ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/2424

ze dne 5. prosince 2022

o souladu výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Rumunskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

(oznámeno pod číslem C(2022) 8740)

(Pouze rumunské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

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. c) uvedeného nařízení,

s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi a kterým se ruší prováděcí nařízení (EU) č. 390/2013 a (EU) č. 391/2013 ([2]), a zejména na čl. 15 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

OBECNÉ INFORMACE

(1) Podle článku 10 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 mají členské státy vypracovat buď na vnitrostátní úrovni, nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru plány výkonnosti, které musí obsahovat závazné výkonnostní cíle pro každé referenční období systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě. Tyto výkonnostní cíle musí být v souladu s cíli pro celou Unii přijatými Komisí pro dotčené referenční období.

(2) Výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období byly původně stanoveny v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2019/903 ([3]). Jelikož uvedené výkonnostní cíle pro celou Unii a návrhy plánů výkonnosti pro třetí referenční období předložené následně v říjnu 2019 členskými státy byly vypracovány před vypuknutím pandemie COVID-19 v březnu 2020, nezohlednily významné snížení letového provozu v důsledku opatření, která přijaly členské státy a třetí země ke zvládnutí pandemie.

(3) V reakci na dopad pandemie COVID-19 na poskytování letových navigačních služeb byla v prováděcím nařízení Komise (EU) 2020/1627 ([4]) stanovena mimořádná opatření pro třetí referenční období, která se odchylují od ustanovení prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Dne 2. června 2021 přijala Komise prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/891 ([5]), kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období. Na tomto základě předložily členské státy v říjnu 2021 Komisi návrhy plánů výkonnosti obsahující revidované místní výkonnostní cíle pro třetí referenční období.

([1]) Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.
([2]) Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1.
([3]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/903 ze dne 29. května 2019, kterým se stanoví výkonnostní cíle na úrovni Unie pro síť uspořádání letového provozu v třetím referenčním období, které začíná 1. ledna 2020 a končí 31. prosince 2024 (Úř. věst. L 144, 3.6.2019, s. 49).
([4]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/1627 ze dne 3. listopadu 2020 o mimořádných opatřeních pro třetí referenční období (2020–2024) systému sledování výkonnosti a systému poplatků v jednotném evropském nebi z důvodu pandemie COVID-19 (Úř. věst. L 366, 4.11.2020, s. 7).
([5]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2021/891 ze dne 2. června 2021, kterým se stanoví revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro síť uspořádání letového provozu v třetím referenčním období (2020–2024) a zrušuje prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/903 (Úř. věst. L 195, 3.6.2021, s. 3).

(4) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2022/728 ([6]) bylo určeno Belgii, Německu, Řecku, Francii, Kypru, Lotyšsku, Lucembursku, Maltě, Nizozemsku, Rumunsku a Švédsku. V uvedeném rozhodnutí Komise zjistila, že výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby obsažené v rumunském návrhu plánu výkonnosti pro třetí referenční období nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii, a vydala doporučení pro revizi těchto cílů.

(5) V reakci na útočnou válku vůči Ukrajině, kterou Rusko rozpoutalo dne 24. února 2022, uložila Unie omezující opatření zakazující ruským leteckým dopravcům, veškerým letadlům zapsaným do leteckého rejstříku Ruska a veškerým letadlům nezapsaným do leteckého rejstříku Ruska, ale vlastněným nebo pronajatým či jinak ovládaným jakoukoli ruskou fyzickou nebo právnickou osobou, subjektem či orgánem, přistávat na území Unie a vzlétnout z něj nebo přes ně přeletět. Uvedená omezující opatření a protiopatření přijatá Ruskem vedla ke změnám v letovém provozu v evropském vzdušném prostoru. Některé členské státy byly vážně postiženy výrazným snížením počtu přeletů ve vzdušném prostoru spadajícím do jejich pravomoci. Na úrovni Unie je však pozorovaný dopad na počet letů jen omezený a neodpovídá prudkému snížení letového provozu v celé Evropě v důsledku vypuknutí pandemie COVID-19.

(6) Dne 13. července 2022 předložilo Rumunsko Komisi revidovaný návrh plánu výkonnosti pro třetí referenční období (dále jen „revidovaný návrh plánu výkonnosti“).

