Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2023/2481

14.11.2023

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2023/2481

z 10. novembra 2023,

ktorým sa stanovujú orientačné rozpätia výkonnostných cieľov na úrovni Únie pre sieť manažmentu letovej prevádzky na štvrté referenčné obdobie (2025 – 2029)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) ([1]), a najmä na jeho článok 11 ods. 3 písm. a),

so zreteľom na vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi a ktorým sa zrušujú vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 390/2013 a (EÚ) č. 391/2013 ([2]), a najmä na jeho článok 9 ods. 2,

keďže:

(1) Podľa článku 11 ods. 3 písm. a) nariadenia (ES) č. 549/2004 je Komisia zodpovedná za stanovenie celoúnijných výkonnostných cieľov v kľúčových oblastiach výkonnosti zameraných na bezpečnosť, životné prostredie, kapacitu a nákladovú efektívnosť, a to na každé referenčné obdobie systému výkonnosti a spoplatňovania leteckých navigačných služieb a sieťových funkcií. Podrobné pravidlá týkajúce sa stanovovania uvedených výkonnostných cieľov na úrovni Únie Komisiou sú uvedené vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2019/317.

(2) Výkonnostné ciele na úrovni Únie na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“), ktoré sa vzťahuje na kalendárne roky 2025 až 2029 vrátane, sa majú prijať do 1. júna 2024.

(3) V rámci prípravy uvedených výkonnostných cieľov na úrovni Únie sa v článku 9 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 od Komisie vyžaduje, aby uverejnila orientačné rozpätia cieľov pre každú kľúčovú oblasť výkonnosti (ďalej len „KPA“) pozostávajúce z ročných minimálnych a maximálnych hodnôt, v rámci ktorých zamýšľa stanoviť výkonnostné ciele na úrovni Únie. Tieto orientačné rozpätia cieľov má Komisia použiť na účely konzultácií so zainteresovanými stranami uvedenými v článku 10 ods. 3 nariadenia (ES) č. 549/2004, inými relevantnými osobami a organizáciami a pokiaľ ide o bezpečnostné aspekty, s Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „EASA“).

(4) Orgán na preskúmanie výkonnosti určený Komisiou v súlade s článkom 11 ods. 2 nariadenia (ES) č. 549/2004 navrhol orientačné rozpätia výkonnostných cieľov na úrovni Únie na RO4 v správe, ktorú predložil Komisii 29. septembra 2023.

(5) V tejto správe podrobne predstavil predpoklady, odôvodnenie a analýzu, z ktorých vychádzajú navrhované orientačné rozpätia cieľov v kľúčových oblastiach výkonnosti zameraných na bezpečnosť, životné prostredie, kapacitu a nákladovú efektívnosť. Pokiaľ ide o predpokladaný vývoj objemu dopravy v RO4, orgán na preskúmanie výkonnosti použil najnovšiu dostupnú základnú prognózu objemu dopravy útvaru Eurocontrolu STATFOR, ktorá bola uverejnená 31. marca 2023.

(6) Orientačné rozpätia výkonnostných cieľov na úrovni Únie stanovené v tomto rozhodnutí by mali vychádzať z hodnôt, ktoré navrhol orgán na preskúmanie výkonnosti vo svojej správe uvedenej v odôvodneniach (4) a (5), a mali by sa opierať o spoľahlivú metodiku, komplexné údaje a rozsiahlu kvantitatívnu a kvalitatívnu analýzu uvedenú v predmetnej správe.

(7) Pokiaľ ide o KPA zameranú na bezpečnosť, malo by sa zvážiť zlepšenie účinnosti riadenia bezpečnosti dosiahnutej počas tretieho referenčného obdobia (ďalej len „RO3“) a ďalšie zlepšenie potrebné vzhľadom na najnovší regulačný a prevádzkový vývoj.

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.
([2]) Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1.

(8) Na účely výpočtu orientačných rozpätí výkonnostných cieľov na úrovni Únie pre KPA zameranú na životné prostredie by sa mala zohľadniť výkonnosť dosiahnutá v uvedenej KPA v minulosti, odhadované prínosy opatrení stanovených v pláne skvalitnenia európskej siete tratí uvedenom v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2019/123 ([3]) v znení uverejnenom v júli 2023 ([4]), ako aj dôsledky útočnej vojny Ruska voči Ukrajine na toky letovej prevádzky vo vzdušnom priestore. Okrem toho by navrhované orientačné rozpätia výkonnostných cieľov na úrovni Únie v KPA zameranej na životné prostredie mali zohľadňovať výsledky štúdie, ktorú realizoval orgán na preskúmanie výkonnosti, o vzájomnej prepojenosti medzi KPA zameranými na životné prostredie a kapacitu, ktorá sa použila na posúdenie vplyvu očakávaných kapacitných obmedzení na KPA zameranú na životné prostredie v RO4.

