

ODLUKE

PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE (EU) 2022/728

od 13. travnja 2022.

o neusklađenosti određenih ciljeva performansi navedenih u nacrtima planova performansi na nacionalnoj razini i na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora koje su dostavili Belgija, Njemačka, Grčka, Francuska, Cipar, Latvija, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Rumunjska i Švedska u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 Europskog parlamenta i Vijeća s ciljevima performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje te o donošenju preporuka za reviziju tih ciljeva

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2022) 2283)

(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom, francuskom, grčkom, latvijskom, malteškom, nizozemskom, njemačkom, rumunjskom i švedskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

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

nakon savjetovanja s Odborom za jedinstveno nebo,

budući da:

OPĆE NAPOMENE

Pozadina

- (1) U skladu s člankom 11. Uredbe (EZ) br. 549/2004 treba uspostaviti shemu izvedbe usluga u zračnoj plovidbi i mrežnih funkcija. Nadalje, u skladu s člankom 10. Provedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 ⁽²⁾ države članice trebaju utvrditi obvezujuće ciljeve performansi na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora (FAB-ova) za svako referentno razdoblje programa performansi za usluge u zračnoj plovidbi i mrežne funkcije. Ti ciljevi performansi moraju biti u skladu s ciljevima na razini Unije koje je Komisija donijela za predmetno referentno razdoblje. Komisija je odgovorna za ocjenjivanje usklađenosti predloženih ciljeva performansi navedenih u nacrtima planova performansi s ciljevima performansi na razini Unije na temelju kriterija za ocjenjivanje utvrđenih u Prilogu IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.
- (2) Od prvog tromjesečja kalendarske godine 2020. pandemija bolesti COVID-19 uvelike je utjecala na sektor zračnog prometa i dovela je do znatnog smanjenja opsega zračnog prometa u odnosu na razine prije pandemije zbog mjera koje su države članice i treće zemlje poduzele radi njezina ograničavanja.

⁽¹⁾ SL L 96, 31.3.2004., str. 1.

⁽²⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 od 11. veljače 2019. o utvrđivanju programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba i stavljanju izvan snage provedbenih uredaba (EU) br. 390/2013 i (EU) br. 391/2013 (SL L 56, 25.2.2019., str. 1.).

- (3) Ciljevi performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje prvotno su utvrđeni u Provedbenoj odluci Komisije (EU) 2019/903 ⁽³⁾. Budući da su ti ciljevi performansi na razini Unije i nacrti planova performansi za treće referentno razdoblje koje su države članice naknadno dostavile sastavljeni prije pandemije bolesti COVID-19, u njima se nisu mogle uzeti u obzir kasnije znatno promijenjene okolnosti u zračnom prometu.
- (4) Kao odgovor na utjecaj pandemije bolesti COVID-19 na pružanje usluga u zračnoj plovidbi, u Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2020/1627 utvrđene su izvanredne mjere za treće referentno razdoblje kojima se odstupa od odredaba Provedbene uredbe (EU) 2019/317 ⁽⁴⁾. U skladu s člankom 2. stavkom 1. Provedbene uredbe (EU) 2020/1627 Komisija je 2. lipnja 2021. donijela Provedbenu odluku Komisije (EU) 2021/891 ⁽⁵⁾ kojom se utvrđuju revidirani ciljevi performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje u ključnim područjima performansi povezanim sa sigurnošću, okolišem, kapacitetom i troškovnom učinkovitošću.
- (5) Sve države članice izradile su i donijele nacрте planova performansi koji sadržavaju revidirane lokalne ciljeve performansi za treće referentno razdoblje i dostavile su ih Komisiji na ocjenjivanje do 1. listopada 2021. Nakon provjere potpunosti tih nacрта planova performansi Komisija je od država članica zatražila da dostave ažurirane nacрте planova performansi do 17. studenoga 2021. Ocjena Komisije iz ove Odluke temelji se na ažuriranim nacrtima planova performansi koje su dostavile države članice.
- (6) Tijelo za ocjenu performansi, koje pomaže Komisiji u provedbi programa performansi u skladu s člankom 11. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 549/2004, dostavilo je Komisiji izvješće i u njemu iznijelo svoje savjete o ocjenjivanju nacрта planova performansi za treće referentno razdoblje.

Kriteriji za ocjenjivanje

- (7) Komisija je u skladu s člankom 14. stavkom 1. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 ocijenila usklađenost nacionalnih ciljeva ili ciljeva na razini FAB-ova na temelju kriterija za ocjenjivanje utvrđenih u točki 1. Priloga IV. toj provedbenoj uredbi uzimajući u obzir lokalne okolnosti. U pogledu svakog ključnog područja performansi i s njima povezanih ciljeva performansi nadopunila je ocjenjivanje revizijom nacрта planova performansi u odnosu na elemente utvrđene u točki 2. Priloga IV. toj provedbenoj uredbi.
- (8) Komisija je u pogledu ključnog područja performansi povezanog sa sigurnošću ocijenila usklađenost ciljeva koje su dostavile države članice u vezi s djelotvornošću upravljanja sigurnošću pružatelja usluga u zračnoj plovidbi na temelju kriterija utvrđenog u točki 1.1. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Ta je ocjena provedena uzimajući u obzir lokalne okolnosti i nadopunjena je revizijom mjera kojima se nastoje ostvariti ciljevi sigurnosti u pogledu elemenata utvrđenih u točki 2.1. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Komisija je utvrdila da su lokalni ciljevi performansi povezani sa sigurnošću koje su predložile države članice u skladu s odgovarajućim ciljevima performansi na razini Unije i stoga se u ovoj Odluci ne navode s time povezani zaključci.
- (9) Kad je riječ o ključnom području performansi povezanom s okolišem, usklađenost ciljeva koje su dostavile države članice u vezi s prosječnom učinkovitošću horizontalnog leta na ruti za stvarnu putanju ocijenjena je na temelju kriterija utvrđenog u točki 1.2. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. U skladu s tim, predloženi ciljevi navedeni u nacrtu plana performansi uspoređeni su s relevantnim referentnim vrijednostima učinkovitosti horizontalnog leta na ruti koje su utvrđene u planu poboljšanja europske mreže ruta. Ta je ocjena provedena uzimajući u obzir lokalne okolnosti i nadopunjena je revizijom mjera kojima se nastoje ostvariti ciljevi povezani s okolišem u pogledu elemenata utvrđenih u točki 2.1. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

⁽³⁾ Provedbena odluka Komisije (EU) 2019/903 od 29. svibnja 2019. kojom se postavljaju ciljevi performansi na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom za treće referentno razdoblje koje počinje 1. siječnja 2020. i završava 31. prosinca 2024. godine (SL L 144, 3.6.2019., str. 49.).

⁽⁴⁾ Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/1627 od 3. studenoga 2020. o izvanrednim mjerama za treće referentno razdoblje (2020.–2024.) programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u okviru jedinstvenog europskog neba zbog pandemije bolesti COVID-19 (SL L 366, 4.11.2020., str. 7.).

⁽⁵⁾ Provedbena odluka Komisije (EU) 2021/891 od 2. lipnja 2021. o utvrđivanju revidiranih ciljeva performansi na razini Unije za mrežu za upravljanje zračnim prometom za treće referentno razdoblje (2020.–2024.) i o stavljanju izvan snage Provedbene odluke (EU) 2019/903 (SL L 195, 3.6.2021., str. 3.).

- (10) Za kalendarsku godinu 2020. cilj performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje u ključnom području performansi povezanom s okolišem, koji je prvotno utvrđen u Provedbenoj odluci (EU) 2019/903, nije revidiran Provedbenom odlukom (EU) 2021/891 jer je razdoblje za primjenu tog cilja isteklo i njegova je provedba time postala konačna, bez mogućnosti retroaktivne prilagodbe. Stoga za države članice nije bilo primjereno da u nacrtima planova performansi koje su dostavile do 1. listopada 2021. revidiraju svoje lokalne ciljeve performansi za kalendarsku godinu 2020. u ključnom području performansi povezanom s okolišem. S obzirom na to, usklađenost lokalnih ciljeva performansi u području okoliša s odgovarajućim ciljevima performansi na razini Unije ocijenjena je za kalendarske godine 2021., 2022., 2023. i 2024. Na temelju toga Komisija je utvrdila da su lokalni ciljevi performansi povezani s okolišem koje su predložile države članice u skladu s odgovarajućim ciljevima performansi na razini Unije i stoga se u ovoj Odluci ne navode s time povezani zaključci.
- (11) Kad je riječ o ključnom području performansi povezanom s kapacitetom, usklađenost ciljeva koje su dostavile države članice u vezi s prosječnim kašnjenjem u upravljanju protokom zračnog prometa na ruti (ATFM) po letu ocijenjena je na temelju kriterija utvrđenog u točki 1.3. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. U skladu s tim, predloženi ciljevi navedeni u nacrtu plana performansi uspoređeni su s relevantnim referentnim vrijednostima koje su utvrđene u planu mrežnih operacija. Ta je ocjena provedena uzimajući u obzir lokalne okolnosti i nadopunjena je revizijom mjera kojima se nastoje ostvariti ciljevi povezani s kapacitetom na ruti, uključujući posebice reviziju planiranih velikih ulaganja i reviziju programa poticaja u pogledu elemenata utvrđenih u točki 2.1. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.
- (12) Za kalendarsku godinu 2020. cilj performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom, koji je prvotno utvrđen u Provedbenoj odluci (EU) 2019/903, nije revidiran Provedbenom odlukom (EU) 2021/891 jer je razdoblje za primjenu tog cilja isteklo i njegova je provedba time postala konačna, bez mogućnosti retroaktivne prilagodbe. Stoga za države članice nije bilo primjereno da u nacrtima planova performansi koje su dostavile do 1. listopada 2021. revidiraju svoje lokalne ciljeve performansi za kalendarsku godinu 2020. u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom. S obzirom na to, usklađenost lokalnih ciljeva performansi u području kapaciteta s odgovarajućim ciljevima performansi na razini Unije ocijenjena je za kalendarske godine 2021., 2022., 2023. i 2024.
- (13) Nadalje, kad je riječ o ocjeni nacrtu ciljeva performansi povezanih s kapacitetom za zračne luke koje su obuhvaćene područjem primjene Provedbene uredbe (EU) 2019/317 u skladu s člankom 1. stavcima 3. i 4. te uredbe, Komisija je nadopunila svoju ocjenu revizijom nacrtu ciljeva povezanih s kapacitetom za terminalne usluge u zračnoj plovidbi u skladu s točkom 2.1. podtočkom (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Ako su ti nacrti ciljeva bili sporni, zaključci o tome navedeni su u ovoj Odluci.
- (14) Kad je riječ o ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću, usklađenost ciljeva koje su dostavile države članice u vezi s utvrđenim jediničnim troškom za rutne usluge u zračnoj plovidbi ocijenjena je na temelju kriterija utvrđenih u točki 1.4. podtočkama (a), (b) i (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Ti se kriteriji temelje na kretanju utvrđenog jediničnog troška tijekom trećeg referentnog razdoblja, dugoročnom kretanju utvrđenog jediničnog troška tijekom drugog i trećeg referentnog razdoblja (2015.–2024.) i polaznoj vrijednosti za utvrđeni jedinični trošak na razini zone naplate u usporedbi s prosječnom vrijednošću zona naplate u kojima pružatelji usluga u zračnoj plovidbi imaju slično operativno i ekonomsko okruženje.
- (15) Ako se pokazalo da rutni ciljevi povezani s troškovnom učinkovitošću nisu u skladu s kriterijima utvrđenima u točki 1.4. podtočkama (a), (b) i (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija je dodatno ispitala može li se odstupanje smatrati potrebnim i razmjernim na temelju točke 1.4. podtočke (d) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 ako se uzmu u obzir obrazloženja i dokazi iz predmetnih planova performansi, pod uvjetom da je odstupanje od kretanja utvrđenih jediničnih troškova na razini Unije ili od dugoročnog kretanja utvrđenih jediničnih troškova na razini Unije isključivo rezultat dodatnih utvrđenih troškova povezanih s mjerama potrebnima za postizanje ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom ili mjerama restrukturiranja u smislu članka 2. stavka 18. Provedbene uredbe (EU) 2019/317.

