# PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE

## ze dne 11. března 2014,

## kterým se stanoví výkonnostní cíle pro síť uspořádání letového provozu a varovné prahové hodnoty na úrovni Evropské unie na druhé referenční období 2015–2019

**(Text s významem pro EHP)**

(2014/132/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení) ([1]), a zejména na čl. 11 odst. 3 písm. a) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení (ES) č. 549/2004 vyžaduje, aby byl zřízen systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a služeb sítě. Vyžaduje zejména, aby Komise přijala výkonnostní cíle na úrovni Evropské unie v klíčových oblastech výkonnosti zahrnujících bezpečnost, životní prostředí, kapacitu a efektivitu nákladů. Další pravidla týkající se těchto cílů jsou stanovena prováděcím nařízením Komise (EU) č. 390/2013 ([2]).

(2) Je třeba stanovit výkonnostní cíle na úrovni Evropské unie na druhé referenční období, tj. na období kalendářních let 2015 až 2019 včetně.

(3) V souladu s čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004 a s článkem 3 nařízení Komise (EU) č. 691/2010 ([3]) jmenovala Komise dne 29. července 2010 orgán pro kontrolu výkonnosti, aby jí byl nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti, a zejména při stanovování výkonnostních cílů na úrovni Evropské unie.

(4) S cílem usnadnit přijetí výkonnostních cílů na úrovni Evropské unie pro druhé referenční období provedl orgán pro kontrolu výkonnosti za podpory Komise konzultaci se všemi zúčastněnými stranami uvedenými v čl. 10 odst. 3 nařízení (ES) č. 549/2004 ohledně přístupu, který má být uplatněn při stanovování výkonnostních cílů na úrovni Evropské unie, postupů, jimiž mají být tyto cíle stanoveny, a orientačních rozmezí hodnot, kterých mají dosahovat. Tato konzultace zúčastněných stran proběhla v období od 25. ledna 2013 do 3. července 2013. Konzultace se zúčastnil výbor pro kolektivní vyjednávání zřízený rozhodnutím Komise 98/500/ES ([4]) a své připomínky měly možnost vznést všechny evropské organizace profesního zastoupení zaměstnanců v odvětví civilního letectví.

(5) Orgán pro kontrolu výkonnosti s přihlédnutím ke konzultaci zúčastněných stran navrhl výkonnostní cíle na úrovni Evropské unie ve zprávě, která byla dne 27. září 2013 předložena Komisi. Tato zpráva obsahuje předpoklady a důvody, na jejichž základě byly stanoveny navrhované cíle a složení skupin poskytovatelů letových navigačních služeb nebo funkčních bloků vzdušného prostoru působících v podobném provozním a hospodářském prostředí.

(6) Výkonnostní cíle na úrovni Evropské unie stanovené v tomto rozhodnutí jsou v souladu s nařízením (ES) č. 549/2004 a prováděcím nařízením (EU) č. 390/2013. Byly vypracovány s podporou orgánu pro kontrolu výkonnosti. Bylo přihlédnuto ke konzultaci zúčastněných stran a k informacím získaným od manažera struktury vzdušného prostoru zřízeného článkem 6 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ([5]) a článkem 3 nařízení Komise (EU) č. 677/2011 ([6]), Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) a vnitrostátních dozorových orgánů. Cíle jsou založeny na informacích, které měla Komise a orgán pro kontrolu výkonnosti k dispozici ke dni 17. prosince 2013.

(7) Výkonnostní cíle na úrovni Evropské unie vycházejí z údajů pro členské státy, Norsko a Švýcarsko.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 390/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě (Úř. věst. L 128, 9.5.2013, s. 1).

([3]) Nařízení Komise (EU) č. 691/2010 ze dne 29. července 2010, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě (Úř. věst. L 201, 3.8.2010, s. 1).

([4]) Rozhodnutí Komise č. 98/500/ES ze dne 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni (Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27).

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 20).

([6]) Nařízení Komise (EU) č. 677/2011 ze dne 7. července 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) (Úř. věst. L 185, 15.7.2011, s. 1).