(9) Na účely výpočtu orientačných rozpätí výkonnostných cieľov na úrovni Únie pre KPA zameranú na kapacitu by sa mala najprv zohľadniť minulá výkonnosť poskytovateľov leteckých navigačných služieb (ďalej len „ANSP“) v oblasti kapacity s dôrazom na prípady meškania manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“) z dôvodu kapacitných obmedzení riadenia letovej prevádzky (ďalej len „ATC“) alebo z dôvodov personálneho obsadenia ATC. Po druhé by sa mali zohľadniť narušenia leteckých navigačných služieb v dôsledku príčin nesúvisiacich s ATC spolu s vplyvom oneskorení súvisiacich s nepriaznivým počasím na poskytovanie kapacity. Po tretie, plány na zlepšenie kapacity ANSP, ktoré sú zahrnuté v pláne prevádzky európskej siete uvedenom v článku 9 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/123, a to v jeho prílohách uverejnených v apríli 2023 ([5]). Pokiaľ ide o prevádzkové prínosy, ktoré sa počas RO4 očakávajú od časti prvého spoločného projektu SESAR týkajúcej sa funkcií manažmentu letovej prevádzky (ďalej len „ATM“) a ktoré sú stanovené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2021/116 ([6]), by sa pri vypracúvaní orientačných rozpätí výkonnostných cieľov na úrovni Únie na RO4 mala zohľadniť analýza vypracovaná riadiacim orgánom pre zavádzanie projektu SESAR a pripojená k správe orgánu na preskúmanie výkonnosti.

(10) Pokiaľ ide o KPA zameranú na nákladovú efektívnosť, predbežné údaje o nákladoch a objeme dopravy na RO4 predložené členskými štátmi do 1. júna 2023 by sa mali použiť ako jeden zo vstupov na výpočet orientačných rozpätí výkonnostných cieľov na úrovni Únie na RO4. Orientačné rozpätia výkonnostných cieľov na úrovni Únie sa ďalej opierajú o výhľadovú odbornú analýzu vypracovanú orgánom na preskúmanie výkonnosti, týkajúcu sa nákladových základní na RO4 a potenciálu zlepšenia nákladovej efektívnosti počas RO4, pričom sa zohľadňuje vzájomná prepojenosť s inými KPA. Zvážiť by sa mala aj analýza odhadovanej nákladovej neefektívnosti pri poskytovaní traťových leteckých navigačných služieb v rámci systému výkonnosti a spoplatňovania,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Orientačné rozpätia výkonnostných cieľov na úrovni Únie na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“) pozostávajúce z ročných minimálnych a maximálnych hodnôt, v rámci ktorých Komisia zamýšľa stanoviť uvedené výkonnostné ciele na úrovni Únie, sú stanovené v prílohe.

Článok 2

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

([3]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/123 z 24. januára 2019, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania funkcií siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 28, 31.1.2019, s. 1).
([4]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-route-network-improvement-plan-ernip-part-2.
([5]) https://www.eurocontrol.int/publication/european-network-operations-plan-2023-2027.
([6]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/116 z 1. februára 2021 o zriadení prvého spoločného projektu na podporu vykonávania riadiaceho plánu manažmentu letovej prevádzky stanoveného v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 409/2013 a zrušuje vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 716/2014 (Ú. v. EÚ L 36, 2.2.2021, s. 10).

V Bruseli 10. novembra 2023

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

Orientačné rozpätia výkonnostných cieľov na úrovni Únie na štvrté referenčné obdobie (ďalej len „RO4“)

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA BEZPEČNOSŤ

Účinnosť riadenia bezpečnosti v rozpätí od úrovne EASA A po D

Úroveň účinnosti riadenia bezpečnosti, ktorú majú dosiahnuť poskytovatelia leteckých navigačných služieb, rozčlenená podľa cieľov riadenia bezpečnosti	**Spodná hranica cieľov na úrovni Únie** (treba dosiahnuť do roku 2029)	**Horná hranica cieľov na úrovni Únie** (treba dosiahnuť do roku 2029)
Politika a ciele v oblasti bezpečnosti	**C**	**C**
Riadenie rizika v oblasti bezpečnosti	**D**	**D**
Zaistenie bezpečnosti	**C**	**C**
Podpora bezpečnosti	**C**	**C**
Kultúra bezpečnosti	**C**	**C**

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch

Priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch vyjadrená v percentách	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Horná hranica cieľov na úrovni Únie	2,71 %	2,70 %	2,69 %	2,67 %	2,66 %
Spodná hranica cieľov na úrovni Únie	2,49 %	2,46 %	2,44 %	2,42 %	2,39 %

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA KAPACITU

Priemerné meškanie manažmentu toku letovej prevádzky („ATFM“) na trati v minútach na jeden let

Priemerné meškanie ATFM na trati vyjadrené v minútach na jeden let	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Horná hranica cieľov na úrovni Únie	0,50	0,50	0,50	0,40	0,40
Spodná hranica cieľov na úrovni Únie	0,41	0,38	0,35	0,33	0,31

KĽÚČOVÁ OBLASŤ VÝKONNOSTI ZAMERANÁ NA NÁKLADOVÚ EFEKTÍVNOSŤ

Medziročná zmena priemerných traťových stanovených jednotkových nákladov („DUC“) na úrovni Únie pre traťové letecké navigačné služby

Medziročná zmena priemerných traťových DUC na úrovni Únie vyjadrená v percentách	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Horná hranica cieľov na úrovni Únie	– 0,7 %	– 0,7 %	– 0,7 %	– 0,7 %	– 0,7 %
Spodná hranica cieľov na úrovni Únie	– 3,1 %	– 3,1 %	– 3,1 %	– 3,1 %	– 3,1 %

Východisková hodnota priemerných traťových DUC na úrovni Únie na RO4 vyjadrená v reálnych cenách v EUR v roku 2022	**2024**
Odhadovaná východisková hodnota pre rozpätia výkonnostných cieľov na úrovni Únie v oblasti nákladovej efektívnosti na RO4	55,61 EUR