- (16) Ocjena rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću provedena je uzimajući u obzir lokalne okolnosti. Nadopunjena je revizijom elemenata utvrđenih u točki 2. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, odnosno ključnih čimbenika i parametara na kojima se temelje ti ciljevi kako je utvrđeno u točki 2.1. podtočki (d) tog priloga.
- (17) Nadalje, kad je riječ o ocjeni nacrtu rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću za zračne luke koje su obuhvaćene područjem primjene Provedbene uredbe (EU) 2019/317 u skladu s člankom 1. stavcima 3. i 4. te uredbe, Komisija je nadopunila svoju reviziju ocjenom nacrtu ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću za terminalne usluge u zračnoj plovidbi u skladu s točkom 2.1. podtočkom (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317. Ako su ti nacrti ciljeva bili sporni, zaključci o tome navedeni su u ovoj Odluci.
- (18) Komisija je u skladu s točkom 2. podtočkom (f) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 u vezi s ocjenom nacrtu ciljeva povezanih s kapacitetom nadopunila reviziju ocjenom nacrtu programa poticaja iz članka 11. Provedbene uredbe (EU) 2019/317. U tom je pogledu ispitala ispunjavaju li nacrti programa poticaja materijalne zahtjeve iz članka 11. stavaka 1. i 3. Provedbene uredbe (EU) 2019/317. Ako su ti nacrti programa poticaja bili sporni, zaključci o tome navedeni su u ovoj Odluci.

Posebne napomene u vezi s razvojem prometa

- (19) U osnovnom predviđanju prometa koje je STATFOR objavio u listopadu 2021. predviđa se da će zračni promet na razini Unije 2023. dosegnuti razine iz razdoblja prije pandemije i da će 2024. premašiti te razine. Međutim, zbog rizika povezanih s razvojem epidemiološke situacije u pogledu bolesti COVID-19 i dalje postoji velika nesigurnost kad je riječ o razvoju prometa. Komisija napominje da se očekuje da će oporavak prometa biti neujednačen među državama članicama.
- (20) Stoga se očekuje da će predviđeni rast prometa u trećem referentnom razdoblju u nekoliko država članica biti znatno manji od prosječnog rasta prometa na razini Unije te se predviđa da će opseg zračnog prometa u tom razdoblju u nekima od tih država članica ostati ispod razina ostvarenih prije pandemije. Komisija uvažava da će zbog toga predmetne države članice teže postići ciljeve troškovne učinkovitosti na razini Unije i uzela je to u obzir pri razmatranju lokalnih okolnosti relevantnih za ocjenu svih nacrtu planova performansi.

ZAKLJUČCI U VEZI S FABEC-om (FAB EUROPE CENTRAL)

Ocjena nacrtu ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću – Belgija i Luksemburg

- (21) U nastavku je naveden nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću koje su Belgija i Luksemburg predložili za treće referentno razdoblje:

Zona naplate rutnih naknada u Belgiji i Luksemburgu	Polazna vrijednost 2014.	Polazna vrijednost 2019.	2020.–2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću, izraženo kao utvrđeni jedinični rutni trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017.)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

- (22) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Belgiji i Luksemburgu, koje je iznosilo +5,7 % godišnje tijekom trećeg referentnog razdoblja, manje uspješno od kretanja na razini Unije koje je iznosilo +1,0 % tijekom istog razdoblja.

- (23) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Belgiji i Luksemburgu, koje je iznosilo +4,0 % godišnje tijekom drugog i trećeg referentnog razdoblja, manje uspješno od kretanja na razini Unije koje je iznosilo –1,3 % tijekom istog razdoblja.
- (24) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Belgiji i Luksemburgu od 83,28 EUR, izraženo u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017. (EUR2017), za 13,2 % viša od prosječne polazne vrijednosti od 73,56 EUR za EUR2017 relevantne usporedne skupine. Komisija ističe da je ta razlika još izraženija tijekom trećeg referentnog razdoblja jer je utvrđeni jedinični rutni trošak u Belgiji i Luksemburgu za 2024. viši za 49,9 % od prosjeka usporedne skupine.
- (25) Nadalje, potrebno je razmotriti mogu li se prethodno navedena odstupanja od kriterija utvrđenih u točki 1.4. podtočkama (a), (b) i (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 smatrati potrebnima i razmjernima na temelju točke 1.4. podtočke (d) tog priloga.
- (26) Komisija napominje da razlika, koju je procijenilo tijelo za ocjenu performansi, između utvrđenih rutnih troškova za treće referentno razdoblje navedenih u nacrtu plana performansi i utvrđenih troškova koji bi bili potrebni za dostizanje kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iznosi približno 41 milijun EUR za EUR2017, a odgovarajuće procijenjeno odstupanje od dugoročnog kretanja na razini Unije iznosi približno 92,6 milijuna EUR za EUR2017.
- (27) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da Belgija i Luksemburg u nacrtu plana performansi upućuju na dodatne utvrđene troškove koje su pružatelji rutnih usluga u zračnoj plovidbi skeyes i MUAC snosili tijekom trećeg referentnog razdoblja u pogledu mjera za povećanje kapaciteta.
- (28) S jedne strane, u nacrtu plana performansi ističe se da je složenost zračnog prostora Belgije i Luksemburga čimbenik koji povećava relativno radno opterećenje kontrolora zračnog prometa i stoga negativno utječe na produktivnost kontrolora zračnog prometa i osnovicu rutnih troškova. Belgija i Luksemburg objašnjavaju da je to jedan od ključnih razloga za odstupanja od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije.
- (29) S druge strane, Belgija i Luksemburg tvrde da se oba pružatelja rutnih usluga u zračnoj plovidbi, skeyes i MUAC, suočavaju s posebnim izazovima u pogledu osiguravanja odgovarajućih kapaciteta za zadovoljavanje potražnje za zračnim prometom u trećem referentnom razdoblju i nakon njega.
- (30) Kad je riječ o poduzeću skeyes, u nacrtu plana performansi najprije se navodi da se zbog trenutne dobne strukture kontrolora zračnog prometa očekuje da će u trećem i četvrtom referentnom razdoblju mnogi od njih otići u mirovinu.
- (31) Navodi se da primjenjivo belgijsko zakonodavstvo propisuje da se kontrolori zračnog prometa moraju povući iz operativne službe pet godina prije datuma odlaska u mirovinu. Tijekom tih pet godina ispunjavaju uvjete za uključivanje u program koji prethodi umirovljenju (program „DISPO”) i primaju naknadu u iznosu od 75 % do 85 % svoje zadnje plaće. Prema informacijama iz nacra plana performansi kontrolori zračnog prometa trenutno se uključuju u program DISPO u dobi od 56 godina, a ta će se dobna granica povećati na 57 godina. Počevši od 2025., tijekom trećeg referentnog razdoblja predmirovinsku dob navršit će 30 % kontrolora operativnog zračnog prometa iz poduzeća skeyes, a tijekom četvrtog referentnog razdoblja očekuje se da će ih još 20 % ući u program DISPO.
- (32) Poduzeće skeyes planira zaposliti i osposobiti nove kontrolore zračnog prometa kako bi kompenziralo planirane odlaske u mirovinu i osiguralo kapacitet razmjernan predviđenoj potražnji za zračnim prometom. Prema nacrtu plana performansi, skeyes će s tim u vezi snositi dodatne troškove koji će se pridodati osnovici rutnih troškova u cijelom referentnom razdoblju, uključujući troškove povezane s programom DISPO.

- (33) Nadalje, u nacrtu plana performansi ističe se da skeyes namjerava svoj sustav upravljanja zračnim prometom (ATM) zamijeniti jedinstvenim, integriranim i usklađenim sustavom upravljanja zračnim prometom kojim će se služiti zajedno s MUAC-om i belgijskim obrambenim sustavom, što se smatra ključnim za potporu integraciji civilnih i vojnih usluga ATM-a te za povećanje kapaciteta i operativne učinkovitosti.
- (34) Kad je riječ o MUAC-u, Belgija i Luksemburg upućuju na kolektivni ugovor sklopljen 2019. kojim se u osnovi nastoji povećati dostupnost kontrolora zračnog prometa kako bi se dostupnost osoblja uskladila s potražnjom za zračnim prometom. Odredbe o fleksibilnosti uključene u ugovor popraćene su povećanjem ljestvica plaća za gotovo 11 %, što utječe na troškovnu osnovicu u cijelom referentnom razdoblju.
- (35) MUAC je naveo i da je u trećem referentnom razdoblju snosio dodatne troškove povezane s posebnim poboljšanjima procesa analize nakon operacija i njima povezanih alata, čime nastoji dodatno optimizirati planiranje svakodnevnih operacija.
- (36) Komisija je utvrdila da se odstupanja iz uvodne izjave 26. ne mogu isključivo pripisati dodatnim troškovima koji se odnose na mjere povezane s kapacitetom, uključujući troškove zapošljavanja i osposobljavanja novih kontrolora zračnog prometa i troškove velikih ulaganja povezanih s kapacitetom. Komisija je stoga zaključila da je odstupanje troškova od kretanja utvrđenih jediničnih troškova na razini Unije o kojem su izvijestile Belgija i Luksemburg preveliko da bi se moglo pripisati isključivo navedenim mjerama za postizanje lokalnih ciljeva povezanih s kapacitetom.
- (37) Stoga kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 nije ispunjen kad je riječ o Belgiji i Luksemburgu.
- (38) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, dovoljno je spomenuti da Belgija i Luksemburg u nacrtu plana performansi nisu iznijeli nikakve mjere restrukturiranja kojima bi opravdali odstupanje od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije ili od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije. Stoga kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. nije ispunjen kad je riječ o Belgiji i Luksemburgu.
- (39) U odnosu na elemente koji podliježu reviziji utvrđene u točki 2.1. podtočki (d) podpodtočki vii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 Komisija primjećuje da je za Belgiju utvrđena revidirana metodologija raspodjele troškova u svrhu raspodjele utvrđenih troškova između rutnih i terminalnih usluga za treće referentno razdoblje. Predviđene promjene odnose se na raspodjelu troškova usluga prilazne kontrole koje snosi skeyes i raspodjelu troškova povezanih s nacionalnim nadzornim tijelima. Komisija ističe da predložene promjene osobito dovode do raspodjele troška usluga prilazne kontrole isključivo na zonu naplate rutnih naknada.
- (40) Komisija sumnja u usklađenost promjene metodologije raspodjele troškova iz uvodne izjave 93. sa zahtjevima utvrđenima u članku 15. stavku 2. točki (e) Uredbe (EZ) br. 550/2004 i članku 22. stavku 5. Provedbene uredbe (EU) 2019/317. Komisija će dodatno ispitati povezane elemente u fazi ocjenjivanja revidiranog nacrta plana performansi FABEC-a s obzirom na predmetnog pružatelja usluga u zračnoj plovidbi.
- (41) Na temelju zaključaka iz uvodnih izjava od 21. do 40. predloženi ciljevi navedeni u nacrtu plana performansi FABEC-a, povezani sa zonom naplate rutnih naknada u Belgiji i Luksemburgu, trebali bi se ocijeniti kao neusklađeni s ciljevima performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću.

Pregled nacrta ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću za terminalne usluge u zračnoj plovidbi – Belgija

- (42) Komisija ima primjedbe u vezi s nacrtima terminalnih ciljeva performansi povezanih s troškovnom učinkovitošću u Belgiji u skladu s točkom 2.1. podtočkom (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.

- (43) Prvo, usporedbom kretanja terminalnog utvrđenog jediničnog troška za treće referentno razdoblje s kretanjem utvrđenog jediničnog rutnog troška Komisija je utvrdila da je kretanje terminalnog utvrđenog jediničnog troška za zonu naplate terminalnih naknada u Belgiji, koje iznosi +6,3 %, više od kretanja utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Belgiji, koje je iznosilo +5,7 % tijekom trećeg referentnog razdoblja.
- (44) Drugo, Komisija primjećuje da su nacrti ciljeva povezanih s kretanjem terminalnog utvrđenog jediničnog troška za zonu naplate terminalnih naknada Belgije od +6,3 % tijekom trećeg referentnog razdoblja viši od stvarnog kretanja terminalnog utvrđenog jediničnog troška od +0,5 % koje je zabilježeno tijekom drugog referentnog razdoblja.
- (45) Treće, uspoređujući nacrt nacionalnih ciljeva povezanih s kretanjem terminalnog utvrđenog jediničnog troška i performanse sličnih zračnih luka za treće referentno razdoblje, Komisija ističe da je utvrđeni jedinični trošak zračne luke Brussels Airport prema procjenama znatno viši od medijana utvrđenog jediničnog troška relevantne usporedne skupine.
- (46) Komisija stoga smatra da bi, s obzirom na prethodno navedeno, Belgija trebala dodatno obrazložiti terminalne ciljeve performansi povezane s troškovnom učinkovitošću ili revidirati nacrt ciljeva za terminalni utvrđeni jedinični trošak za treće referentno razdoblje na nižu vrijednost.