(7) Orgán pro kontrolu výkonnosti, který je Komisi nápomocen při provádění systému sledování výkonnosti podle čl. 11 odst. 2 nařízení (ES) č. 549/2004, předložil Komisi zprávu obsahující jeho posouzení revidovaného návrhu plánu výkonnosti.

(8) V souladu s čl. 15 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 posoudila Komise s přihlédnutím k místním okolnostem soulad místních výkonnostních cílů obsažených v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Rumunska na základě kritérií pro posouzení stanovených v příloze IV bodě 1 uvedeného nařízení. Komise doplnila své posouzení každé klíčové oblasti výkonnosti a souvisejících výkonnostních cílů přezkumem prvků uvedených v bodě 2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(9) Základní prognóza provozu vypracovaná službou pro statistiku a prognózu (dále jen „STATFOR“) organizace Eurocontrol a zveřejněná v červnu 2022 zohledňuje změnu okolností s ohledem na letový provoz v evropském vzdušném prostoru. Na základě této prognózy Komise konstatuje, že se očekává zvýšení pohybu letadel ve vzdušném prostoru Rumunska po zbytek třetího referenčního období z důvodu změn v tocích letového provozu vyplývajících z ruské války na Ukrajině. Tato situace však významně nemění provozní podmínky letových navigačních služeb v Rumunsku a nemá nepříznivý dopad na jeho revidovaný návrh plánu výkonnosti.

POSOUZENÍ KOMISE

Posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

(10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, Komise posoudila soulad cílů, předložených Rumunskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti ze strany poskytovatelů letových navigačních služeb, podle bodu 1.1 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

([6]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2022/728 ze dne 13. dubna 2022 o nesouladu některých výkonnostních cílů obsažených v návrzích vnitrostátních plánů výkonnosti a plánů výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru předložených Belgií, Německem, Řeckem, Francií, Kyprem, Lotyšskem, Lucemburskem, Maltou, Nizozemskem, Rumunskem a Švédskem podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období a o stanovení doporučení pro revizi těchto cílů (Úř. věst. L 135, 12.5.2022, s. 4).

(11) Výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti předložené Rumunskem v souvislosti s efektivností řízení bezpečnosti, rozdělené podle cílů řízení bezpečnosti a vyjádřené jako úroveň provádění, jsou tyto:

Rumunsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění** (úroveň A až D podle Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví)				
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2022**	**2023**	**2024**	***Cíle pro celou Unii (2024)***
ROMATSA	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	**C**	***C***
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	**D**	***D***
	Zajištění bezpečnosti	C	C	**C**	***C***
	Podpora bezpečnosti	C	C	**C**	***C***
	Kultura bezpečnosti	C	C	**C**	***C***

(12) Výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti navržené Rumunskem pro poskytovatele letových navigačních služeb, konkrétně společnost ROMATSA, jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

(13) Komise konstatuje, že revidovaný návrh plánu výkonnosti předložený Rumunskem stanoví opatření pro společnost ROMATSA za účelem dosažení místních bezpečnostních cílů, včetně zavádění vnitřních postupů a procesů sledování bezpečnosti pro trvalé zlepšování účinnosti řízení bezpečnosti.

(14) Vzhledem k tomu, co bylo uvedeno v 11., 12. a 13. bodě odůvodnění, a vzhledem k tomu, že výkonnostních cílů pro celou Unii v oblasti bezpečnosti stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891 má být dosaženo do posledního roku třetího referenčního období, tj. do roku 2024, mělo by se mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Rumunska jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

(15) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se životního prostředí, soulad cílů předložených Rumunskem v souvislosti s průměrnou horizontální efektivitou traťových letů v rámci skutečné dráhy letu byl posouzen v souladu s bodem 1.2 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle, obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Rumunskem, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami horizontální efektivity traťových letů stanovenými v plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, který byl k dispozici dne 2. června 2021, tedy k datu přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období.

(16) Pokud jde o rok 2020, výkonnostní cíl pro celou Unii pro třetí referenční období v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, který byl původně stanoven v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903, před vypuknutím pandemie COVID-19, nebyl prováděcím rozhodnutím (EU) 2021/891 revidován vzhledem k tomu, že lhůta pro použití tohoto cíle vypršela, a jeho realizace tak byla definitivní a bez možnosti retroaktivních úprav. Podobně není možné v revidovaných návrzích plánů výkonnosti zpětně měnit místní výkonnostní cíle v oblasti životního prostředí na rok 2021, které členské státy stanovily v návrzích plánů výkonnosti předložených v říjnu 2021. Soulad místních výkonnostních cílů v oblasti životního prostředí s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro roky 2022, 2023 a 2024.

