SKLEP KOMISIJE (EU) 2022/773

z dne 13. aprila 2022

o skladnosti ciljev uspešnosti, vključenih v osnutek načrta izvedbe, ki ga je Italija 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) 2294)

(Besedilo v italijanskem 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 Italija.

(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 Italija, 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 Italija 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 Italija 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 (Besedilo velja za EGP) (UL L 195, 3.6.2021, str. 3).

Italija	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**
ENAV	Varnostna politika in cilji	C	C	C	**C**
	Obvladovanje varnostnega tveganja	C	C	D	**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 Italija predlagala za izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa (ENAV), je Komisija ugotovila, da naj bi bila raven vseevropskega cilja uspešnosti glede cilja obvladovanja varnostnih tveganj dosežena v letu 2023, 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 Italija, določa različne ukrepe za ENAV za doseganje lokalnih varnostnih ciljev, kot so centralizacija varnostnih podatkov in razvoj novih metodologij za varnostne preiskave, izboljšanje „kulture varnosti“ in „učinkovitosti upravljanja varnosti“ z novimi raziskavami in akcijskimi načrti ter izboljšanje „obvladovanja varnostnega tveganja“ z okrepljenimi postopki ocenjevanja in spremljanja.

(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 italijanskega 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 Italija glede povprečne horizontalne učinkovitosti leta *na ruti* za dejansko trajektorijo. V skladu s tem so bili predlagani cilji iz osnutka italijanskega 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 Italija, 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**
Osnutek italijanskih ciljev glede okolja *na rutah*, izražen kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na rutah za dejansko trajektorijo	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**
Referenčne vrednosti za Italijo	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

(17) Komisija ugotavlja, da so osnutki ciljev glede okolja, ki jih je predlagala Italija, 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 Italija v osnutku načrta izvedbe predstavila ukrepe za doseganje lokalnih ciljev glede okolja, ki vključujejo načrt prenosa za navigacijo na podlagi zmogljivosti, izboljšave upravljanja prihodov na petih večjih letališčih, reorganizacijo več kontroliranih con in večjo uporabo prožne uporabe zračnega prostora za ustreznejši odziv na povpraševanje.

(19) Poleg tega Komisija ugotavlja, da je Italija že uvedla zračni prostor prostih rut nad nivojem letenja 305, in spodbuja Italijo, naj razširi svojo uporabo zračnega prostora prostih rut v tretjem referenčnem obdobju.

(20) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (17) in (19) bi bilo treba osnutke ciljev, vključene v osnutek italijanskega 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 Italija glede povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa *na ruti* na let. V skladu s tem so bili predlagani cilji iz osnutka italijanskega 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 rutah*, ki jih je Italija 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 italijanskih ciljev glede zmogljivosti *na rutah* v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let	**0,07**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenčne vrednosti za Italijo	0,07	0,11	0,11	0,11

(24) Komisija ugotavlja, da so osnutki ciljev glede zmogljivosti, ki jih je predlagala Italija, 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 Italija v osnutku načrta izvedbe predstavila več ukrepov za doseganje lokalnih ciljev glede zmogljivosti *na rutah*. Ti ukrepi vključujejo nadaljnje izboljšave pri uporabi koncepta prilagodljive konfiguracije, uvedbo novega sistema upravljanja zračnega prometa, povečanje EPDČ kontrolorjev zračnega prometa v večini centrov območne kontrole in več ukrepov za izboljšanje upravljanja zračnega prostora.

(26) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (24) in (25) bi bilo treba osnutke ciljev, vključene v osnutek italijanskega 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 rutah* 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 z Italijo.

(28) Prvič, Komisija je ugotovila, da so predlagani cilji za tretje referenčno obdobje za povprečno zamudo pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu v razponu od 0,41 do 0,30 minute na let za koledarska leta 2021 do 2024 višji od dosežene uspešnosti glede zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa pri prihodu proti koncu drugega referenčnega obdobja, in sicer od 0,12 do 0,29 minute na let za koledarski leti 2018 in 2019.

(29) Drugič, 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 Linate v Milanu in letališče v Benetkah predvidoma imela večje zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa od zamud, napovedanih za podobna letališča.

(30) Zato Komisija meni, da bi morala Italija 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 za tretje referenčno obdobje ob upoštevanju ugotovitev iz uvodnih izjav (28) in (29) ali navedene cilje revidirati navzdol.

Ocena osnutkov ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

(31) 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 Italija 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.

(32) 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.