Pregled programa poticaja iz članka 11. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 koji nadopunjava Komisijinu ocjenu nacrtu ciljeva povezanih s kapacitetom – FABEC

- (47) Kad je riječ o elementima koji podliježu reviziji utvrđenima u točki 2.1. podtočki (f) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da nacrt programa poticaja za kapacitet na ruti koji je predložen u FABEC-ovu nacrtu plana performansi sadržava maksimalnu financijsku pogodnost jednaku maksimalnoj financijskoj nepogodnosti u iznosu od 0,5 % utvrđenih troškova.
- (48) Na temelju stručnog savjeta tijela za ocjenu performansi Komisija sumnja da bi predložena maksimalna financijska nepogodnost u iznosu od 0,5 % utvrđenih troškova imala ikakav znatan utjecaj na prihode izložene riziku, kako je propisano člankom 11. stavkom 3. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317.
- (49) Kad je riječ o programima poticaja povezanih s kapacitetom terminala koji se predlažu za zone naplate terminalnih naknada za Belgiju, Francusku i Nizozemsku, Komisija sumnja da bi predložene maksimalne financijske nepogodnosti u iznosu od 0,5 % utvrđenih troškova za sve te programe poticaja imale znatan utjecaj na prihode izložene riziku, kako je propisano člankom 11. stavkom 3. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317.
- (50) Kad je riječ o programu poticaja povezanih s kapacitetom terminala koji se predlaže za zonu naplate terminalnih naknada za Luksemburg, Komisija sumnja da bi predložena maksimalna financijska nepogodnost u iznosu od 0,25 % utvrđenih troškova imala znatan utjecaj na prihode izložene riziku, kako je propisano člankom 11. stavkom 3. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317.
- (51) Stoga bi Belgija, Francuska, Njemačka, Luksemburg i Nizozemska u pogledu nacrtu plana performansi koji je dostavio FABEC trebali revidirati svoje nacрте programa poticaja za ostvarenje ciljeva povezanih s kapacitetom na ruti tako da se maksimalne financijske nepogodnosti koje proizlaze iz tih programa poticaja odrede na razini koja ima znatan utjecaj na prihode izložene riziku, kako je izričito propisano člankom 11. stavkom 3. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317, što bi prema mišljenju Komisije trebalo dovesti do maksimalne financijske nepogodnosti jednake ili veće od 1 % utvrđenih troškova.
- (52) Usto, kad je riječ o nacrtu plana performansi koji je dostavio FABEC, Belgija, Francuska, Luksemburg i Nizozemska trebali bi revidirati svoje nacрте programa poticaja za ostvarenje ciljeva povezanih s kapacitetom terminala tako da se maksimalne financijske nepogodnosti koje proizlaze iz tih programa poticaja odrede na razini koja ima znatan utjecaj na prihode izložene riziku, kako je izričito propisano člankom 11. stavkom 3. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317, što bi prema mišljenju Komisije trebalo dovesti do maksimalne financijske nepogodnosti jednake ili veće od 1 % utvrđenih troškova.

ZAKLJUČCI U VEZI S GRČKOM

Ocjena nacrtu ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom

- (53) U nastavku su navedeni nacrt ciljeva povezanih s kapacitetom koje je predložila Grčka, izraženo u minutama kašnjenja ATFM-a na ruti po letu, i pripadajuće nacionalne referentne vrijednosti za treće referentno razdoblje utvrđene u Planu mrežnih operacija iz rujna 2021.:

	2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt ciljeva povezanih s kapacitetom na ruti u Grčkoj, u minutama kašnjenja ATFM-a po letu	0,32	0,26	0,20	0,20
Referentne vrijednosti za Grčku, u minutama kašnjenja ATFM-a po letu	0,10	0,14	0,15	0,15

- (54) Komisija ističe da su nacrti ciljeva povezanih s kapacitetom koje je predložila Grčka za kalendarske godine od 2021. do 2024. viši od pripadajućih nacionalnih referentnih vrijednosti utvrđenih u Planu mrežnih operacija iz rujna 2021. Konkretno, najveće odstupanje nacrtu ciljeva povezanih s kapacitetom od pripadajućih nacionalnih referentnih vrijednosti zabilježeno je za kalendarsku godinu 2021.
- (55) Komisija napominje da su mjere za povećanje kapaciteta opisane u nacrtu plana performansi samo dio mjera utvrđenih u Planu mrežnih operacija iz rujna 2021. Te mjere uključuju velika ulaganja u nadogradnju infrastrukture ATM-a, zapošljavanje ukupno 70 ekvivalenata punog radnog vremena kao kontrolora zračnog prometa i posljedičnim osposobljavanjem na radnom mjestu od kalendarske godine 2022. i mjere restrukturiranja zračnog prostora.
- (56) Međutim, Komisija primjećuje da nekoliko relevantnih mjera za povećanje kapaciteta utvrđenih u Planu mrežnih operacija iz rujna 2021. nije uključeno u nacrt plana performansi koji je dostavila Grčka, što može dovesti do manjka kapaciteta u kalendarskim godinama 2023. i 2024. Na temelju informacija koje je dostavila Grčka nije jasno kako će se upravljati znatnim povećanjem broja kontrolora zračnog prometa i posljedičnim osposobljavanjem na radnom mjestu od kalendarske godine 2022. nadalje uz istodobno zadovoljavanje sve većih potreba za kapacitetom.
- (57) Uzimajući u obzir da su grčki nacrti ciljeva povezanih s kapacitetom viši od pripadajućih nacionalnih referentnih vrijednosti u razdoblju od 2021. do 2024., čini se da u pogledu točke 2.1. podtočke (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 predložene mjere neće biti dostatne za ispunjavanje očekivane potražnje za prometom, posebno ako se u obzir uzme očekivani porast prometa prema kraju trećeg referentnog razdoblja u sklopu oporavka zračnog prometa nakon pandemije bolesti COVID-19.
- (58) Grčka u svojem nacrtu plana performansi navodi da se ciljevi za kalendarske godine 2021.–2024. nisu mogli odrediti u skladu s referentnim vrijednostima iz Plana mrežnih operacija iz rujna 2021. zbog optimističnijeg oporavka zračnog prometa uključenog u STATFOR-ovo predviđanje prometa iz listopada 2021. Grčka nadalje navodi da predloženi ciljevi odražavaju tu promjenu pretpostavki o prometu i stoga odstupaju od referentnih vrijednosti.
- (59) Međutim, s obzirom na kriterije za ocjenjivanje utvrđene u točki 1.3. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija smatra da informacije i dokazi koje je Grčka iznijela u svojem nacrtu plana performansi, uključujući one koji se odnose na relevantne lokalne okolnosti, ne opravdavaju predložena znatna odstupanja ciljeva povezanih s kapacitetom na ruti od pripadajućih referentnih vrijednosti.
- (60) Na temelju zaključaka iz uvodnih izjava od 53. do 59. predloženi ciljevi navedeni u nacrtu plana performansi Grčke trebali bi se ocijeniti kao neusklađeni s ciljevima performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom.

Pregled nacрта ciljeva povezanih s kapacitetom za terminalne usluge u zračnoj plovidbi

- (61) Komisija ima primjedbe u vezi s nacrtima ciljeva performansi povezanih s kapacitetom terminala u Grčkoj u skladu s točkom 2.1. podtočkom (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.
- (62) Konkretno, Komisija je utvrdila da se usporedbom nacрта nacionalnih ciljeva na razini zračnih luka u pogledu prosječnog kašnjenja pri dolasku ATFM-a s performansama sličnih zračnih luka očekuje da će u zračnoj luci Atena doći do većih kašnjenja ATFM-a u odnosu na kašnjenja predviđena za slične zračne luke.
- (63) Komisija stoga smatra da bi, s obzirom na prethodno navedeno, Grčka trebala dodatno obrazložiti ciljeve povezane s kapacitetom terminala ili revidirati nacrt ciljeva u pogledu kapaciteta za terminalne usluge u zračnoj plovidbi na nižu vrijednost.

Ocjena nacрта ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću

- (64) U nastavku je naveden nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću koje je predložila Grčka:

Zona naplate rutnih naknada u Grčkoj	Polazna vrijednost 2014.	Polazna vrijednost 2019.	2020.–2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću , izraženo kao utvrđeni jedinični rutni trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017.)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

- (65) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Grčkoj, koje je iznosilo +9,1 % tijekom trećeg referentnog razdoblja, manje uspješno od kretanja na razini Unije koje je iznosilo +1,0 % tijekom istog razdoblja.
- (66) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Grčkoj, koje je iznosilo +0,5 % tijekom drugog i trećeg referentnog razdoblja, manje uspješno od dugoročnog kretanja na razini Unije koje je iznosilo –1,3 % tijekom istog razdoblja.
- (67) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Grčkoj od 23,20 EUR za EUR2017 za 18,9 % niža od prosječne polazne vrijednosti od 28,59 EUR za EUR2017 relevantne usporedne skupine. Međutim, Komisija napominje da se planira da će utvrđeni jedinični rutni trošak u Grčkoj premašiti prosjek usporedne skupine tijekom trećeg referentnog razdoblja za +8,7 % u odnosu na kalendarsku godinu 2024.
- (68) Nadalje, potrebno je razmotriti mogu li se prethodno navedena odstupanja od kriterija utvrđenih u točki 1.4. podtočkama (a), (b) i (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 smatrati potrebnima i razmjernima na temelju točke 1.4. podtočke (d) tog priloga.
- (69) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija napominje da razlika, koju je procijenilo tijelo za ocjenu performansi, između utvrđenih rutnih troškova za treće referentno razdoblje navedenih u grčkom nacrtu plana performansi i utvrđenih troškova koji bi bili potrebni za dostizanje kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iznosi otprilike 54 milijuna EUR za EUR2017, a zabilježeno je odgovarajuće odstupanje od dugoročnog kretanja na razini Unije od približno 31 milijun EUR za EUR2017.

- (70) Grčka u nacrtu plana performansi navodi da se tijekom trećeg referentnog razdoblja predviđa znatno povećanje broja kontrolora zračnog prometa u operacijama u centru oblasne kontrole u Ateni, što će rezultirati dodatnim 71 ekvivalentom punog radnog vremena 2024. u odnosu na 2019. Nadalje, prema kraju referentnog razdoblja planira se realizacija niza velikih ulaganja u sustave ATM-a i sustave nadzora, što će od 2022. uvelike utjecati na troškove. Grčka u nacrtu plana performansi navodi da su povezani troškovi amortizacije iskazani u neto iznosu, odnosno u njih nisu uračunani iznosi koji su prekomjerno naplaćeni u drugom referentnom razdoblju u pogledu odgođenih ulaganja u dugotrajnu imovinu.
- (71) Komisija napominje da savjeti koje je iznijelo tijelo za ocjenu performansi ukazuju na nejasnoće i nedosljednosti u odnosu na ukupni skup mjera koje je predstavila Grčka s obzirom na provedbu njezinih lokalnih ciljeva u pogledu kapaciteta, zbog čega se tijelo za ocjenu performansi pita hoće li se te mjere djelotvorno provesti i hoće li imati očekivani učinak. Trebalo bi također napomenuti da Grčka u svojem nacrtu plana performansi nije detaljno obrazložila ni kvantificirala dodatne troškove povezane s osposobljavanjem i zapošljavanjem novih kontrolora zračnog prometa. U nedostatku konkretnih informacija o tim troškovima Komisija procjenjuje da su oba odstupanja navedena u uvodnoj izjavi 69. prevelika da bi se mogla pripisati isključivo mjerama za ostvarenje lokalnih ciljeva povezanih s kapacitetom.
- (72) Usto, valja napomenuti da je utvrđeno da je nacrt ciljeva povezanih s kapacitetom koje je postavila Grčka neusklađen s odgovarajućim ciljevima na razini Unije zbog razloga navedenih u uvodnim izjavama od 53. do 59. ove Odluke. Budući da nema ciljeva povezanih s kapacitetom koji su ocijenjeni kao usklađeni, Komisija smatra da u ovom trenutku nije moguće zaključiti ocjenu kriterija utvrđenog u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 za Grčku jer će planirane mjere koje su potrebne za ostvarenje ciljeva povezanih s kapacitetom možda trebati revidirati s obzirom na potrebnu reviziju ciljeva povezanih s kapacitetom.
- (73) Stoga kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 nije ispunjen kad je riječ o Grčkoj.
- (74) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, dovoljno je spomenuti da Grčka u svojem nacrtu plana performansi nije iznijela nikakve mjere restrukturiranja kojima bi opravdala odstupanje od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije ili od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije. Stoga kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. nije ispunjen kad je riječ o Grčkoj.
- (75) Osim toga, nakon pregleda ključnih čimbenika i parametara utvrđenih u točki 2.1. podtočki (d) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 na kojima se temelje nacrti ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću doneseni su sljedeći zaključci kad je riječ o predloženoj troškovnoj osnovici Grčke za treće referentno razdoblje.
- (76) Komisija napominje da su utvrđeni troškovi povezani s potragom i spašavanjem prvi put dodani u osnovicu rutnih troškova u Grčkoj u trećem referentnom razdoblju. Ti troškovi doveli su do znatnog povećanja utvrđenih troškova na ruti i iznose otprilike 9 % osnovice rutnih troškova za 2020. te otprilike 5 % ukupne osnovice rutnih troškova za 2024. Grčka bi u svojem revidiranom nacrtu plana performansi trebala dodatno obrazložiti prihvatljivost i proporcionalnost povezanih utvrđenih troškova i njihovu raspodjelu između rutnih i terminalnih usluga u zračnoj plovidbi kao i između usluga u zračnoj plovidbi i drugih relevantnih sektora.
- (77) Nadalje, Komisija prima na znanje osnivanje novog nacionalnog nadzornog tijela koje je organizacijski odvojeno od pružatelja usluga u zračnoj plovidbi, što je povezano s povećanjem troškova nadzora. Uzimajući u obzir razmjere s tim povezanih dodatnih troškova, Grčka bi u svojem revidiranom nacrtu plana performansi trebala dodatno objasniti čimbenike koji utječu na rast troškova i povezane pretpostavke.
- (78) Na temelju zaključaka iz uvodnih izjava od 64. do 77. predloženi ciljevi navedeni u nacrtu plana performansi Grčke trebali bi se ocijeniti kao neusklađeni s ciljevima performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću.

