SKLEP KOMISIJE (EU) 2022/767

z dne 13. aprila 2022

o skladnosti ciljev uspešnosti, vključenih v osnutek načrta izvedbe, ki ga je Portugalska predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje

(notificirano pod dokumentarno številko C(2022) 2288)

(Besedilo v portugalskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

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), prvi odstavek, 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 ([2]) ter zlasti člena 14(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

SPLOŠNE UGOTOVITVE

(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 (EU) 2019/317 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, ki so jih pripravile države članice, 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 ([3]). Ker so bili vseevropski cilji uspešnosti in osnutki načrtov izvedbe za tretje referenčno obdobje, ki so jih države članice nato predložile, pripravljeni pred izbruhom pandemije COVID-19, v njih ni bilo mogoče upoštevati posledično znatno spremenjenih okoliščin za zračni promet.

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

([2]) 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).

([3]) 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 ([4]) določeni izredni ukrepi za tretje referenčno obdobje, ki odstopajo od določb Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317. V skladu s členom 2(1) Izvedbene uredbe (EU) 2020/1627 je Komisija 2. junija 2021 sprejela Izvedbeni sklep (EU) 2021/891 ([5]) o določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje.

(5) Komisija ugotavlja, da naj bi po srednji napovedi prometa službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR) iz oktobra 2021 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 tudi ugotavlja, da bo po pričakovanjih okrevanje prometa v državah članicah neenakomerno.

(6) Vse države članice 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. Po preverjanju popolnosti navedenih osnutkov načrtov izvedbe je Komisija od držav članic zahtevala, naj do 17. novembra 2021 predložijo posodobljene osnutke načrtov izvedbe. Ocena Komisije iz tega sklepa temelji na posodobljenem osnutku načrta izvedbe, ki ga je predložila Portugalska.

(7) 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.

(8) V skladu s členom 14(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 je Komisija ocenila skladnost lokalnih ciljev uspešnosti, ki jih je predlagala Portugalska, 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.

OCENA KOMISIJE

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti

(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 Portugalska 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.

(10) Osnutki ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti, ki jih je predlagala Portugalska glede učinkovitosti upravljanja varnosti, razčlenjeni po ciljih upravljanja varnosti in izraženi kot raven izvajanja, so:

([4]) 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).

([5]) 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).

Portugalska	**Cilji glede učinkovitosti upravljanja varnosti, izraženi kot raven izvajanja, ki sega od ravni EASA A do D**				
Zadevni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	**Cilj upravljanja varnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
NAV Portugal	Varnostna politika in cilji	C	C	C	**C**
	Obvladovanje varnostnega tveganja	C	C	C	**D**
	Zagotavljanje varnosti	C	C	C	**C**
	Spodbujanje varnosti	C	C	C	**C**
	Kultura varnosti	C	C	C	**C**

(11) V zvezi z osnutki varnostnih ciljev, ki jih je Portugalska predlagala za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa (NAV Portugal), je Komisija ugotovila, da naj bi bila raven vseevropskega cilja uspešnosti glede cilja obvladovanja varnostnih tveganj dosežena v letu 2024, za druge cilje upravljanja varnosti pa lokalni cilji uspešnosti dosegajo raven vseevropskega cilja uspešnosti za vsako koledarsko leto od leta 2021 do leta 2024.

(12) Komisija ugotavlja, da osnutek načrta izvedbe, ki ga je predložila Portugalska, določa ukrepe za NAV Portugal za doseganje lokalnih varnostnih ciljev, kot so nadgradnja obstoječih orodij, izboljšanje postopka spremljanja kazalnikov varnosti in poročanja o kulturi varnosti ter revizija strukture usposabljanja v zvezi s sistemom upravljanja varnosti.

(13) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (11) in (12) ter ob upoštevanju, da je treba vseevropske cilje uspešnosti glede varnosti iz Izvedbenega sklepa (EU) 2021/891 doseči do zadnjega leta tretjega referenčnega obdobja, tj. do leta 2024, bi bilo treba osnutke ciljev, vključene v osnutek portugalskega načrta izvedbe, oceniti kot skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti.

