SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2023/176

z dne 14. decembra 2022

o skladnosti ciljev uspešnosti, vključenih v revidirani osnutek načrta izvedbe, ki ga je Francija 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) 9230)

(Besedilo v angleškem 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]) in zlasti člena 11(3), točka (c), 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 ([2]) ter zlasti člena 15(2) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

SPLOŠNI PREMISLEKI

(1) Države članice morajo v skladu s členom 10 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 na nacionalni ravni ali ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora pripraviti načrte izvedbe, ki morajo vključevati zavezujoče cilje uspešnosti za vsako referenčno obdobje načrta izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja. Ti cilji uspešnosti morajo biti skladni z vseevropskimi cilji, ki jih je Komisija sprejela za zadevno referenčno obdobje.

(2) Vseevropski cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje so bili prvotno določeni v Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2019/903 ([3]). Ker so bili navedeni vseevropski cilji uspešnosti in osnutki načrtov izvedbe za tretje referenčno obdobje, ki so jih države članice naknadno predložile oktobra 2019, pripravljeni pred izbruhom pandemije COVID-19 marca 2020, v njih ni upoštevano znatno zmanjšanje zračnega prometa zaradi ukrepov, ki so jih države članice in tretje države sprejele za zajezitev pandemije.

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 1.
([2]) 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).

(3) 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 (EU) 2019/317. Komisija je 2. junija 2021 sprejela Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2021/891 ([5]) o določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje. Na njegovi podlagi so države članice oktobra 2021 Komisiji predložile osnutke načrtov izvedbe z revidiranimi lokalnimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje.

(4) Komisija je 13. aprila 2022 sprejela Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2022/728 ([6]), ki je bil naslovljen na Belgijo, Nemčijo, Grčijo, Francijo, Ciper, Latvijo, Luksemburg, Malto, Nizozemsko, Romunijo in Švedsko. V navedenem sklepu je izpostavljeno, da v zvezi z osnutkom načrta izvedbe na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora (v nadaljnjem besedilu: osnutek načrta izvedbe FABEC), ki ga je skupaj z Belgijo, Nemčijo, Luksemburgom in Nizozemsko pripravila Francoska republika (v nadaljnjem besedilu: Francija), cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti na rutah za belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja niso v skladu z vseevropskimi cilji uspešnosti, zato je Komisija izdala priporočila za revizijo navedenih ciljev. Izvedbeni sklep (EU) 2022/728 ni vseboval ugotovitev glede ciljev uspešnosti, ki veljajo za navigacijske službe zračnega prometa v zračnem prostoru Francije.

(5) V odziv na rusko vojno agresijo 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. Navedeni omejevalni ukrepi in protiukrepi, ki jih je sprejela Rusija, so privedli do sprememb v zračnem prometu v evropskem zračnem prostoru. Nekatere države članice je močno prizadelo znatno zmanjšanje števila preletov v zračnem prostoru, za katerega so odgovorne. Vendar je učinek na število letov, ugotovljen na ravni Unije, omejen v nasprotju z velikim upadom zračnega prometa po vsej Evropi, ki je bil posledica izbruha pandemije COVID-19.

(6) Francija je 13. julija 2022 skupaj z Belgijo, Nemčijo, Luksemburgom in Nizozemsko Komisiji predložila revidiran osnutek načrta izvedbe FABEC za tretje referenčno obdobje.

(7) Komisija je 24. oktobra 2022 sklenila, da revidirani cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, predlagani za belgijsko in luksemburško območje zaračunavanja na rutah, še naprej povzročajo dvome glede njihove skladnosti z vseevropskimi cilji uspešnosti. Komisija je zato začela podroben pregled v skladu s členom 15(3) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 v zvezi s cilji uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC, predloženega 13. julija 2022. Komisija je Belgijo, Francijo, Nemčijo, Luksemburg in Nizozemsko o tem obvestila s Sklepom (EU) 2022/2255 ([7]).