Pregled nacrtu ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću za terminalne usluge u zračnoj plovidbi

- (79) Komisija ima primjedbe u vezi s nacrtima terminalnih ciljeva performansi povezanih s troškovnom učinkovitošću u Grčkoj u skladu s točkom 2.1. podtočkom (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.
- (80) Komisija primjećuje da su nacrti ciljeva povezanih s kretanjem terminalnog utvrđenog jediničnog troška za zonu naplate terminalnih naknada Grčke od +6,8 % tijekom trećeg referentnog razdoblja viši od stvarnog kretanja terminalnog utvrđenog jediničnog troška od -3,9 % koje je zabilježeno tijekom drugog referentnog razdoblja.
- (81) Komisija stoga smatra da bi, s obzirom na prethodno navedeno, Grčka trebala dodatno obrazložiti terminalne ciljeve performansi povezane s troškovnom učinkovitošću ili revidirati nacrt ciljeva za terminalni utvrđeni jedinični trošak za treće referentno razdoblje na nižu vrijednost.

Pregled programa poticaja iz članka 11. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 koji nadopunjava Komisijinu ocjenu nacrtu ciljeva povezanih s kapacitetom

- (82) Kad je riječ o elementima koji podliježu reviziji utvrđenima u točki 2.1. podtočki (f) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da i program poticaja za kapacitet na ruti i program poticaja za kapacitet terminala koji su predloženi u grčkom nacrtu plana performansi sadržavaju maksimalnu financijsku nepogodnost u iznosu od 0,50 % utvrđenih troškova za kapacitet na ruti, odnosno 0,60 % utvrđenih troškova za kapacitet terminala, te maksimalnu financijsku pogodnost u iznosu od 0,10 % utvrđenih troškova za kapacitet na ruti, odnosno 0,30 % utvrđenih troškova za kapacitet terminala.
- (83) Na temelju stručnog savjeta tijela za ocjenu performansi Komisija sumnja da bi predložene maksimalne financijske nepogodnosti u iznosu od 0,50 % utvrđenih troškova za kapacitet na ruti, odnosno 0,60 % utvrđenih troškova za kapacitet terminala u tim programima poticaja imale ikakav znatan utjecaj na prihode izložene riziku, kako je propisano člankom 11. stavkom 3. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317.
- (84) Stoga bi Grčka trebala revidirati svoj nacrt programa poticaja za ostvarenje ciljeva povezanih s kapacitetom na ruti i kapacitetom terminala tako da se maksimalne financijske nepogodnosti koje proizlaze iz tih programa poticaja odrede na razini koja ima znatan utjecaj na prihode izložene riziku, kako je izričito propisano člankom 11. stavkom 3. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317, što bi prema mišljenju Komisije trebalo dovesti do maksimalne financijske nepogodnosti jednake ili veće od 1 % utvrđenih troškova.

ZAKLJUČCI U VEZI S CIPROM

Ocjena nacrtu ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom

- (85) U nastavku su navedeni nacrt ciljeva povezanih s kapacitetom koje je predložio Cipar, izraženo u minutama kašnjenja ATFM-a na ruti po letu, i pripadajuće nacionalne referentne vrijednosti za treće referentno razdoblje utvrđene u Planu mrežnih operacija iz rujna 2021.:

	2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt ciljeva povezanih s kapacitetom na ruti za Cipar, u minutama kašnjenja ATFM-a po letu	0,10	0,30	0,40	0,30
Referentne vrijednosti za Cipar, u minutama kašnjenja ATFM-a po letu	0,10	0,16	0,15	0,15

- (86) Komisija ističe da su nacrti ciljeva povezanih s kapacitetom koje je predložio Cipar za kalendarske godine od 2021. do 2024. viši od pripadajućih nacionalnih referentnih vrijednosti utvrđenih u Planu mrežnih operacija iz rujna 2021. U tom pogledu najveće odstupanje nacrtu ciljeva povezanih s kapacitetom od pripadajućih nacionalnih referentnih vrijednosti zabilježeno je za 2024., nakon čega slijede ciljevi za 2023. odnosno 2022.

- (87) Komisija napominje da mjere za povećanje kapaciteta koje su opisane u nacrtu plana performansi obuhvaćaju neke od mjera utvrđenih u Planu mrežnih operacija iz rujna 2021. Te mjere uključuju povećanje broja osoblja pružatelja usluga u zračnom prometu, velika ulaganja u nadogradnju infrastrukture za upravljanje zračnim prometom i mjere restrukturiranja zračnog prostora. Nadalje, kad je riječ o osoblju, planira se povećanje broja kontrolora zračnog prometa na dužnosti u oblasnoj kontroli zračnog prometa u Nikoziji za 22 ekvivalenta punog radnog vremena tijekom trećeg referentnog razdoblja.
- (88) Međutim, Komisija primjećuje da nekoliko relevantnih mjera za povećanje kapaciteta utvrđenih u Planu mrežnih operacija iz rujna 2021. nije uključeno u nacrt plana performansi koji je dostavio Cipar, konkretno poboljšanje tehnika za upravljanje protokom zračnog prometa i kapacitetom, prelazak na novi centar oblasne kontrole i projekt operativne izvrsnosti.
- (89) Uzimajući u obzir da su ciparski nacrti ciljeva povezanih s kapacitetom viši od pripadajućih nacionalnih referentnih vrijednosti tijekom zadnje tri kalendarske godine trećeg referentnog razdoblja, čini se da u pogledu točke 2.1. podtočke (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 predložene mjere neće biti dostatne za ispunjavanje očekivane potražnje za prometom, posebice s obzirom na očekivani porast prometa tijekom trećeg referentnog razdoblja.
- (90) Cipar u svojem nacrtu plana performansi navodi da se za postizanje ciljeva u ključnom području performansi u pogledu troškovne učinkovitosti nisu mogli odrediti ambiciozniji ciljevi zbog mjera za smanjenje troškova i promjenjive geopolitičke situacije koja znatno utječe na pružanje usluga u zračnoj plovidbi.
- (91) Međutim, s obzirom na kriterije za ocjenjivanje utvrđene u točki 1.3. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija smatra da informacije i dokazi koje je Cipar dostavio u svojem nacrtu plana performansi, uključujući one koji se odnose na relevantne lokalne okolnosti, ne opravdavaju predložena znatna odstupanja ciljeva povezanih s kapacitetom na ruti od pripadajućih referentnih vrijednosti.
- (92) Na temelju zaključaka iz uvodnih izjava od 85. do 91. predloženi ciljevi navedeni u nacrtu plana performansi Cipra trebali bi se ocijeniti kao neusklađeni s ciljevima performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom.

Ocjena nacrtu ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću

- (93) U nastavku je naveden nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću koje je predložio Cipar:

Zona naplate rutnih naknada u Cipru	Polazna vrijednost 2014.	Polazna vrijednost 2019.	2020.–2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću , izraženo kao utvrđeni jedinični rutni trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017.)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

- (94) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Cipru, koje je iznosilo +4,9 % tijekom trećeg referentnog razdoblja, manje uspješno od kretanja na razini Unije koje je iznosilo +1,0 % tijekom istog razdoblja.
- (95) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Cipru, koje je iznosilo –0,2 % godišnje tijekom drugog i trećeg referentnog razdoblja, manje uspješno od kretanja na razini Unije koje je iznosilo –1,3 % tijekom istog razdoblja.
- (96) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Cipru od 26,61 EUR za EUR2017 za 4,7 % niža od prosječne polazne vrijednosti relevantne usporedne skupine od 27,91 EUR za EUR2017. Međutim, Komisija napominje da je utvrđeni jedinični rutni trošak u Cipru za 6,0 % veći od prosjeka usporedne skupine za 2024.

- (97) Nadalje, potrebno je razmotriti mogu li se prethodno navedena odstupanja od kriterija utvrđenih u točki 1.4. podtočkama (a), (b) i (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 smatrati potrebnima i razmjernima na temelju točke 1.4. podtočke (d) tog priloga.
- (98) Komisija napominje da razlika, koju je procijenilo tijelo za ocjenu performansi, između utvrđenih rutnih troškova za treće referentno razdoblje navedenih u nacrtu plana performansi Cipra i utvrđenih troškova koji bi bili potrebni za dostizanje kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iznosi približno 10 milijuna EUR za EUR2017, a odgovarajuće odstupanje od dugoročnog kretanja na razini Unije iznosi približno 6 milijuna EUR za EUR2017.
- (99) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je Cipar u nacrtu plana performansi naveo da su odstupanja troška od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije i dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije posljedica mjera koje su potrebne za ostvarenje ciljeva povezanih s kapacitetom, uključujući dodatno osoblje i nadogradnju postojećeg sustava ATM-a, čime se nastoji omogućiti rad dodatnih sektora kontrole zračnog prometa. U nacrtu plana performansi navodi se da se očekuje da će dodatni kontrolori zračnog prometa postati operativni tijekom trećeg referentnog razdoblja te se 2024. planira 100 ekvivalenata punog radnog vremena u svojstvu aktivnih kontrolora zračnog prometa, što je 73 ekvivalenta više nego 2019. Međutim, Komisija ističe da Cipar u svojem nacrtu plana performansi još nije kvantificirao očekivani utjecaj predstavljenih mjera povezanih s postizanjem lokalnih ciljeva u području kapaciteta na troškove.
- (100) Valja napomenuti da je utvrđeno da je nacrt ciljeva povezanih s kapacitetom koje je postavio Cipar neusklađen s odgovarajućim ciljevima performansi na razini Unije zbog razloga navedenih u uvodnim izjavama od 85. do 91. Budući da nema ciljeva povezanih s kapacitetom koji su ocijenjeni kao usklađeni, Komisija smatra da u ovom trenutku ne može zaključiti ocjenu koja se odnosi na kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 za Cipar jer će se planirane mjere koje su potrebne za ostvarenje ciljeva povezanih s kapacitetom možda promijeniti s obzirom na potrebnu reviziju ciljeva povezanih s kapacitetom.
- (101) S obzirom na kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, treba napomenuti da Cipar u svojem nacrtu plana performansi upućuje na planiranu mjeru restrukturiranja koja obuhvaća uspostavu novog trgovačkog društva za pružanje usluga u zračnoj plovidbi u Cipru. Cipar navodi da predviđa troškove restrukturiranja u vezi s tom mjerom, ali ističe i da procjena tih troškova nije bila moguća u trenutku izrade nacrtu plana performansi. U skladu s tim, nacrt plana performansi ne sadržava nikakvo obrazloženje ni pojedinosti koji bi Komisiji omogućili ocjenu primjenjivosti kriterija iz točke 1.4. podtočke (d) podpodtočke ii. u pogledu te prijavljene mjere. Stoga kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. nije ispunjen kad je riječ o Cipru.
- (102) Na temelju zaključaka iz uvodnih izjava od 93. do 101. predloženi ciljevi navedeni u nacrtu plana performansi Cipra trebali bi se ocijeniti kao neusklađeni s ciljevima performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću.