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja

(14) 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 Portugalska glede povprečne horizontalne učinkovitosti leta na ruti za dejansko trajektorijo. V skladu s tem so bili predlagani cilji iz osnutka portugalskega načrta izvedbe primerjani z ustreznimi referenčnimi vrednostmi za horizontalno učinkovitost leta na ruti, določenimi v načrtu za izboljšanje evropskega omrežja rut (ERNIP), razpoložljivem ob sprejemanju revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje, tj. 2. junija 2021. Navedena ocena je bila izvedena ob upoštevanju lokalnih okoliščin in dopolnjena s pregledom ukrepov, načrtovanih za doseganje ciljev glede okolja iz točke 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(15) 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 države članice niso bile naprošene, da v osnutkih načrtov izvedbe, predloženih do 1. oktobra 2021, revidirajo svoje lokalne cilje uspešnosti za koledarsko leto 2020 na ključnem področju uspešnosti glede okolja. Zato bi morala biti skladnost lokalnih ciljev uspešnosti glede okolja z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti ocenjena za koledarska leta 2021, 2022, 2023 in 2024.

(16) Osnutki ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja, ki jih je predlagala Portugalska, in ustrezne nacionalne referenčne vrednosti za tretje referenčno obdobje iz ERNIP, izražene kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo, so:

	2021	2022	2023	2024
Osnutki portugalskih ciljev glede okolja *na rutah*, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta *na ruti* za dejansko trajektorijo	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**
Referenčne vrednosti za Portugalsko	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

(17) Komisija ugotavlja, da so osnutki ciljev glede okolja, ki jih je predlagala Portugalska, enaki ustreznim nacionalnim referenčnim vrednostim za vsako koledarsko leto od leta 2021 do leta 2024.

(18) V zvezi s točko 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da je Portugalska v osnutku načrta izvedbe predstavila več ukrepov za doseganje lokalnih ciljev glede okolja, ki vključujejo optimizacijo in razširitev manevrskega območja na terminalih na Madeiri, izvajanje načrta prehoda za navigacijo na podlagi zmogljivosti (PBN), nove strukture standardnih instrumentalnih odhodov (SID) in standardnih instrumentalnih prihodov (STAR) v Cascaisu, sistem za združitev točk za manevrsko območje na terminalih v Lizboni ter več ukrepov za okrepitev čezmejnega sodelovanja s Francijo, Španijo in Marokom.

(19) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je Portugalska že uvedla zračni prostor prostih rut od nivoja letenja 245 na lizbonskem območju z informacijami za letenje (FIR) in za konec leta 2024 načrtuje razširitev zračnega prostora prostih rut na FIR Santa Maria.

(20) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (17) do (19) bi bilo treba osnutke ciljev, vključene v osnutek portugalskega načrta izvedbe, oceniti kot skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja.

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti

(21) 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 Portugalska glede povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let. V skladu s tem so bili predlagani cilji iz osnutka portugalskega načrta izvedbe primerjani z ustreznimi referenčnimi vrednostmi, določenimi v načrtu delovanja omrežja, razpoložljivem ob sprejemanju revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje, tj. 2. junija 2021. Navedena ocena je bila izvedena ob upoštevanju lokalnih okoliščin in dopolnjena s pregledom ukrepov, načrtovanih za doseganje ciljev glede zmogljivosti iz točke 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(22) 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 države članice niso bile naprošene, da v osnutkih načrtov izvedbe, predloženih do 1. oktobra 2021, revidirajo svoje lokalne cilje uspešnosti za koledarsko leto 2020 na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti. Zato bi morala biti skladnost lokalnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti ocenjena za koledarska leta 2021, 2022, 2023 in 2024.

(23) Osnutki ciljev glede zmogljivosti na ruti, ki jih je Portugalska predlagala za tretje referenčno obdobje, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let, ter ustrezne referenčne vrednosti iz načrta delovanja omrežja so:

	2021	2022	2023	2024
Osnutki portugalskih ciljev glede zmogljivosti *na ruti* v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let	**0,09**	**0,13**	**0,13**	**0,13**
Referenčne vrednosti za Portugalsko	0,09	0,13	0,13	0,13

(24) Komisija ugotavlja, da so osnutki ciljev glede zmogljivosti, ki jih je predlagala Portugalska, enaki ustreznim nacionalnim referenčnim vrednostim za vsako koledarsko leto od leta 2021 do leta 2024.