(8) Francija je 28. oktobra 2022 Komisijo obvestila, da je odstopila od revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC, in ji predložila revidiran osnutek načrta izvedbe za tretje referenčno obdobje, določen na nacionalni ravni (v nadaljnjem besedilu: revidirani osnutek nacionalnega načrta izvedbe). Revidirani osnutek nacionalnega načrta izvedbe ohranja cilje uspešnosti za navigacijske službe zračnega prometa v zračnem prostoru Francije na ravni iz revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC, predloženega 13. julija 2022. Iz revidiranega osnutka načrta izvedbe FABEC niso za Francijo izhajale nobene dodatne koristi ali sinergije, povezane z uspešnostjo. Revidirani osnutek nacionalnega načrta izvedbe ne vključuje negativnih vplivov zaradi prekinitve načrtovanja izvedbe in dejavnosti določanja ciljev na ravni FABEC.

([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).

([6]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2022/728 z dne 13. aprila 2022 o neskladnosti nekaterih ciljev uspešnosti iz osnutkov nacionalnih načrtov izvedbe ali načrtov izvedbe na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora, ki so jih v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta predložili Belgija, Nemčija, Grčija, Francija, Ciper, Latvija, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Romunija in Švedska, z vseevropskimi cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje ter o določitvi priporočil za revizijo navedenih ciljev (UL L 135, 12.5.2022, str. 4).

([7]) Sklep Komisije (EU) 2022/2255 z dne 24. oktobra 2022 o začetku podrobnega pregleda nekaterih ciljev uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe za tretje referenčno obdobje, ki so ga na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora v skladu z Uredbo (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta predložili Belgija, Nemčija, Francija, Luksemburg in Nizozemska (UL L 297, 17.11.2022, str. 71).

(9) 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 oceno revidiranega osnutka nacionalnega načrta izvedbe.

(10) Komisija je v skladu s členom 15(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317 in ob upoštevanju lokalnih razmer ocenila skladnost lokalnih ciljev uspešnosti iz revidiranega osnutka nacionalnega načrta izvedbe Francije, in sicer na podlagi meril za ocenjevanje iz točke 1 Priloge IV k navedeni uredbi. Komisija je za vsako ključno področje uspešnosti in z njim povezane cilje uspešnosti oceno dopolnila s pregledom elementov iz točke 2 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(11) V osnovni napovedi prometa službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR), objavljeni junija 2022, so upoštevane spremenjene razmere glede zračnega prometa v evropskem zračnem prostoru po ruski vojni agresiji proti Ukrajini. Na podlagi navedene napovedi Komisija ugotavlja, da se za Francijo ne pričakujejo večje spremembe v tokovih zračnega prometa v tretjem referenčnem obdobju zaradi ruske vojne agresije proti Ukrajini. Zato navedene spremenjene razmere ne vplivajo neposredno na cilje uspešnosti iz revidiranega osnutka nacionalnega načrta izvedbe ali na oceno navedenih ciljev, ki jo Komisija opravi glede njihove skladnosti z vseevropskimi cilji uspešnosti.

(12) Francija se izjemoma strinja, da se odpove pravicam iz člena 342 Pogodbe o delovanju Evropske unije v povezavi s členom 3 Uredbe št. 1/1958 ([8]) ter da se ta sklep sprejme in priglasi v angleškem jeziku.

OCENA KOMISIJE

Ocena ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti

(13) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede varnosti, je Komisija skladnost ciljev iz revidiranega osnutka nacionalnega načrta izvedbe, ki ga je predložila Francija, glede učinkovitosti varnostnega upravljanja izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa ocenila v skladu s točko 1.1 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(14) Lokalni cilji uspešnosti glede varnosti, ki jih je Francija predlagala glede učinkovitosti varnostnega upravljanja, razčlenjeni po ciljih varnostnega upravljanja in izraženi kot raven izvajanja, so:

Francija	**Cilji glede učinkovitosti varnostnega upravljanja, izraženi kot raven izvajanja**, ki sega od ravni A do ravni D Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA)				
Zadevni izvajalec navigacijskih služb zračnega prometa	**Cilj varnostnega upravljanja**	**2022**	**2023**	**2024**	***Vseevropski cilji (2024)***
DSNA	Varnostna politika in cilji	C	C	**C**	***C***
	Obvladovanje varnostnega tveganja	D	D	**D**	***D***
	Zagotavljanje varnosti	C	C	**C**	***C***
	Spodbujanje varnosti	C	C	**C**	***C***
	Kultura varnosti	C	C	**C**	***C***

([8]) Uredba št. 1 o določitvi jezikov, ki se uporabljajo v Evropski gospodarski skupnosti (UL 17, 6.10.1958, str. 385/58).