ZAKLJUČCI U VEZI S LATVIJOM

Ocjena nacrtu ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću

- (103) U nastavku je naveden nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću koje je Latvija predložila za treće referentno razdoblje:

Zona naplate rutnih naknada u Latviji	Polazna vrijednost 2014.	Polazna vrijednost 2019.	2020.–2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću, izraženo kao utvrđeni jedinični rutni trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017.)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

- (104) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Latviji, koje je iznosilo +3,3 % godišnje tijekom trećeg referentnog razdoblja, manje uspješno od kretanja na razini Unije koje je iznosilo +1,0 % tijekom istog razdoblja.
- (105) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Latviji, koje je iznosilo -0,4 % godišnje tijekom drugog i trećeg referentnog razdoblja, manje uspješno od kretanja na razini Unije koje je iznosilo -1,3 % tijekom istog razdoblja.
- (106) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Latviji od 23,61 EUR za EUR2017 za 17,2 % niža od prosječne polazne vrijednosti od 28,51 EUR za EUR2017 relevantne usporedne skupine. Komisija ističe da će utvrđeni jedinični rutni trošak u Latviji za 2024. i dalje biti za 15 % niži od prosjeka usporedne skupine.
- (107) Nadalje, potrebno je razmotriti mogu li se prethodno navedena odstupanja od kriterija utvrđenih u točki 1.4. podtočkama (a), (b) i (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 smatrati potrebnima i razmjernima na temelju točke 1.4. podtočke (d) tog priloga.
- (108) Komisija napominje da razlika, koju je procijenilo tijelo za ocjenu performansi, između utvrđenih rutnih troškova za treće referentno razdoblje navedenih u nacrtu plana performansi Latvije i utvrđenih troškova koji bi bili potrebni za dostizanje kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iznosi približno 2 milijuna EUR za EUR2017, a odgovarajuće odstupanje od dugoročnog kretanja na razini Unije iznosi približno 2 milijuna EUR za EUR2017.
- (109) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da Latvija u nacrtu plana performansi navodi određene mjere koje je poduzeo pružatelj usluga u zračnoj plovidbi (LGS) radi postizanja lokalnih ciljeva u pogledu kapaciteta.
- (110) Komisija napominje da nakon provedbe mjera za smanjenje troškova 2020. i 2021. LGS namjerava povećati troškove osoblja i amortizacije u preostalim godinama trećeg referentnog razdoblja kako bi se pripremio za oporavak prometa koji se očekuje od 2022. do 2024. i ublažilo povećano radno opterećenje zbog preusmjerenja oko zračnog prostora Bjelarusu.
- (111) Kad je riječ o mjerama u pogledu osoblja, Komisija prima na znanje da LGS planira povećati broj rutnih kontrolora zračnog prometa koji će raditi tijekom trećeg referentnog razdoblja za devet ekvivalenata punog radnog vremena u razdoblju 2020.–2021. i jedan ekvivalent punog radnog vremena u razdoblju 2022.–2024. Prima se na znanje da je pružatelj usluga u zračnoj plovidbi uspostavio taj program osposobljavanja kontrolora zračnog prometa prije pandemije kako bi se pripremio na predviđeni rast prometa i izbjegao buduća kašnjenja na ruti ATFM-a poput onih iz drugog referentnog razdoblja.
- (112) Kad je riječ o politici primitaka, Komisija prima na znanje da LGS od 2022. planira nastaviti izvršavati neke od svojih obveza prema zaposlenicima, uključujući dogovoreno povećanje bruto plaće od 8 % koje je privremeno suspendirano tijekom krize. Osim toga, Latvija očekuje dodatna povećanja plaća zbog općeg rasta nacionalne prosječne plaće.
- (113) Kad je riječ o planiranim ulaganjima u dugotrajnu imovinu, Komisija primjećuje da LGS u trećem referentnom razdoblju planira nastaviti različite projekte ulaganja, ovisno o financijskim rezultatima LGS-a i stvarnom oporavku prometa. Komisija primjećuje da se 2023. očekuje znatno povećanje troškova amortizacije četiriju „novih velikih ulaganja” i „drugih novih ulaganja” o kojima je izvjestio LGS. Međutim, doprinos tih ulaganja budućem osiguravanju kapaciteta nije obrazložen u nacrtu plana performansi Latvije.
- (114) Komisija uvažava da bi zapošljavanje dodatnih kontrolora zračnog prometa i nastavak ulaganja u dugotrajnu imovinu radi povećanja kapaciteta mogli biti valjani razlozi za odstupanje od kretanja utvrđenih jediničnih troškova na razini Unije kako bi se osigurali potrebni dugoročni kapaciteti. Međutim, na temelju informacija iz nacrtu plana performansi Latvije Komisija nije mogla utvrditi da bi navedeno povećanje plaća osoblja bila potrebna i proporcionalna mjera za postizanje lokalnih ciljeva performansi u području kapaciteta i da se na nju može pozvati kako bi se opravdalo odstupanje od kretanja utvrđenih jediničnih troškova na razini Unije.

- (115) Usto, Komisija je na temelju ocjene tijela za ocjenu performansi utvrdila da se trošak kapitala koji je predložila Latvija ne podudara s planiranim povratom na kapital, koji nije određen na razini razmjernoj izloženosti pružatelja usluga u zračnoj plovidbi financijskom riziku. Time se tijekom trećeg referentnog razdoblja dolazi do troška kapitala koji je za otprilike 1,5 milijuna EUR viši od financijskog rizika koji nastaje zbog mehanizma za podjelu rizika povezanog s prometom. Taj se višak ne može opravdati ostvarivanjem ciljeva povezanih s kapacitetom.
- (116) Komisija stoga smatra da Latvija nije na odgovarajući način dokazala da bi se odstupanja iz uvodne izjave 108. mogla pripisati isključivo dodatnim utvrđenim troškovima povezanim s mjerama potrebnima za postizanje lokalnih ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom. Stoga kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 nije ispunjen kad je riječ o Latviji.
- (117) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, dovoljno je spomenuti da Latvija u nacrtu plana performansi nije iznijela nikakve mjere restrukturiranja kojima bi opravdala odstupanje od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije ili od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije. Stoga kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. nije ispunjen kad je riječ o Latviji.
- (118) Osim toga, nakon pregleda ključnih čimbenika i parametara utvrđenih u točki 2.1. podtočki (d) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 na kojima se temelje nacrti ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću doneseni su sljedeći zaključci kad je riječ o polaznim vrijednostima za 2014. i 2019. i o troškovima mirovina.
- (119) Prvo, Komisija primjećuje da Latvija od 2020. dio svoje troškovne osnovice pripisuje području letnih informacija Vilnius, a taj dio odgovara troškovima usluga ATM-a i usluga komunikacija, navigacije i nadzora (CNS) koji se pružaju na liniji NINTA – ADAXA. Međutim, u nacrtu plana performansi Latvije navode se polazne vrijednosti koje su jednake stvarnim troškovima iz 2014. i 2019., pri čemu se ne oduzimaju troškovi povezani s linijom NINTA – ADAXA. Na temelju savjeta tijela za ocjenu performansi Komisija smatra da su potrebne prilagodbe polaznih vrijednosti Latvije iz 2014. i 2019. za troškove i promet kako bi te vrijednosti bile usporedive s utvrđenim troškovima u trećem referentnom razdoblju te se omogućila točna procjena ciljeva troškovne učinkovitosti Latvije u trećem referentnom razdoblju.
- (120) Drugo, na temelju savjeta tijela za ocjenu performansi Komisija smatra da bi Latvija trebala ponovno procijeniti ili bolje obrazložiti predložene utvrđene troškove u pogledu mirovina jer se udio tih troškova čini neuobičajeno visok u odnosu na ukupnu troškovnu osnovicu.
- (121) Na temelju zaključaka iz uvodnih izjava od 103. do 120. predloženi ciljevi navedeni u nacrtu plana performansi Latvije trebali bi se ocijeniti kao neusklađeni s ciljevima performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću.

ZAKLJUČCI U VEZI S MALTOM

Ocjena nacrtu ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću

- (122) U nastavku je naveden nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću koje je Malta predložila za treće referentno razdoblje:

Zona naplate rutnih naknada u Malti	Polazna vrijednost 2014.	Polazna vrijednost 2019.	2020.–2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću, izraženo kao utvrđeni jedinični rutni trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017.)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

- (123) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Malti, koje je iznosilo +2,0 % godišnje tijekom trećeg referentnog razdoblja, manje uspješno od kretanja na razini Unije koje je iznosilo +1,0 % tijekom istog razdoblja.
- (124) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Malti, koje je iznosilo +1,6 % godišnje tijekom drugog i trećeg referentnog razdoblja, manje uspješno od kretanja na razini Unije koje je iznosilo -1,3 % tijekom istog razdoblja.
- (125) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Malti od 22,98 EUR za EUR2017 za 19,7 % niža od prosječne polazne vrijednosti od 28,64 EUR za EUR2017 relevantne usporedne skupine. Komisija ističe da će utvrđeni jedinični rutni trošak u Malti za 2024. i dalje biti za 22,1 % niži od prosjeka usporedne skupine.
- (126) Nadalje, potrebno je razmotriti mogu li se prethodno navedena odstupanja od kriterija utvrđenih u točki 1.4. podtočkama (a), (b) i (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 smatrati potrebnima i razmjernima na temelju točke 1.4. podtočke (d) tog priloga.
- (127) Komisija napominje da razlika, koju je procijenilo tijelo za ocjenu performansi, između utvrđenih rutnih troškova za treće referentno razdoblje navedenih u nacrtu plana performansi Malte i utvrđenih troškova koji bi bili potrebni za dostizanje kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iznosi približno milijun EUR za EUR2017, a odgovarajuće odstupanje od dugoročnog kretanja na razini Unije iznosi približno 5,8 milijuna EUR za EUR2017.
- (128) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Malta je u svojem nacrtu plana performansi predstavila određene mjere i ulaganja povezana s postizanjem ciljeva povezanih s kapacitetom.
- (129) Konkretno, Komisija primjećuje da MATSA planira do 2024. zaposliti četiri tehnička stručnjaka kao osoblje zaduženo za sigurnost elektroničke opreme za zračni promet i pet kontrolora zračnog prometa. Međutim, novi kontrolori zračnog prometa počet će raditi s dozvolom za pružanje usluga kontrole zračnog prometa u zračnoj luci te se stoga planira da će se povezani troškovi osoblja isprva uglavnom pripisati terminalnim uslugama u zračnoj plovidbi. Komisija također primjećuje da MATSA od 2023. planira povećati plaće osoblja nakon što su, u dogovoru s osobljem, plaće dvije godine bile zamrznute kako bi se smanjili troškovi tijekom pandemije.
- (130) Komisija primjećuje da MATSA planira povećati svoje operativne troškove radi povećanja kompetencija i osposobljavanja osoblja kako bi se omogućilo ostvarivanje budućih kapaciteta. Komisija isto tako primjećuje da MATSA izvješćuje da su više premije osiguranja i inflacija drugi ključni uzroci dodatnih drugih operativnih troškova.
- (131) Tijelo za ocjenu performansi izvješćuje da MATSA predviđa znatno povećanje svojih troškova amortizacije tijekom trećeg referentnog razdoblja. Međutim, Komisija nije primila dokaze da se povećanje troškova amortizacije može opravdati mjerama povezanim s kapacitetom jer se u nacrtu plana performansi Malte ne navode nikakve pojedinosti o tome kako nova ulaganja planirana u trećem referentnom razdoblju doprinose kapacitetu.
- (132) Komisija smatra da bi povećanje broja zaposlenika u pružatelju usluga u zračnoj plovidbi radi prilagodbe budućem očekivanom kapacitetu moglo biti valjan razlog za odstupanje u skladu s točkom 1.4. podtočkom (d) podpodtočkom i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 kad je riječ o Malti. Međutim, zbog nedostatnih informacija u nacrtu plana performansi Komisija ne može utvrditi jesu li navedena povećanja plaća zaposlenika i planirana ulaganja u dugotrajnu imovinu potrebne i proporcionalne mjere za postizanje lokalnih ciljeva povezanih s kapacitetom te može li se na njih pozvati kako bi se opravdalo odstupanje od kretanja utvrđenih jediničnih troškova na razini Unije.
- (133) Komisija stoga smatra da Malta nije na odgovarajući način dokazala da bi se odstupanja iz uvodnih izjava od 128. do 132. mogla pripisati isključivo dodatnim utvrđenim troškovima povezanim s mjerama potrebnima za postizanje lokalnih ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s kapacitetom. Stoga kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 nije ispunjen kad je riječ o Malti.