(8) Výkonnostní cíle na úrovni Evropské unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, které jsou stanoveny v tomto rozhodnutí, byly vypracovány ve spolupráci s agenturou EASA. Při schvalování přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu podle prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 EASA dále upřesní vymezení kategorií nástroje analýzy rizika (RAT), aby bylo zajištěno harmonizované použití výkonnostních cílů na úrovni Evropské unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, zejména s ohledem na vymezení kategorie C (schopnost poskytovat bezpečné služby v oblasti uspořádání letového provozu (ATM), avšak v omezeném rozsahu). EASA byla také konzultována ohledně výkonnostních cílů na úrovni Evropské unie v ostatních klíčových oblastech výkonnosti s cílem zajistit soulad s prvořadými cíli bezpečnosti.

(9) Výkonnostní cíle na úrovni Evropské unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí musí být stanoveny na základě úrovní výkonnosti dosažených v roce 2012 vypočítaných orgánem pro kontrolu výkonnosti, konkrétně 3,17 % u průměrné horizontální efektivity traťových letů v rámci skutečné dráhy letu a 5,15 % u průměrné horizontální efektivity traťových letů v rámci dráhy letu podle posledního podaného letového plánu.

(10) V každém roce referenčního období by měl výkonnostní cíl na úrovni Evropské unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity měřený jako průměrné zpoždění na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (ATFM) odpovídat výkonnostnímu cíli na úrovni Evropské unie pro rok 2014 s přihlédnutím k prognóze provozu na druhé referenční období.

(11) Výkonnostní cíle na úrovni Evropské unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů by měly být v každém roce referenčního období vyjádřeny v reálných hodnotách za použití hodnot z roku 2009 ($EUR_{2009}$), aby byla mimo jiné zajištěna možnost srovnání s úrovní výkonnosti dosaženou v předchozím referenčním období.

(12) Očekávané zlepšení efektivity nákladů ve druhém referenčním období by se mělo měřit na základě stanovených nákladů v roce 2014, které dosáhly 6,242 milionu EUR [1] v $EUR_{2009}$. Na základě nejnovějších předpokladů týkajících se provozu pro rok 2014 [2] by výchozí hodnota stanovených jednotkových nákladů měla dosahovat 58,09 EUR v $EUR_{2009}$. Cíl v oblasti efektivity nákladů by tedy měl stanovit snížení stanovených jednotkových nákladů ve druhém referenčním období o 3,3 % ročně. Výchozí hodnota 58,09 EUR v $EUR_{2009}$ je vyšší než výkonnostní cíl na úrovni Evropské unie stanovený na rok 2014 ve výši 53,92 EUR v $EUR_{2009}$, protože předpokládaný objem letového provozu v roce 2014 je nižší než objem, se kterým se původně počítalo v rozhodnutí Komise 2011/121/EU [3].

(13) Předpoklady týkající se letového provozu na druhé referenční období byly převzaty ze scénáře vývoje s nízkým letovým provozem v rámci nejnovější prognózy služby STATFOR zveřejněné 30. září 2013, která počítá s průměrným ročním nárůstem letového provozu o 1,2 %. Dlouhodobá prognóza do konce roku 2019 však s sebou nese určitý stupeň nejistoty. Z tohoto důvodu by měla Komise v souvislosti se zprávou Komise pro Výbor pro jednotné nebe uvedené v čl. 18 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 tyto předpoklady týkající se letového provozu v roce 2016 přezkoumat s ohledem na nejnovější dostupné prognózy služby STATFOR. Na základě tohoto přezkumu může Komise v odůvodněných případech rozhodnout o revizi výkonnostních cílů na úrovni Evropské unii na kalendářní roky 2017 až 2019 v souladu s čl. 17 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení.

(14) Stanovené referenční náklady pro druhé referenční období se podle prognózy budou snižovat v průměru o 2,1 % ročně.

(15) Kromě výkonnostních cílů na úrovni Evropské unie je nutné stanovit varovné prahové hodnoty, při jejichž překročení může dojít ke spuštění varovných mechanismů uvedených v prováděcím nařízení (EU) č. 390/2013.