(25) V zvezi s točko 2.1(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da je Portugalska v osnutku načrta izvedbe predstavila več ukrepov za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti na ruti. Navedeni ukrepi vključujejo prehod na novi sistem upravljanja zračnega prometa in prostor za operacije, spremembe zračnega prostora, vključno s pobudami za čezmejni zračni prostor prostih rut, okrepljene postopke upravljanja pretoka zračnega prometa in zmogljivosti ter izvajanje načrta zaposlovanja za precejšnje povečanje EPDČ kontrolorjev zračnega prometa (za 25 % v primerjavi z ravnmi iz leta 2019 do leta 2024).

(26) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (24) in (25) bi bilo treba osnutke ciljev, vključene v osnutek portugalskega načrta izvedbe, oceniti kot skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti.

Pregled osnutkov ciljev glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(27) V zvezi z letališči, ki spadajo na področje uporabe Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 iz člena 1(3) in (4) navedene uredbe, je Komisija dopolnila svojo oceno osnutkov ciljev glede zmogljivosti na ruti s pregledom osnutkov ciljev glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih v skladu s točko 2.1(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. Ugotovljeno je bilo, da navedeni osnutki ciljev vzbujajo pomisleke v zvezi s Portugalsko.

(28) Komisija je pri primerjavi osnutkov nacionalnih ciljev glede povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu z uspešnostjo podobnih letališč v drugem referenčnem obdobju, ki jo je opravila na ravni letališč, ugotovila, da bosta letališče v Lizboni in letališče v Portu predvidoma imeli večje zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa od zamud, napovedanih za podobna letališča.

(29) Zato Komisija meni, da bi morala Portugalska v zvezi s sprejetjem končnega načrta izvedbe v skladu s členom 16, točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 dodatno utemeljiti cilje glede zmogljivosti na terminalih ob upoštevanju zgornjih ugotovitev ali revidirati osnutke ciljev glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa navzdol.

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

(30) 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, ki jih je predložila Portugalska glede ugotovljenih stroškov na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti. Ta merila vključujejo 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.

(31) Ocena ciljev glede stroškovne učinkovitosti na ruti je bila izvedena ob upoštevanju lokalnih okoliščin. Dopolnjena je bila s pregledom ključnih dejavnikov in parametrov, na katerih temeljijo navedeni cilji, kot je določeno v točki 2.1(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(32) Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti na ruti, ki jih je Portugalska predlagala za tretje referenčno obdobje, so:

Območje zaračunavanja na ruti celinske Portugalske	Izhodiščna vrednost za leto 2014	Izhodiščna vrednost za leto 2019	2020–2021	2022	2023	2024
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti *na ruti*, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto *na ruti* (v realnih cenah iz leta 2017)	**36,13 EUR**	**34,88 EUR**	**65,82 EUR**	**40,78 EUR**	**40,37 EUR**	**37,87 EUR**

(33) V zvezi z merilom iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da portugalski trend ugotovljenih stroškov na enoto *na ruti* na ravni območja zaračunavanja v tretjem referenčnem obdobju znaša +2,1 % na leto, kar je slabše od trenda na ravni Unije, ki v istem obdobju znaša +1,0 %.

(34) V zvezi z merilom iz točke 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da portugalski dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto *na ruti* na ravni območja zaračunavanja v drugem in tretjem referenčnem obdobju znaša +0,5 % na leto, kar je slabše od dolgoročnega trenda na ravni Unije, ki v istem obdobju znaša −1,3 %.

(35) Pri primerjavi lokalnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto in trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije iz uvodne izjave (33) oziroma (34) pa bi bilo treba upoštevati, da bo po napovedih STATFOR za Portugalsko rast prometa *na rutah* v tretjem referenčnem obdobju predvidoma precej manjša od povprečne rasti prometa na ravni Unije. Zato bo Portugalska težje dosegla navedena trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije.