(15) Cilji uspešnosti glede varnosti, ki jih je Francija predlagala glede svojega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa (*Direction des Services de la Navigation Aérienne* – DSNA), so skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti.

(16) Komisija ugotavlja, da so v revidiranem osnutku nacionalnega načrta izvedbe določeni ukrepi za DSNA za doseganje lokalnih ciljev glede varnosti, kot so dejavnosti v podporo kulturi varnosti, posodobljeni postopki za ugotovitev in analizo nevarnosti ter izboljšave pri obvladovanju varnostnega tveganja.

(17) Glede na uvodne izjave 14, 15 in 16 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 torej treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede varnosti, vključene v revidirani osnutek nacionalnega načrta izvedbe, šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti.

Ocena ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja

(18) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede okolja, je bila skladnost ciljev, ki jih je Francija predložila glede povprečne horizontalne učinkovitosti leta na ruti za dejansko trajektorijo, ocenjena v skladu s točko 1.2 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem so bili predlagani cilji iz revidiranega osnutka nacionalnega načrta izvedbe primerjani z zadevnimi referenčnimi vrednostmi za horizontalno učinkovitost leta na ruti, določenimi v načrtu za izboljšanje evropskega omrežja rut (ERNIP), ki je bil na voljo ob sprejetju revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje, tj. junija 2021.

(19) Za leto 2020 vseevropski cilj uspešnosti za tretje referenčno obdobje na ključnem področju uspešnosti glede okolja, ki je bil pred izbruhom pandemije COVID-19 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. Podobno v revidiranih osnutkih načrtov izvedbe tudi ni mogoče retroaktivno spremeniti lokalnih ciljev uspešnosti glede okolja za leto 2021, ki so jih države članice določile v osnutkih načrtov izvedbe, predloženih oktobra 2021. Zato bi bilo treba skladnost lokalnih ciljev uspešnosti glede okolja z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti oceniti za leta 2022, 2023 in 2024.

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

Francija	**2022**	**2023**	**2024**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede okolja, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo	**2,83 %**	**2,83 %**	**2,83 %**
Referenčne vrednosti	2,83 %	2,83 %	2,83 %

(21) Komisija ugotavlja, da so cilji uspešnosti glede okolja, ki jih je predlagala Francija, enaki ustreznim nacionalnim referenčnim vrednostim za vsako od let 2022, 2023 in 2024.

(22) Komisija ugotavlja, da je Francija v svojem revidiranem osnutku nacionalnega načrta izvedbe predstavila ukrepe za doseganje lokalnih ciljev glede okolja, ki vključujejo izboljšano razpoložljivost rut, uvedbo navigacije na podlagi zmogljivosti in operacij stalnega spuščanja, izboljšanje prilagodljive uporabe zračnega prostora ter uvedbo zračnega prostora prostih rut. Komisija nadalje poziva Francijo, naj izvede vse priporočene ukrepe iz ERNIP za izboljšanje trajektorij na rutah.

(23) Glede na uvodne izjave 20, 21 in 22 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede okolja, vključene v revidirani osnutek nacionalnega načrta izvedbe, šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti.

Ocena ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti

(24) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede zmogljivosti, je bila skladnost ciljev, ki jih je Francija predložila glede povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let, ocenjena v skladu s točko 1.3 Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317. V skladu s tem so bili cilji iz revidiranega osnutka načrta izvedbe primerjani z ustreznimi referenčnimi vrednostmi, določenimi v načrtu delovanja omrežja, ki je bil na voljo ob sprejetju revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje, tj. 2. junija 2021.