(16) V souladu s prováděcím nařízením (EU) č. 390/2013 se místní cíle nemusí nutně rovnat výkonnostním cílům na úrovni Evropské unie. Měly by s těmito výkonnostními cíli na úrovni Evropské unie být v souladu a odpovídajícím způsobem přispívat k jejich dosažení. Plán výkonnosti, který má být podle prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 vypracován na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, by měl tento požadavek souladu a odpovídajícího příspěvku k dosažení cílů odrážet.

(17) Toto rozhodnutí by mělo vstoupit v platnost dnem vyhlášení, aby se usnadnilo vypracování plánů výkonnosti podle kapitoly II prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013.

[1] Včetně nákladů za Chorvatsko, které se v prvním referenčním období nepodílelo na systému sledování výkonnosti, a oprav provedených u všech členských států s cílem zohlednit očekávaný odečet u letů VFR, pro které byla udělena výjimka.

[2] 107 439 000 výkonových jednotek traťových navigačních služeb (zdroj: STATFOR, spodní mez prognózy, září 2013).

[3] Rozhodnutí Komise 2011/121/EU ze dne 21. února 2011, kterým se na roky 2012 až 2014 stanoví výkonnostní cíle a varovné prahové hodnoty na úrovni Evropské unie pro poskytování letových navigačních služeb (Úř. věst. L 48, 23.2.2011, s. 16).

(18) Opatření stanovená v tomto rozhodnutí jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro jednotné nebe,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

*Článek 1*

**Výkonnostní cíle na úrovni Evropské unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti**

1. Na druhé referenční období jsou výkonnostní cíle na úrovni Evropské unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti stanoveny v odstavcích 2 a 3.

2. Výkonnostními cíli na úrovni Evropské unie týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti uvedené v bodě 1.1 písm. a) oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 jsou tyto cíle:

a) vnitrostátní dozorové orgány dosáhnou nejpozději do 31. prosince 2019 alespoň úrovně C ([1]) u všech cílů řízení („bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti“, „řízení bezpečnostních rizik“, „zajištění bezpečnosti“, „prosazování bezpečnosti“ a „kultura bezpečnosti“);

b) nejpozději do 31. prosince 2019 dosáhnou poskytovatelé letových navigačních služeb alespoň úrovně D u cílů řízení „bezpečností politika a cíle bezpečnosti“, „řízení bezpečnostních rizik“, „zajištění bezpečnosti“ a „prosazování bezpečnosti“ a alespoň úrovně C u cíle řízení „kultura bezpečnosti“.

3. Výkonnostními cíli na úrovni Evropské unie pro uplatňování klasifikace závažnosti uvedené v bodu 1.1 písm. b) oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 jsou tyto cíle:

a) do 31. prosince 2017 a každý následující rok až do konce druhého referenčního období členské státy prostřednictvím vnitrostátních dozorových orgánů zajistí, aby byla shromážděna a oznámena agentuře EASA „celková závažnost ATM“ stanovená pomocí metodiky nástroje analýzy rizika (RAT) pro klasifikaci alespoň 80 % ročně oznámených porušení minim rozstupů a narušení dráhy v kategoriích A (vážné incidenty), B (velké incidenty) a C (významné incidenty) ([2]);

b) do 31. prosince 2017 a nejpozději do roku 2019 členské státy prostřednictvím vnitrostátních dozorových orgánů zajistí, aby byla shromážděna a oznámena agentuře EASA „celková závažnost ATM“ stanovená pomocí metodiky nástroje analýzy rizika (RAT) pro klasifikaci alespoň 80 %, respektive 100 % každoročně oznámených událostí týkajících se ATM v kategoriích AA (úplná neschopnost poskytovat bezpečné služby ATM), A (závažná neschopnost poskytovat bezpečné služby ATM), B (částečná neschopnost poskytovat bezpečné služby ATM) a C (schopnost poskytovat bezpečné služby ATM, avšak v omezeném rozsahu);

c) do 31. prosince 2017 a nejpozději do roku 2019 oznámí poskytovatelé letových navigačních služeb vnitrostátním dozorovým orgánům „základní závažnost ATM“ pomocí metodiky nástroje analýzy rizika (RAT) pro klasifikaci alespoň 80 %, respektive 100 % každoročně oznámených porušení minim rozstupů a narušení dráhy v kategoriích A (vážné incidenty), B (velké incidenty) a C (významné incidenty);