(33) Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti *na rutah*, ki jih je predlagala Italija za tretje referenčno obdobje, so:

Italijansko območje zaračunavanja *na ruti*	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki ciljev glede stroškovne učinkovitosti *na rutah*, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**79,97 EUR**	**63,46 EUR**	**123,72 EUR**	**73,67 EUR**	**61,52 EUR**	**57,80 EUR**

(34) V zvezi z merilom iz točke 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da italijanski trend ugotovljenih stroškov na enoto *na ruti* na ravni območja zaračunavanja v tretjem referenčnem obdobju znaša −2,3 %, kar je bolje od trenda na ravni Unije, ki v istem obdobju znaša +1,0 %.

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

(36) V zvezi z merilom iz točke 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da italijanska izhodiščna vrednost ugotovljenih stroškov na enoto znaša 63,46 EUR v realnih cenah iz leta 2017 (v nadaljnjem besedilu: EUR2017) in je za 7,2 % višja od povprečne izhodiščne vrednosti 59,18 EUR v EUR2017 zadevne primerjalne skupine. Komisija ugotavlja, da so ugotovljeni stroški na enoto *na ruti* za Italijo še naprej višji od povprečja primerjalne skupine v celotnem tretjem referenčnem obdobju, pri čemer razlika znaša 3,6 % za leto 2024.

(37) Kot je navedeno v uvodnih izjavah (34) in (35), je jasno, da Italija s precejšnjo razliko presega trend ugotovljenih stroškov na enoto na vseevropski ravni v tretjem referenčnem obdobju in tudi dolgoročni trend ugotovljenih stroškov na enoto na vseevropski ravni. Poleg tega so italijanski ugotovljeni stroški na enoto leta 2024 nižji od izhodiščnih vrednosti za leti 2014 in 2019, kar kaže, da se učinkovito povečanje stroškovne učinkovitosti doseže na srednjeročni in dolgoročni ravni. Ne glede na razliko med italijansko izhodiščno vrednostjo in povprečjem primerjalne skupine, ugotovljeno v uvodni izjavi (36), je za Italijo razvoj stroškovne učinkovitosti boljši od trendov na ravni Unije, kar zagotavlja zadostno podlago za vzpostavitev skladnosti z vseevropskimi cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za tretje referenčno obdobje.

(38) Na podlagi ugotovitev iz uvodnih izjav (34) do (37) bi bilo treba osnutke ciljev, vključene v osnutek italijanskega 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

(39) 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 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 vzbujajo pomisleke v zvezi z Italijo.

(40) Komisija pri primerjavi trenda ugotovljenih stroškov na enoto na terminalih z uspešnostjo podobnih letališč za tretje referenčno obdobje ugotavlja, da so ocenjeni ugotovljeni stroški na enoto za letališči Fiumicino v Rimu in Linate v Milanu precej nad mediano ugotovljenih stroškov na enoto ustreznih letališč.

(41) Zato Komisija meni, da bi morala Italija v zvezi s sprejetjem končnega načrta izvedbe v skladu s členom 16, točka (a), Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 dodatno utemeljiti cilje glede stroškovne učinkovitosti na terminalih za tretje referenčno obdobje ob upoštevanju ugotovitev iz uvodne izjave (40) ali navedene cilje revidirati navzdol.

SKLEPNE UGOTOVITVE

(42) Komisija je na podlagi ocene iz uvodnih izjav (9) do (41) ugotovila, da so cilji uspešnosti iz osnutka načrta izvedbe, ki ga je predložila Italija, skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti.

(43) 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 nadalje proučile sporočene stroške odkrivanja brezpilotnih zrakoplovov na letališčih v okviru preverjanja skladnosti s cenami na enoto. Ta sklep ne posega v ugotovitve in sklepe Komisije o temi stroškov odkrivanja brezpilotnih zrakoplovov.

(44) 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 Italija 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 Italijansko republiko.

V Bruslju, 13. aprila 2022

Za Komisijo
Adina VĂLEAN
članica Komisije

PRILOGA

Cilji uspešnosti, vključeni v osnutek načrta izvedbe, ki ga je Italija predložila v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004, 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

Italija	**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**
ENAV	Varnostna politika in cilji	C	C	C	**C**
	Obvladovanje varnostnega tveganja	C	C	D	**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 italijanskih ciljev glede okolja *na rutah*, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta *na ruti* za dejansko trajektorijo	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**	**2,67 %**
Referenčne vrednosti za Italijo	2,67 %	2,67 %	2,67 %	2,67 %

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE ZMOGLJIVOSTI

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

	2021	**2022**	**2023**	**2024**
Osnutki italijanskih ciljev glede zmogljivosti *na ruti* v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let	**0,07**	**0,11**	**0,11**	**0,11**
Referenčne vrednosti za Italijo	0,07	0,11	0,11	0,11

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

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

Italijansko območje zaračunavanja *na ruti*	**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)	**79,97 EUR**	**63,46 EUR**	**123,72 EUR**	**73,67 EUR**	**61,52 EUR**	**57,80 EUR**