(25) Za leto 2020 vseevropski cilj uspešnosti za tretje referenčno obdobje na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ki je bil pred izbruhom pandemije COVID-19 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. Podobno v revidiranih osnutkih načrtov izvedbe tudi ni mogoče retroaktivno spremeniti lokalnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti za leto 2021, ki so jih države članice določile v osnutkih načrtov izvedbe, predloženih oktobra 2021. Zato bi bilo treba skladnost lokalnih ciljev uspešnosti glede zmogljivosti z ustreznimi vseevropskimi cilji uspešnosti oceniti za leta 2022, 2023 in 2024.

(26) Cilji glede zmogljivosti na rutah, ki jih je Francija 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:

Francija	**2022**	**2023**	**2024**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let	**0,25**	**0,25**	**0,25**
Referenčne vrednosti	0,25	0,25	0,25

(27) Komisija ugotavlja, da so cilji glede zmogljivosti, ki jih je predlagala Francija, enaki ustreznim nacionalnim referenčnim vrednostim za vsako od let 2022, 2023 in 2024.

(28) Komisija ugotavlja, da je Francija v svojem revidiranem osnutku nacionalnega načrta izvedbe predstavila ukrepe za dosego lokalnih ciljev glede zmogljivosti na rutah. Navedeni ukrepi vključujejo posodobitev sistema upravljanja zračnega prometa in zadevnih orodij, večje število ekvivalentov polnega delovnega časa kontrolorjev zračnega prometa, izboljšave pri organizaciji usposabljanja in razporejanja dela kontrolorjev zračnega prometa ter večjo prožnost v zvezi z delovnim časom kontrolorjev zračnega prometa.

(29) Glede na uvodne izjave 26, 27 in 28 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, vključene v revidirani osnutek nacionalnega načrta izvedbe, šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti.

Pregled ciljev glede zmogljivosti za navigacijske službe zračnega prometa na terminalih

(30) V zvezi z letališči, ki spadajo na področje uporabe Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, kot je določeno v členu 1(3) in (4) navedene uredbe, je Komisija dopolnila svojo oceno ciljev glede zmogljivosti na rutah s pregledom 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 cilji ne vzbujajo pomislekov v zvezi s Francijo.

Ocena ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

(31) Komisija je ocenila skladnost ciljev glede stroškovne učinkovitosti, predlaganih v revidiranem osnutku nacionalnega načrta izvedbe, v skladu z merili iz točke 1.4(a), (b) in (c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317.

(32) Cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah, ki jih je Francija predlagala za tretje referenčno obdobje, so:

Francosko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**65,24 EUR**	**59,43 EUR**	**132,06 EUR**	**76,14 EUR**	**62,09 EUR**	**58,56 EUR**

(33) V zvezi s točko 1.4(a) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da gibanje ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja v tretjem referenčnem obdobju znaša –0,4 %, kar je boljše od gibanja na ravni Unije, ki v istem obdobju znaša +1,0 %.

(34) V zvezi s točko 1.4(b) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da dolgoročno gibanje ugotovljenih stroškov na enoto na ruti na ravni območja zaračunavanja v drugem in tretjem referenčnem obdobju znaša –1,2 %, kar je slabše od dolgoročnega gibanja na ravni Unije, ki v istem obdobju znaša –1,3 %.

(35) V zvezi s točko 1.4(c) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 Komisija ugotavlja, da francoska izhodiščna vrednost ugotovljenih stroškov na enoto znaša 59,43 EUR v realnih cenah iz leta 2017 in je za 1,8 % nižja od povprečne izhodiščne vrednosti 60,53 EUR v realnih cenah iz leta 2017 ustrezne primerjalne skupine.

(36) Očitno je, da je gibanje ugotovljenih stroškov na enoto v Franciji v tretjem referenčnem obdobju boljše od ustreznega gibanja na ravni Unije in da je francoska izhodiščna vrednost za leto 2019 pod povprečjem primerjalne skupine. Poleg tega Francija izkazuje opazno znižanje ugotovljenih stroškov na enoto v drugem in tretjem referenčnem obdobju. Komisija zato glede Francije meni, da manjše odstopanje od dolgoročnega gibanja ugotovljenih stroškov na enoto na ravni Unije, navedeno v uvodni izjavi 34, ne pomeni, da ni mogoče ugotoviti skladnosti ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti z vseevropskimi cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti.