(36) V zvezi z merilom iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da portugalska izhodiščna vrednost ugotovljenih stroškov na enoto znaša 34,88 EUR v realnih cenah iz leta 2017 (v nadaljnjem besedilu: EUR2017) in je za 12,2 % nižja od povprečne izhodiščne vrednosti 39,73 EUR v EUR2017 zadevne primerjalne skupine. Komisija ugotavlja, da bodo portugalski ugotovljeni stroški na enoto *na ruti* za leto 2024 še naprej za 9,8 % nižji od povprečja primerjalne skupine.

(37) Komisija je nadalje proučila, ali se odstopanja, ugotovljena v uvodnih izjavah (33) in (34), lahko štejejo za potrebna in sorazmerna v skladu s točko 1.4(d) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317, pod pogojem, da so ugotovljena odstopanja od trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije ali od dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije izključno posledica dodatnih ugotovljenih stroškov, povezanih z ukrepi, potrebnimi za doseganje ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ali z ukrepi prestrukturiranja v smislu člena 2(18) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(38) V zvezi z merilom iz točke 1.4(d)(i) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da je Portugalska v osnutku načrta izvedbe predstavila ukrepe in naložbe, ki jih bo izvajal izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa, in sicer NAV Portugal, za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti.

(39) Portugalska zlasti načrtuje, da bo dala v uporabo nov sistem upravljanja zračnega prometa, saj je sedanji dosegel konec življenjskega cikla in ga je treba nadomestiti. Ta ukrep je dejansko pomemben za zagotovitev ustrezne zmogljivosti v prihodnosti, saj je bil obstoječi sistem upravljanja zračnega prometa odgovoren za precejšnji del zamud pri upravljanju pretoka zračnega prometa, ki jih je v drugem referenčnem obdobju pred izbruhom pandemije COVID-19 povzročil NAV Portugal. Z novim sistemom upravljanja zračnega prometa se bo zmanjšala delovna obremenitev kontrolorjev zračnega prometa na zrakoplov in omogočile nove funkcije, s čimer se bodo zagotovile operativne izboljšave.

(40) Poleg tega Portugalska načrtuje precejšnje povečanje števila dejavnih kontrolorjev zračnega prometa z ekvivalentom polnega delovnega časa v tretjem referenčnem obdobju. Ta razvoj je ključen za to, da bo mogoče do konca tretjega referenčnega obdobja odpreti večje število sektorjev v zračnem prostoru *na rutah* na Portugalskem, s čimer se bo povečala zagotovljena zmogljivost.

(41) Komisija na podlagi podrobne analize organa za oceno uspešnosti meni, da so ustrezni ukrepi, ki jih je Portugalska navedla v osnutku načrta izvedbe, dejansko potrebni za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti. Poleg tega je ob upoštevanju ocene, ki jo je opravil organ za oceno uspešnosti, mogoče sklepati, da so dodatni stroški navedenih ukrepov višji od odstopanj od trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije ter od dolgoročnega trenda ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije iz uvodnih izjav (33) in (34).

(42) Glede na premisleke iz uvodnih izjav (38) do (41) Komisija ugotavlja, da je merilo iz točke 1.4(d)(i) v zvezi s Portugalsko izpolnjeno.

(43) Iz zgornjih ugotovitev izhaja, da ni treba dodatno proučiti, ali bi bilo merilo iz točke 1.4(d)(ii) za Portugalsko izpolnjeno.

(44) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (33) do (43) bi bilo treba osnutke ciljev, vključene v osnutek portugalskega načrta izvedbe, oceniti kot skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

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

(45) V zvezi z letališči, ki spadajo na področje uporabe Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 iz člena 1(3) in (4) navedene uredbe, je Komisija dopolnila svojo oceno osnutkov ciljev glede stroškovne učinkovitosti na ruti s pregledom osnutkov ciljev glede stroškovne učinkovitosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih v skladu s točko 2.1(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. Ugotovljeno je bilo, da navedeni osnutki ciljev ne vzbujajo pomislekov v zvezi s Portugalsko.