- (134) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, dovoljno je spomenuti da Malta u nacrtu plana performansi nije iznijela nikakve mjere restrukturiranja kojima bi opravdala odstupanje od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije ili od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije. Stoga kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. nije ispunjen kad je riječ o Malti.
- (135) Na temelju zaključaka iz uvodnih izjava od 122. do 134. predloženi ciljevi navedeni u nacrtu plana performansi Malte trebali bi se ocijeniti kao neusklađeni s ciljevima performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću.

Pregled nacрта ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću za terminalne usluge u zračnoj plovidbi

- (136) Komisija ima primjedbe u vezi s nacrtima terminalnih ciljeva performansi povezanih s troškovnom učinkovitošću u Malti u skladu s točkom 2.1. podtočkom (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.
- (137) Prvo, usporedbom kretanja terminalnog utvrđenog jediničnog troška za treće referentno razdoblje s kretanjem utvrđenog jediničnog rutnog troška Komisija je utvrdila da je kretanje terminalnog utvrđenog jediničnog troška za zonu naplate terminalnih naknada u Malti, koje iznosi +4,3 %, više od kretanja utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Malti, koje je iznosilo +2,0 % tijekom trećeg referentnog razdoblja.
- (138) Drugo, Komisija primjećuje da su nacrti ciljeva povezanih s kretanjem terminalnog utvrđenog jediničnog troška za zonu naplate terminalnih naknada Malte od +4,3 % tijekom trećeg referentnog razdoblja viši od stvarnog kretanja terminalnog utvrđenog jediničnog troška od +0,6 % koje je zabilježeno tijekom drugog referentnog razdoblja.
- (139) Komisija stoga smatra da bi, s obzirom na prethodno navedeno, Malta trebala dodatno obrazložiti terminalne ciljeve performansi povezane s troškovnom učinkovitošću ili revidirati nacrt ciljeva za terminalni utvrđeni jedinični trošak tijekom trećeg referentnog razdoblja na nižu vrijednost.

ZAKLJUČCI U VEZI S RUMUNJSKOM

Ocjena nacрта ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću

- (140) U nastavku je naveden nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću koje je Rumunjska predložila za treće referentno razdoblje:

Zona naplate rutnih naknada u Rumunjskoj	Polazna vrijednost 2014.	Polazna vrijednost 2019.	2020.–2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću, izraženo kao utvrđeni jedinični rutni trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017.)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

- (141) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Rumunjskoj, koje je iznosilo +2,9 % godišnje tijekom trećeg referentnog razdoblja, manje uspješno od kretanja na razini Unije koje je iznosilo +1,0 % tijekom istog razdoblja.
- (142) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Rumunjskoj, koje je iznosilo +0,6 % godišnje tijekom drugog i trećeg referentnog razdoblja, manje uspješno od kretanja na razini Unije koje je iznosilo –1,3 % tijekom istog razdoblja.
- (143) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Rumunjskoj od 34,03 EUR za EUR2017 za 14,6 % niža od prosječne polazne vrijednosti od 39,84 EUR za EUR2017 relevantne usporedne skupine. Komisija ističe da će utvrđeni jedinični rutni trošak u Rumunjskoj za 2024. i dalje biti za 9,0 % niži od prosjeka usporedne skupine.

- (144) Nadalje, potrebno je razmotriti mogu li se prethodno navedena odstupanja od kriterija utvrđenih u točki 1.4. podtočkama (a) i (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 smatrati potrebnima i razmjernima na temelju točke 1.4. podtočke (d) tog priloga.
- (145) Komisija napominje da razlika, koju je procijenilo tijelo za ocjenu performansi, između utvrđenih rutnih troškova za treće referentno razdoblje navedenih u nacrtu plana performansi Rumunjske i utvrđenih troškova koji bi bili potrebni za dostizanje kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije iznosi približno 15 milijuna EUR za EUR2017, a odgovarajuće odstupanje od dugoročnog kretanja na razini Unije iznosi približno 32 milijuna EUR za EUR2017.
- (146) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da Rumunjska u nacrtu plana performansi navodi da će ROMATSA, pružatelj rutnih usluga u zračnoj plovidbi, tijekom trećeg referentnog razdoblja snositi dodatne utvrđene troškove kako bi provela mjere za postizanje lokalnih ciljeva povezanih s kapacitetom. Mjere koje navodi Rumunjska uglavnom se odnose na troškove osoblja i osposobljavanja, a zatim na troškove ulaganja.
- (147) Komisija primjećuje da ROMATSA planira snositi dodatne troškove za osoblje i druge operativne troškove kako bi zaposlila i osposobila nove rutne kontrolore zračnog prometa. Rumunjska predloženi plan zapošljavanja i osposobljavanja obrazlaže time da bi se novim osobljem kompenzirao velik val planiranih odlazaka u mirovinu čiji se vrhunac očekuje u četvrtom referentnom razdoblju. Rumunjska ističe da će plan započeti već u trećem referentnom razdoblju jer osposobljavanje potpuno licenciranog kontrolora zračnog prometa traje od tri do pet godina. Međutim, tijelo za ocjenu performansi smatra da bi, s obzirom na njihovu visinu, troškove povezane s planom zapošljavanja trebalo dodatno potkrijepiti i obrazložiti. Na temelju savjeta tijela za ocjenu performansi Komisija smatra da bi ROMATSA posebno trebala dodatno objasniti kako su izračunani troškovi osoblja i osposobljavanja za svaki ekvivalent punog radnog vremena.
- (148) Kad je riječ o troškovima ulaganja, Komisija primjećuje da Rumunjska u svojem nacrtu plana performansi navodi potrebu za dodatnim troškovima amortizacije i kapitala radi provedbe sljedećih projekata: prve faze prvog koraka sustava ATM-a (koja je započela u drugom referentnom razdoblju i amortizira se od 2020.) te druge faze prvog koraka (koja je započela u drugom referentnom razdoblju i amortizira se od 2022.), alata za procjenu složenosti prometnih tokova i upravljanje tim tokovima čije se uvođenje planira 2024. i ugovora o uslugama podatkovne veze.
- (149) Kad je riječ o troškovima sustava ATM-a, tijelo za ocjenu performansi u svojem je izvješću o praćenju za drugo referentno razdoblje utvrdilo da kapitalni izdaci za drugu fazu prvog koraka predviđeni za to referentno razdoblje nisu realizirani tijekom cijelog referentnog razdoblja, a stvarni ukupni troškovi ulaganja bili su znatno niži od onih utvrđenih u planu performansi za drugo referentno razdoblje. Tijelo za ocjenu performansi izračunalo je da su korisnici zračnog prostora u drugom referentnom razdoblju ukupno s 32,5 milijuna EUR doprinijeli ulaganjima koja nisu ostvarena, a nije poznato hoće li im se taj iznos nadoknaditi. Tijelo za ocjenu performansi stoga je zaključilo da dodatni troškovi koje Rumunjska navodi kao odstupanje za postizanje svojih lokalnih ciljeva povezanih s kapacitetom u trećem referentnom razdoblju nisu opravdani.
- (150) Valja napomenuti da je Komisija na temelju ocjene tijela za ocjenu performansi utvrdila da trošak kapitala koji je navela Rumunjska nije određen na razini razmjernoj učinkovitom trošku kapitala. Time se tijekom trećeg referentnog razdoblja dolazi do troška kapitala koji je za 16 milijuna EUR viši od financijskog rizika koji nastaje zbog mehanizma za podjelu rizika povezanog s prometom. Taj se višak ne može opravdati ostvarenjem ciljeva povezanih s kapacitetom.
- (151) Uzimajući u obzir napomene iz uvodnih izjava od 146. do 150. i savjet tijela za ocjenu performansi, Komisija zaključuje da kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 nije ispunjen kad je riječ o Rumunjskoj.
- (152) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, dovoljno je spomenuti da Rumunjska u nacrtu plana performansi nije iznijela nikakve mjere restrukturiranja kojima bi opravdala odstupanje od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije ili od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije. Stoga kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. nije ispunjen kad je riječ o Rumunjskoj.

- (153) Na temelju zaključaka iz uvodnih izjava od 140. do 152. predloženi ciljevi navedeni u nacrtu plana performansi Rumunjske trebali bi se ocijeniti kao neusklađeni s ciljevima performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću.

Pregled nacrtu ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću za terminalne usluge u zračnoj plovidbi

- (154) Komisija ima primjedbe u vezi s nacrtima terminalnih ciljeva performansi povezanih s troškovnom učinkovitošću u Rumunjskoj u skladu s točkom 2.1. podtočkom (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.
- (155) Prvo, usporedbom kretanja terminalnog utvrđenog jediničnog troška za treće referentno razdoblje s kretanjem utvrđenog jediničnog rutnog troška Komisija je utvrdila da je kretanje terminalnog utvrđenog jediničnog troška za zonu naplate terminalnih naknada u Rumunjskoj, koje iznosi +4,3 %, više od kretanja utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Rumunjskoj, koje je iznosilo +2,9 % tijekom trećeg referentnog razdoblja.
- (156) Drugo, Komisija primjećuje da su nacrti ciljeva povezanih s kretanjem terminalnog utvrđenog jediničnog troška za zonu naplate terminalnih naknada Rumunjske od +4,3 % tijekom trećeg referentnog razdoblja viši od stvarnog kretanja terminalnog utvrđenog jediničnog troška od -3,1 % koje je zabilježeno tijekom drugog referentnog razdoblja.
- (157) Komisija stoga smatra da bi, s obzirom na prethodno navedeno, Rumunjska trebala dodatno obrazložiti terminalne ciljeve performansi povezane s troškovnom učinkovitošću ili revidirati nacrt ciljeva za terminalni utvrđeni jedinični trošak za treće referentno razdoblje na nižu vrijednost.

Pregled programa poticaja iz članka 11. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 koji nadopunjava Komisijinu ocjenu nacrtu ciljeva povezanih s kapacitetom

- (158) Kad je riječ o elementima koji podliježu reviziji utvrđenima u točki 2.1. podtočki (f) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da program poticaja za kapacitet terminala koji je predložen u rumunjskom nacrtu plana performansi sadržava maksimalnu financijsku nepogodnost u iznosu od 0,50 % utvrđenih troškova i maksimalnu financijsku pogodnost u iznosu od 0,50 % utvrđenih troškova.
- (159) Na temelju stručnog savjeta tijela za ocjenu performansi Komisija sumnja da bi predložena maksimalna financijska nepogodnost u iznosu od 0,50 % utvrđenih troškova u tom programu poticaja imala ikakav znatan utjecaj na prihode izložene riziku, kako je propisano člankom 11. stavkom 3. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317.
- (160) Stoga bi Rumunjska trebala revidirati svoj nacrt programa poticaja za ostvarenje ciljeva povezanih s kapacitetom terminala tako da se maksimalna financijska nepogodnost koja proizlazi iz tog programa poticaja odredi na razini koja ima znatan utjecaj na prihode izložene riziku, kako je izričito propisano člankom 11. stavkom 3. točkom (a) Provedbene uredbe (EU) 2019/317, što bi prema mišljenju Komisije trebalo dovesti do maksimalne financijske nepogodnosti jednake ili veće od 1 % utvrđenih troškova.