(37) Glede na uvodne izjave 32 do 36 bi bilo treba cilje na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, vključene v revidirani osnutek nacionalnega načrta izvedbe, šteti za skladne z vseevropskimi cilji uspešnosti.

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

(38) V zvezi z letališči, ki spadajo na področje uporabe Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, kot je določeno v členu 1(3) in (4) navedene uredbe, je Komisija dopolnila svojo oceno ciljev glede stroškovne učinkovitosti na rutah s pregledom 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 cilji ne vzbujajo pomislekov v zvezi s Francijo.

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

(39) V skladu s točko 2.1(f) Priloge IV k Izvedbeni uredbi (EU) 2019/317 je Komisija dopolnila svojo oceno ciljev glede zmogljivosti s pregledom sistemov spodbud iz člena 11 Izvedbene uredbe (EU) 2019/317. Komisija je v zvezi s tem proučila, ali predlagani sistemi spodbud izpolnjujejo vsebinske zahteve iz člena 11(1) in (3) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317.

(40) Komisija je v Izvedbenem sklepu (EU) 2022/728 ugotovila, da mora Francija revidirati svoje sisteme spodbud za doseganje ciljev glede zmogljivosti na terminalih in na rutah, tako da bi bila največja finančna neugodnost, ki izhaja iz navedenih sistemov spodbud, določena na ravni, ki bistveno vpliva na tvegane prihodke. Vendar Komisija ugotavlja, da Francija v primerjavi z osnutkom načrta izvedbe FABEC, predloženim leta 2021, in revidiranim osnutkom načrta izvedbe FABEC, predloženim 13. julija 2022, ni spremenila navedenih sistemov spodbud.

(41) Glede na uvodno izjavo 40 Komisija zato ugotavlja, da sistemi spodbud iz revidiranega osnutka nacionalnega načrta izvedbe še vedno vzbujajo pomisleke. Komisija zato ponovno poudarja svoje stališče, da bi morala Francija 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 terminalih in na rutah, tako da bi bile največje finančne neugodnosti, ki izhajajo iz navedenih sistemov spodbud, določene na ravni, ki bistveno vpliva na tvegane prihodke, kot se to izrecno zahteva 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

(42) Komisija na podlagi zgoraj navedenega ugotavlja, da so cilji uspešnosti iz revidiranega osnutka nacionalnega načrta izvedbe, ki ga je predložila Francija, skladni z vseevropskimi cilji uspešnosti –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Cilji uspešnosti iz revidiranega osnutka načrta izvedbe, ki ga je Francija predložila 28. oktobra 2022 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 Francosko republiko.

V Bruslju, 14. decembra 2022

Za Komisijo
Adina-Ioana VĂLEAN
članica Komisije

PRILOGA

Cilji uspešnosti, vključeni v revidirani osnutek načrta izvedbe, ki ga je Francija 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 varnostnega upravljanja

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

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE OKOLJA

Povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo

Francija	**2022**	**2023**	**2024**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede okolja, izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo	**2,83 %**	**2,83 %**	**2,83 %**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE ZMOGLJIVOSTI

Povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let v minutah

Francija	**2022**	**2023**	**2024**
Cilji na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, izraženi v minutah zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let	**0,25**	**0,25**	**0,25**

KLJUČNO PODROČJE USPEŠNOSTI GLEDE STROŠKOVNE UČINKOVITOSTI

Ugotovljeni stroški na enoto za navigacijske službe zračnega prometa na ruti

Francosko območje zaračunavanja na rutah	**Izhodiščna vrednost za leto 2014**	**Izhodiščna vrednost za leto 2019**	**2020–2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Cilji glede stroškovne učinkovitosti na rutah, izraženi kot ugotovljeni stroški na enoto na ruti (v realnih cenah iz leta 2017)	**65,24 EUR**	**59,43 EUR**	**132,06 EUR**	**76,14 EUR**	**62,09 EUR**	**58,56 EUR**