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

(46) V skladu s točko 2.1(f) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija v zvezi z oceno osnutkov ciljev glede zmogljivosti svojo oceno dopolnila s pregledom osnutkov sistemov spodbud iz člena 11 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. Komisija je v zvezi s tem proučila, ali osnutki sistemov spodbud izpolnjujejo vsebinske zahteve iz člena 11(1) in (3) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. Ugotovljeno je bilo, da osnutki sistemov spodbud iz osnutka portugalskega načrta izvedbe vzbujajo pomisleke.

(47) Komisija ugotavlja, da sistem spodbud za zmogljivost *na rutah* in sistem spodbud za zmogljivost na terminalih, predlagana v osnutku portugalskega načrta izvedbe, zajemata največjo finančno neugodnost v višini 0,5 % ugotovljenih stroškov in največjo finančno prednost v višini 0,5 % ugotovljenih stroškov.

(48) Na podlagi strokovnega mnenja, ki ga je v zvezi s temi sistemi spodbud zagotovil organ za oceno uspešnosti, Komisija močno dvomi, da bi predlagana največja finančna neugodnost, ki znaša 0,5 % ugotovljenih stroškov, kakor koli bistveno vplivala na tvegane prihodke, kot se zahteva v skladu s členom 11(3), točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(49) Zato bi morala Portugalska v povezavi s sprejetjem končnega načrta izvedbe v skladu s členom 16, točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 revidirati svoje sisteme spodbud za doseganje ciljev glede zmogljivosti na ruti 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 se to izrecno zahteva v skladu s členom 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

(50) Komisija je na podlagi ocene iz uvodnih izjav (9) do (49) ugotovila, da so cilji uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, ki ga je predložila Portugalska, skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti.

(51) 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 proučile sporočene stroške odkrivanja brezpilotnih zrakoplovov na letališčih. Ta sklep ne posega v ugotovitve in sklepe Komisije o temi stroškov odkrivanja brezpilotnih zrakoplovov.

(52) 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 –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Cilji uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, ki ga je predložila Portugalska v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004, navedeni v Prilogi k temu sklepu, so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje iz Izvedbenega sklepa (EU) 2021/891.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Portugalsko republiko.

V Bruslju, 13. aprila 2022

Za Komisijo
Adina VĂLEAN
članica Komisije

PRILOGA

Cilji uspešnosti, vključeni v osnutek načrta izvedbe, ki ga je Portugalska predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, v zvezi s katerimi je bilo ugotovljeno, da so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE VARNOSTI

Učinkovitost upravljanja varnosti

Portugalska	**Cilji glede učinkovitosti upravljanja varnosti, izraženi kot raven izvajanja, ki sega od ravni EASA A do D**				
Zadevni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	**Cilj upravljanja varnosti**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
NAV Portugal	Varnostna politika in cilji	C	C	C	**C**
	Obvladovanje varnostnega tveganja	C	C	C	**D**
	Zagotavljanje varnosti	C	C	C	**C**
	Spodbujanje varnosti	C	C	C	**C**
	Kultura varnosti	C	C	C	**C**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE OKOLJA

Povprečna horizontalna učinkovitost leta *na ruti* za dejansko trajektorijo

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki portugalskih ciljev glede okolja *na rutah*, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta *na ruti* za dejansko trajektorijo	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**	**1,80 %**
Referenčne vrednosti za Portugalsko	1,80 %	1,80 %	1,80 %	1,80 %

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE ZMOGLJIVOSTI

Povprečne minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let *na ruti*

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki portugalskih ciljev glede zmogljivosti *na ruti* v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let	**0,09**	**0,13**	**0,13**	**0,13**
Referenčne vrednosti za Portugalsko	0,09	0,13	0,13	0,13

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Ugotovljeni stroški na enoto *na ruti* za navigacijske službe zračnega prometa

Območje zaračunavanja *na ruti* celinske Portugalske	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti *na ruti*, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto *na ruti* (v realnih cenah iz leta 2017)	**36,13 EUR**	**34,88 EUR**	**65,82 EUR**	**40,78 EUR**	**40,37 EUR**	**37,87 EUR**