ZAKLJUČCI U VEZI SA ŠVEDSKOM

Ocjena nacrtu ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću

- (161) U nastavku je naveden nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću koje je Švedska predložila za treće referentno razdoblje:

Zona naplate rutnih naknada u Švedskoj	Polazna vrijednost 2014.	Polazna vrijednost 2019.	2020.–2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću , izraženo kao utvrđeni jedinični rutni trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017.)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR

- (162) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (a) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je kretanje utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Švedskoj, koje je iznosilo +0,2 % godišnje tijekom trećeg referentnog razdoblja, uspješnije od kretanja na razini Unije koje je iznosilo +1,0 % tijekom istog razdoblja.
- (163) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (b) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da je dugoročno kretanje utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Švedskoj, koje je iznosilo +1,0 % godišnje tijekom drugog i trećeg referentnog razdoblja, manje uspješno od kretanja na razini Unije koje je iznosilo -1,3 % tijekom istog razdoblja.
- (164) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija primjećuje da je polazna vrijednost utvrđenog jediničnog troška u Švedskoj od 58,87 EUR za EUR2017 za 31,6 % viša od prosječne polazne vrijednosti od 44,74 EUR za EUR2017 relevantne usporedne skupine. Komisija ističe da je ta razlika još izraženija tijekom trećeg referentnog razdoblja jer je utvrđeni jedinični rutni trošak Švedske za 2024. viši za 41,8 % od prosjeka usporedne skupine.
- (165) Potrebno je razmotriti mogu li se prethodno navedena odstupanja od kriterija utvrđenih u točki 1.4. podtočkama (b) i (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 smatrati potrebnima i razmjernima na temelju točke 1.4. podtočke (d) tog priloga.
- (166) Komisija napominje da razlika, koju je procijenilo tijelo za ocjenu performansi, između utvrđenih rutnih troškova za treće referentno razdoblje navedenih u nacrtu plana performansi Švedske i utvrđenih troškova koji bi bili potrebni za dostizanje dugoročnog kretanja na razini Unije iznosi približno 43 milijuna EUR za EUR2017.
- (167) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, Komisija ističe da Švedska u nacrtu plana performansi navodi niz mjera povezanih s postizanjem lokalnih ciljeva u pogledu kapaciteta.
- (168) Konkretno, Komisija primjećuje da glavni pružatelj rutnih usluga u zračnoj plovidbi, poduzeće LfV, planira osposobiti nove kontrolore zračnog prometa kako bi riješio problem odlazaka u mirovinu do isteka trećeg referentnog razdoblja. Švedska u trećem referentnom razdoblju planira neto povećanje od 14 kontrolora zračnog prometa u ekvivalentu punog radnog vremena u centru oblasne kontrole u Malmö i 14 kontrolora zračnog prometa u ekvivalentu punog radnog vremena u centru oblasne kontrole u Stockholmu. Međutim, Komisija ističe da Švedska u svojem nacrtu plana performansi nije kvantificirala očekivani učinak tih mjera povezanih s osobljem na troškove.
- (169) Komisija primjećuje da Švedska osim troškova osoblja navodi da je najveće novo veliko ulaganje LfV-a „proširenje usluga daljinskih kontrolnih tornjeva” u Stockholmu i četiri povezane zračne luke (Kiruna, Umeå, Östersund i Malmö). Utvrđeni troškovi „proširenja usluga daljinskih kontrolnih tornjeva” iznose 11 % ukupnih utvrđenih troškova ulaganja tijekom trećeg referentnog razdoblja. Komisija primjećuje da su daljinski kontrolni tornjevi općenito ulaganja u pružanje usluga zračnog prometa u zračnim lukama i stoga bi se u načelu trebala pripisati terminalnim uslugama. Međutim, u nacrtu plana performansi Švedske 75 % troškova za „proširenje usluga daljinskih kontrolnih tornjeva” pripisuje se rutnim uslugama bez objašnjenja geografskog opsega i prirode tih usluga. Komisija također primjećuje da su korisnici zračnog prostora tijekom savjetovanja doveli u pitanje poslovni model tog ulaganja. Komisija smatra da bi Švedska trebala preispitati ili dodatno obrazložiti poslovni model i pripisivanje troškova tog ulaganja te otkloniti zabrinutost korisnika zračnog prostora.
- (170) Komisija primjećuje da ostala nova ulaganja koja Švedska planira iznose 33 % ukupnih utvrđenih troškova ulaganja tijekom trećeg referentnog razdoblja. U nacrtu plana performansi Švedske navodi se da se ostala nova ulaganja sastoje od zamjena i/ili nadogradnje komunikacijskih sustava, radijske opreme i sredstava za navigaciju te pričuvnih i potpornih sustava za usluge u zračnom prometu. Međutim, Komisija napominje da se u nacrtu plana performansi Švedske ne navodi kako će svako od tih drugih novih ulaganja doprinijeti ostvarivanju lokalnih ciljeva povezanih s kapacitetom.
- (171) Uzimajući u obzir uvodne izjave od 167. do 170., Komisija smatra da Švedska nije na odgovarajući način dokazala da se odstupanje iz uvodne izjave 166. može pripisati isključivo dodatnim utvrđenim troškovima povezanim s mjerama potrebnima za postizanje ciljeva performansi povezanih s kapacitetom. Stoga kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki i. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 nije ispunjen kad je riječ o Švedskoj.

- (172) Kad je riječ o kriteriju utvrđenom u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, dovoljno je spomenuti da Švedska u nacrtu plana performansi nije iznijela nikakve mjere restrukturiranja kojima bi opravdala odstupanje od kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije ili od dugoročnog kretanja utvrđenog jediničnog troška na razini Unije. Stoga kriterij utvrđen u točki 1.4. podtočki (d) podpodtočki ii. nije ispunjen kad je riječ o Švedskoj.
- (173) Osim toga, nakon pregleda ključnih čimbenika i parametara utvrđenih u točki 2.1. podtočki (d) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317 na kojima se temelje nacrti ciljeva performansi u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću doneseni su sljedeći zaključci kad je riječ o polaznim vrijednostima troškova za 2019., troškovima kapitala i mirovina.
- (174) Komisija primjećuje da Švedska predlaže prilagodbu polazne vrijednosti za 2019. kako bi se uzeo u obzir ulazak triju novih zračnih luka u sustav rutnih naknada od 2020. Tijelo za ocjenu performansi napominje da se većina te prilagodbe odnosi na zračnu luku Scandinavian Mountains u kojoj usluge kontrole zračnog prometa pruža poduzeće SDATS. U nacrtu plana performansi navodi se da mnoge zračne luke u Švedskoj nude rutne usluge. Švedska navodi da je dopuštanje zračnim lukama da pružaju rutne usluge i usluge prilaženja troškovno učinkovitije jer su završna kontrolirana područja u švedskim zračnim lukama velika i zemljopisno udaljena.
- (175) U nacrtu plana performansi Švedske navodi se da se zbog ulaska triju novih zračnih luka u sustav rutnih naknada ne prenose odgovornosti ili troškovi između pružatelja usluga u zračnoj plovidbi koji su već uključeni u sustav. Tijelo za ocjenu performansi smatra da ta prilagodba nije jasno objašnjena u nacrtu plana performansi Švedske.
- (176) Na temelju savjeta tijela za ocjenu performansi Komisija smatra da bi Švedska trebala ponovno procijeniti predložene iznose koji će se naplatiti kao povrat na kapital u okviru troška kapitala LFV-a. Tijelo za ocjenu performansi procjenjuje da je u trećem referentnom razdoblju prijavljeni trošak kapitala za 1,3 milijuna EUR veći od učinkovitog troška kapitala. Konkretno, Komisija i tijelo za ocjenu performansi primjećuju da je raspon troška kapitala koji predlaže Švedska za LFV, u iznosu od 0,7 % do 1,9 %, veći od troška kapitala koji švedska vlada dopušta za LFV, a koji iznosi 0,0 %. Komisija primjećuje da predloženi trošak kapitala LFV-a uključuje povrat na kapital niza švedskih zračnih luka koje pružaju rutne usluge. Komisija smatra da bi Švedska trebala objasniti i opravdati uključivanje tih zračnih luka u sve troškovne stavke LFV-a ili na odgovarajući način izmijeniti svoj podnesak.
- (177) Na temelju savjeta tijela za ocjenu performansi Komisija smatra da bi Švedska trebala ponovno procijeniti predložene troškove za mirovine. Tijelo za ocjenu performansi utvrdilo je da je prosječni udio troškova za mirovine LFV-a u trećem referentnom razdoblju znatno viši od prosjeka na razini Unije. Također je utvrdilo da su doprinosi za javni mirovinski sustav uključeni u troškove osoblja kao doprinosi za socijalno osiguranje, a ne kao troškovi za mirovine odvojeno iskazani u tablicama za izvješćivanje. Tijelo za ocjenu performansi navodi da se troškovi za mirovine bilježe i u trošak kapitala jer su nepodmirena potraživanja povezana s troškovima za mirovine iz prethodnih referentnih razdoblja uključena u imovinu. Tijelo za ocjenu performansi zaključuje da bi nedovoljna transparentnost pretpostavki u pogledu planova definiranih primanja mogla postati problem za provjeru izuzetih troškova u trećem referentnom razdoblju. Komisija smatra da bi Švedska trebala transparentno izvješćivati o troškovima za mirovine u zasebnoj liniji troškova za mirovine u tablicama za izvješćivanje.
- (178) Na temelju zaključaka iz uvodnih izjava od 161. do 177. predloženi ciljevi navedeni u nacrtu plana performansi Švedske trebali bi se ocijeniti kao neusklađeni s ciljevima performansi na razini Unije u ključnom području performansi povezanom s troškovnom učinkovitošću.

Pregled nacrtu ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću za terminalne usluge u zračnoj plovidbi

- (179) Komisija ima primjedbe u vezi s nacrtima terminalnih ciljeva performansi povezanih s troškovnom učinkovitošću u Švedskoj u skladu s točkom 2.1. podtočkom (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317.
- (180) Prvo, usporedbom kretanja terminalnog utvrđenog jediničnog troška za treće referentno razdoblje s kretanjem utvrđenog jediničnog rutnog troška Komisija je utvrdila da je kretanje terminalnog utvrđenog jediničnog troška za zonu naplate terminalnih naknada u Švedskoj, koje iznosi +0,9 %, više od kretanja utvrđenog jediničnog rutnog troška na razini zone naplate u Švedskoj, koje je iznosilo +0,2 % tijekom trećeg referentnog razdoblja.

- (181) Drugo, Komisija primjećuje da su nacrti ciljeva povezanih s kretanjem terminalnog utvrđenog jediničnog troška za zonu naplate terminalnih naknada Švedske od +0,9 % tijekom trećeg referentnog razdoblja viši od stvarnog kretanja terminalnog utvrđenog jediničnog troška od -5,8 % koje je zabilježeno tijekom drugog referentnog razdoblja.
- (182) Treće, uspoređujući nacrt nacionalnih ciljeva povezanih s kretanjem terminalnog utvrđenog jediničnog troška i performanse sličnih zračnih luka za treće referentno razdoblje, Komisija ističe da je utvrđeni jedinični trošak zračne luke Stockholm Arlanda prema procjenama donekle viši od medijana utvrđenog jediničnog troška relevantne usporedne skupine.
- (183) Komisija stoga smatra da bi, s obzirom na prethodno navedeno, Švedska trebala dodatno obrazložiti terminalne ciljeve performansi povezane s troškovnom učinkovitošću ili revidirati nacrt ciljeva za terminalni utvrđeni jedinični trošak za treće referentno razdoblje na nižu vrijednost.