d) do 31. prosince 2017 a nejpozději do roku 2019 oznámí poskytovatelé letových navigačních služeb vnitrostátním dozorovým orgánům „základní závažnost ATM“ pomocí metodiky nástroje analýzy rizika (RAT) pro klasifikaci alespoň 80 %, respektive 100 % každoročně oznámených událostí týkajících se ATM v kategoriích AA (úplná neschopnost poskytovat bezpečné služby ATM), A (závažná neschopnost poskytovat bezpečné služby ATM), B (částečná neschopnost poskytovat bezpečné služby ATM) a C (schopnost poskytovat bezpečné služby ATM, avšak v omezeném rozsahu).

*Článek 2*

**Výkonnostní cíle na úrovni Evropské unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí**

Výkonnostními cíli na úrovni Evropské unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí jsou na druhé referenční období tyto cíle:

1) průměrná horizontální efektivita traťových letů dosahuje alespoň 2,6 % v roce 2019 v rámci skutečné dráhy letu podle bodu 2.1 písm. a) oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013;

2) průměrná horizontální efektivita traťových letů dosahuje alespoň 4,1 % v roce 2019 v rámci dráhy letu podle posledního podaného letového plánu podle bodu 2.1 písm. b) oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013.

*Článek 3*

**Výkonnostní cíle na úrovni Evropské unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity**

Výkonnostní cíle na úrovni Evropské unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity na druhé referenční období odpovídají průměrnému zpoždění na trati z důvodu uspořádání toku letového provozu (ATFM) na let podle bodu 3.1 oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013, které nepřesáhne 0,5 minuty na let za každý kalendářní rok.

([1]) Úrovně C a D jsou definovány v přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu EASA pro provádění a měření klíčových ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedených v článku 7 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013.

([2]) Kategorie AA, A, B, C, D a E jsou definovány v přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu agentury EASA pro provádění a měření klíčových ukazatelů výkonnosti týkajících se bezpečnosti podle článku 7 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013.

*Článek 4*

**Výkonnostní cíl na úrovni Evropské unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů**

Výkonnostní cíle na úrovni Evropské unie v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů na druhé referenční období odpovídají průměrným stanoveným jednotkovým nákladům na traťové navigační služby podle bodu 4.1 písm. a) oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 vyjádřeným v reálných hodnotách $EUR_{2009}$ ve výši 56,64 EUR v roce 2015, 54,95 EUR v roce 2016, 52,98 EUR v roce 2017, 51,00 EUR v roce 2018 a 49,10 EUR v roce 2019.

*Článek 5*

**Předpoklady**

Toto rozhodnutí vychází z předpokladů uvedených v příloze.

*Článek 6*

**Varovné prahové hodnoty**

1) V případě, že se v daném kalendářním roce skutečný provoz zaznamenaný orgánem pro kontrolu výkonnosti odchýlí od předpokladů týkajících se provozu uvedených v příloze o více než 10 %, může být spuštěn varovný mechanismus na úrovni Evropské unie uvedený v čl. 19 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013.

2) V případě, že se v daném kalendářním roce skutečný provoz zaznamenaný orgánem pro kontrolu výkonnosti odchýlí od prognóz provozu stanovených v příslušném plánu výkonnosti uvedeném v kapitole III prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013 o více než 10 %, může být spuštěn místní varovný mechanismus uvedený v čl. 19 odst. 2 prováděcího nařízení (EU) č. 390/2013.

*Článek 7*

**Vstup v platnost**

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne 11. března 2014.

*Za Komisi*

*předseda*

José Manuel BARROSO

*PŘÍLOHA*

1. Předpoklady týkající se letového provozu na úrovni Evropské unie vyjádřené ve výkonových jednotkách traťových navigačních služeb

| Výkonové jednotky traťových navigačních služeb | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| 108 541 000 | 110 196 000 | 111 436 000 | 112 884 000 | 114 305 000 |

2. Stanovené referenční náklady na traťové navigační služby podle prognózy na úrovni Evropské unie

| Stanovené náklady ($EUR_{2009}$) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
| 6 147 905 000 | 6 055 686 000 | 5 904 294 000 | 5 756 687 000 | 5 612 769 000 |