(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija dopolnila svojo oceno osnutka načrta izvedbe 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 navedeni cilji ne vzbujajo pomislekov.

SKLEPNE UGOTOVITVE

(38) Glede na navedeno bi bilo treba cilje uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe Švedske šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Cilji uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, ki ga je Švedska predložila za četrto referenčno obdobje, navedeni v Prilogi k temu sklepu, so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje iz Izvedbenega sklepa (EU) 2024/1688.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Kraljevino Švedsko.

V Bruslju, 19. maja 2025

Za Komisijo
Apostolos TZITZIKOSTAS
član Komisije

PRILOGA

Cilji uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, ki ga je predložila Švedska, za katere je bilo ugotovljeno, da so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za četrto referenčno obdobje

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE VARNOSTI

Švedska	**Cilji glede učinkovitosti upravljanja varnosti**, izraženi kot raven izvajanja, ki sega od ravni A do ravni D Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA)					
Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa	**Cilj glede upravljanja varnosti**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
LFV, ACR, AFAB, SDATS	varnostna politika in cilji	C	C	C	C	C
	obvladovanje varnostnega tveganja	D	D	D	D	D
	zagotavljanje varnosti	C	C	C	C	C
	spodbujanje varnosti	C	C	C	C	C
	kultura varnosti	C	C	C	C	C

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE OKOLJA

Švedska	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede okolja, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo	**1,73 %**	**1,71 %**	**1,69 %**	**1,67 %**	**1,65 %**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE ZMOGLJIVOSTI

Švedska	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let	**0,18**	**0,13**	**0,11**	**0,11**	**0,11**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Švedsko območje zaračunavanja na ruti	**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)	**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