ZAKLJUČCI

- (184) Na temelju ocjene utvrđene u uvodnim izjavama od 21. do 183. Komisija je zaključila da nacrti planova performansi koje su dostavili Belgija, Njemačka, Grčka, Francuska, Cipar, Latvija, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Rumunjska i Švedska sadržavaju određene ciljeve performansi koji nisu usklađeni s ciljevima performansi na razini Unije.
- (185) Predmetne države članice trebaju u skladu s člankom 14. stavkom 3. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 Komisiji dostaviti revidirane nacрте planova performansi u roku od tri mjeseca od datuma donošenja ove Odluke uzimajući u obzir preporuke koje je iznijela Komisija.
- (186) Belgija, Francuska, Njemačka, Luksemburg i Nizozemska, koji su zajedno sa Švicarskom izradili i dostavili nacrt plana performansi za treće referentno razdoblje na razini funkcionalnih blokova zračnog prostora, trebali bi zajednički dostaviti revidirani nacrt plana performansi za FABEC u kojem će se uzeti u obzir preporuke iz ove Odluke.
- (187) Komisija će nakon toga u cijelosti ocijeniti revidirane nacрте planova performansi u skladu s postupkom utvrđenim u članku 15. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 i na temelju te naknadne ocjene može zauzeti bilo kakav stav u pogledu nacрта ciljeva performansi i drugih elemenata planova performansi za koje nisu iznesene primjedbe u ovoj Odluci.
- (188) U skladu s člankom 17. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 ciljevi utvrđeni u najnovijoj verziji nacрта plana performansi primjenjuju se privremeno dok Komisija ne donese odluku o usklađenosti ciljeva performansi ili revidiranih ciljeva performansi, nakon čega predmetna država članica ili države članice moraju donijeti završni plan performansi.
- (189) Člankom 17. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 dodjeljuje se retroaktivan učinak ciljevima sadržanima u završnom planu performansi u pogledu ključnog područja performansi povezanog s troškovnom učinkovitošću. Zbog toga će se svaka razlika u приходima koja nastane zbog primjene jedinične cijene ili jediničnih cijena izračunanih na temelju nacрта plana performansi umjesto jedinične cijene ili jediničnih cijena izračunanih na temelju završnog plana performansi podmiriti naknadnim prilagodbama jedinične cijene tijekom trećeg referentnog razdoblja, koje su dodatno uređene izvanrednim mjerama za treće referentno razdoblje utvrđenima u Provedbenoj uredbi (EU) 2020/1627. Stoga Komisija neće donositi zaključke o usklađenosti jediničnih cijena u skladu s člankom 29. stavkom 3. Provedbene uredbe (EU) 2019/317 prije donošenja relevantnih završnih planova performansi.
- (190) Komisija ističe da su neke države članice izrazile namjeru da uključe troškovne stavke povezane s otkrivanjem bespilotnih letjelica u zračnim lukama u svoje troškovne osnovice za treće referentno razdoblje. Na temelju elemenata iz nacрта planova performansi nije bilo moguće točno utvrditi u kojoj su mjeri države članice uključile takve utvrđene troškove u svoje troškovne osnovice za treće referentno razdoblje i, ako su takvi troškovi uključeni, u kojoj su mjeri nastali zbog pružanja usluga u zračnoj plovidbi te bi se stoga mogli smatrati prihvatljivima u okviru programa performansi i sustava utvrđivanja naknada. Službe Komisije poslale su *ad hoc* zahtjev za informacije državama članicama kako bi prikupile relevantne informacije te će dodatno proučiti prijavljene troškove otkrivanja bespilotnih letjelica u zračnim lukama u kontekstu provjere usklađenosti s jediničnim cijenama. Ovom se Odlukom ne dovode u pitanje nalazi i zaključci Komisije o troškovima otkrivanja bespilotnih letjelica.

(191) Kao odgovor na rusku vojnu agresiju protiv Ukrajine, koja je započela 24. veljače 2022., Unija je donijela restriktivne mjere kojima se ruskim zračnim prijevoznicima, svim zrakoplovima registriranim u Rusiji i svim zrakoplovima koji nisu registrirani u Rusiji, a koji su u vlasništvu ili zakupu ili pod drugim nadzorom bilo koje ruske fizičke ili pravne osobe, subjekta ili tijela, zabranjuje slijetanje na područje Unije, uzlijetanje s njega ili njegovo prelijetanje. Te su mjere dovele do smanjenja zračnog prometa u zračnom prostoru iznad područja Unije. Međutim, njihov učinak na razini Unije ne bi trebao biti usporediv sa smanjenjem zračnog prometa do kojeg je došlo zbog početka pandemije bolesti COVID-19 u ožujku 2020. Stoga je primjereno zadržati postojeće mjere i postupke za provedbu programa performansi i sustava utvrđivanja naknada u trećem referentnom razdoblju. Pri reviziji svojih lokalnih ciljeva performansi u sklopu revidiranih nacrtu planova performansi države članice kojima je ova Odluka upućena trebale bi uzeti u obzir operativne i financijske učinke relevantnih promjena u prometu,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Ciljevi performansi navedeni u nacrtima planova performansi na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora koje su dostavili Belgija, Njemačka, Grčka, Francuska, Cipar, Latvija, Luksemburg, Malta, Nizozemska, Rumunjska i Švedska u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004, navedeni u prilogu ovoj Odluci, nisu usklađeni s ciljevima performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje utvrđenima u Provedbenoj odluci (EU) 2021/891.

Članak 2.

Cipar i Grčka moraju svoje nacрте ciljeva povezanih s kapacitetom na ruti, izražene kao prosječan broj minuta kašnjenja u upravljanju protokom zračnog prometa na ruti po letu, revidirati na nižu vrijednost.

Predmetne države članice moraju obrazložiti zabilježeno odstupanje dostavljenih nacrtu ciljeva povezanih s kapacitetom od pripadajućih referentnih vrijednosti utvrđenih u Planu mrežnih operacija iz rujna 2021. za kalendarske godine 2022., 2023. i 2024. trećeg referentnog razdoblja kako bi se zadovoljila očekivana potražnja za prometom. Ako se u Planu mrežnih operacija preporučuju konkretne mjere za poboljšanje performansi povezanih s kapacitetom, te se mjere uzimaju u obzir pri reviziji ciljeva performansi.

Članak 3.

Belgija, Grčka, Cipar, Latvija, Luksemburg, Malta, Rumunjska i Švedska moraju svoje nacрте ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću utvrđene za njihove zone naplate rutnih naknada, izražene kao utvrđeni jedinični trošak, revidirati na nižu vrijednost.

Pri reviziji ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću sve predmetne države članice moraju učiniti sljedeće:

- (a) osigurati da su revidirani ciljevi povezani s troškovnom učinkovitošću usklađeni s kretanjem utvrđenog jediničnog troška na razini Unije i s dugoročnim kretanjem utvrđenog jediničnog troška na razini Unije;
- (b) u skladu s time smanjiti razinu utvrđenih troškova, barem za kalendarsku godinu 2024.;
- (c) upotrijebiti najnovija predviđanja prometa, izražena u jedinicama usluga, u skladu s člankom 10. stavkom 2. Provedbene uredbe (EU) 2019/317.

Odstupajući od točke (a), ako je Komisija u ovoj Odluci zaključila da polazna vrijednost relevantne zone naplate rutnih naknada ispunjava kriterij iz točke 1.4. podtočke (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, predmetna država članica osigurava da su revidirani ciljevi povezani s troškovnom učinkovitošću usklađeni barem s kretanjem utvrđenog jediničnog troška na razini Unije ili s dugoročnim kretanjem utvrđenog jediničnog troška na razini Unije.

Ako se država članica u svojem nacrtu plana performansi poziva na odstupanje iz točke 1.4. podtočke (c) Priloga IV. Provedbenoj uredbi (EU) 2019/317, mora se pobrinuti da je to obrazloženo na temelju odgovarajućih informacija i pojašnjenja.

Članak 4.

Ova je Odluka upućena Kraljevini Belgiji, Saveznoj Republici Njemačkoj, Helenskoj Republici, Francuskoj Republici, Republici Cipru, Republici Latviji, Velikom Vojvodstvu Luksemburgu, Republici Malti, Kraljevini Nizozemskoj, Rumunjskoj i Kraljevini Švedskoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 13. travnja 2022.

Za Komisiju
Adina VĂLEAN
Članica Komisije

PRILOG

Ciljevi performansi uključeni u planove na nacionalnoj razini ili na razini funkcionalnog bloka zračnog prostora dostavljene u skladu s Uredbom (EZ) br. 549/2004 za koje je utvrđeno da su neusklađeni s ciljevima performansi na razini Unije za treće referentno razdoblje

1. CILJEVI NAVEDENI U NACRTU PLANA PERFORMANSI FABEC-a

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI U VEZI S TROŠKOVNOM UČINKOVITOŠĆU**Utvrđeni jedinični trošak za rutne usluge u zračnoj plovidbi**

Zona naplate rutnih naknada u Belgiji i Luksemburgu	Polazna vrijednost 2014.	Polazna vrijednost 2019.	2020.–2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću izraženo kao utvrđeni jedinični rutni trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017.)	73,13 EUR	83,28 EUR	189,52 EUR	113,26 EUR	108,51 EUR	103,82 EUR

2. CILJEVI NAVEDENI U NACRTU PLANA PERFORMANSI ZA GRČKU

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI U VEZI S KAPACITETOM**Prosječno kašnjenje u upravljanju protokom zračnog prometa na ruti u minutama po letu**

	2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt ciljeva povezanih s kapacitetom na ruti za Grčku	0,32	0,26	0,20	0,20
Referentne vrijednosti za Grčku	0,10	0,14	0,15	0,15

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI U VEZI S TROŠKOVNOM UČINKOVITOŠĆU**Utvrđeni jedinični trošak za rutne usluge u zračnoj plovidbi**

Zona naplate rutnih naknada u Grčkoj	Polazna vrijednost 2014.	Polazna vrijednost 2019.	2020.–2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću izraženo kao utvrđeni jedinični rutni trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017.)	31,37 EUR	23,20 EUR	40,71 EUR	32,60 EUR	33,12 EUR	32,93 EUR

3. CILJEVI NAVEDENI U NACRTU PLANA PERFORMANSI ZA CIPAR

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI U VEZI S KAPACITETOM

Prosječno kašnjenje u upravljanju protokolom zračnog prometa na ruti u minutama po letu

	2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt ciljeva povezanih s kapacitetom na ruti za Cipar	0,10	0,30	0,40	0,30
Referentne vrijednosti za Cipar	0,10	0,16	0,15	0,15

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI U VEZI S TROŠKOVNOM UČINKOVITOŠĆU

Utvrđeni jedinični trošak za rutne usluge u zračnoj plovidbi

Zona naplate rutnih naknada u Cipru	Polazna vrijednost 2014.	Polazna vrijednost 2019.	2020.–2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću izraženo kao utvrđeni jedinični rutni trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017.)	32,94 EUR	26,61 EUR	49,85 EUR	34,14 EUR	32,52 EUR	32,26 EUR

4. CILJEVI NAVEDENI U NACRTU PLANA PERFORMANSI ZA LATVIJU

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI U VEZI S TROŠKOVNOM UČINKOVITOŠĆU

Utvrđeni jedinični trošak za rutne usluge u zračnoj plovidbi

Zona naplate rutnih naknada u Latviji	Polazna vrijednost 2014.	Polazna vrijednost 2019.	2020.–2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću izraženo kao utvrđeni jedinični rutni trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017.)	27,90 EUR	23,61 EUR	40,07 EUR	31,28 EUR	29,14 EUR	26,83 EUR

5. CILJEVI NAVEDENI U NACRTU PLANA PERFORMANSI ZA MALTU

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI U VEZI S TROŠKOVNOM UČINKOVITOŠĆU

Utvrđeni jedinični trošak za rutne usluge u zračnoj plovidbi

Zona naplate rutnih naknada u Malti	Polazna vrijednost 2014.	Polazna vrijednost 2019.	2020.–2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću izraženo kao utvrđeni jedinični rutni trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017.)	21,50 EUR	22,98 EUR	44,08 EUR	31,85 EUR	24,83 EUR	24,85 EUR

6. CILJEVI NAVEDENI U NACRTU PLANA PERFORMANSI ZA RUMUNJSKU

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI U VEZI S TROŠKOVNOM UČINKOVITOŠĆU

Utvrđeni jedinični trošak za rutne usluge u zračnoj plovidbi

Zona naplate rutnih naknada u Rumunjskoj	Polazna vrijednost 2014.	Polazna vrijednost 2019.	2020.–2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću izraženo kao utvrđeni jedinični rutni trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017.)	165,00 RON	155,38 RON	298,87 RON	191,50 RON	174,25 RON	174,33 RON
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	41,94 EUR	38,16 EUR	38,18 EUR

7. CILJEVI NAVEDENI U NACRTU PLANA PERFORMANSI ZA ŠVEDSKU

KLJUČNO PODRUČJE PERFORMANSI U VEZI S TROŠKOVNOM UČINKOVITOŠĆU

Utvrđeni jedinični trošak za rutne usluge u zračnoj plovidbi

Zona naplate rutnih naknada u Švedskoj	Polazna vrijednost 2014.	Polazna vrijednost 2019.	2020.–2021.	2022.	2023.	2024.
Nacrt rutnih ciljeva povezanih s troškovnom učinkovitošću izraženo kao utvrđeni jedinični rutni trošak (u realnim vrijednostima u cijenama iz 2017.)	522,30 SEK	567,11 SEK	1 361,88 SEK	676,24 SEK	605,51 SEK	570,87 SEK
	54,22 EUR	58,87 EUR	141,38 EUR	70,20 EUR	62,86 EUR	59,26 EUR