(17) Výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí předložené Rumunskem a odpovídající vnitrostátní referenční hodnoty pro třetí referenční období podle plánu optimalizace evropské sítě tratí ATS, vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, jsou tyto:

Rumunsko	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,05 %**	**2,05 %**	**2,05 %**
Referenční hodnoty	2,05 %	2,05 %	2,05 %

(18) Komise konstatuje, že cíle v oblasti životního prostředí předložené Rumunskem jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro roky 2022, 2023 a 2024.

(19) Komise konstatuje, že Rumunsko ve svém revidovaném návrhu plánu výkonnosti předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti životního prostředí, která zahrnují jeho účast v iniciativě pro volný vzdušný prostor volných tratí v jihovýchodní Evropě, posílenou přeshraniční spolupráci, plán přechodu týkající se zavádění navigace založené na výkonnosti a změny v konfiguraci provozních odvětví s cílem zlepšit využívání vzdušného prostoru.

(20) S ohledem na to, co bylo uvedeno v 17., 18. a 19. bodě odůvodnění, by se proto mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti v oblasti životního prostředí obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Rumunska jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

(21) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se kapacity, soulad cílů předložených Rumunskem v souvislosti s průměrným zpožděním na trati z důvodů uspořádání toku letového provozu (dále jen „ATFM“) byl posouzen v souladu s bodem 1.3 přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Navržené cíle, obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Rumunskem, byly proto porovnány s příslušnými referenčními hodnotami stanovenými v operačním plánu sítě, který byl k dispozici dne 2. června 2021, tedy ke dni přijetí revidovaných výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období.

(22) Pokud jde o rok 2020, výkonnostní cíl pro celou Unii pro třetí referenční období v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, který byl původně stanoven v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903, před vypuknutím pandemie COVID-19, nebyl prováděcím rozhodnutím (EU) 2021/891 revidován vzhledem k tomu, že lhůta pro použití tohoto cíle vypršela, a jeho realizace tak byla definitivní a bez možnosti retroaktivních úprav. Podobně není možné v revidovaných návrzích plánů výkonnosti zpětně měnit místní výkonnostní cíle týkající se kapacity na rok 2021, které členské státy stanovily v návrzích plánů výkonnosti předložených v říjnu 2021. Soulad místních výkonnostních cílů týkajících se kapacity s odpovídajícími výkonnostními cíli pro celou Unii by proto měl být posuzován pro roky 2022, 2023 a 2024.

(23) Cíle týkající se kapacity traťových navigačních služeb předložené Rumunskem pro třetí referenční období, vyjádřené jako minuty zpoždění z důvodů ATFM na let, a odpovídající referenční hodnoty podle operačního plánu sítě jsou tyto:

Rumunsko	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,04**	**0,04**	**0,04**
Referenční hodnoty	0,04	0,04	0,04

(24) Komise konstatuje, že cíle týkající se kapacity navržené Rumunskem jsou rovnocenné odpovídajícím vnitrostátním referenčním hodnotám pro roky 2022, 2023 a 2024.

(25) Komise konstatuje, že Rumunsko předložilo opatření pro dosažení místních cílů v oblasti kapacity traťových navigačních služeb v revidovaném návrhu plánu výkonnosti. Mezi tato opatření patří zavedení nového systému uspořádání letového provozu, konfigurace vzdušného prostoru se zaměřením na zavádění vzdušného prostoru volných tratí a koncepcí pružného využívání vzdušného prostoru a nábor a výcvik nových řídících letového provozu.

(26) S ohledem na to, co bylo uvedeno v 23., 24. a 25. bodě odůvodnění, by se proto mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Rumunska jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Přezkum cílů v oblasti kapacity pro letištní a přibližovací služby

(27) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení cílů v oblasti kapacity letových navigačních služeb přezkumem cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Uvedené cíle nevzbuzují, pokud jde o Rumunsko, žádné obavy.

Posouzení revidovaných výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů

(28) Komise v prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/728 dospěla k závěru, že navrhované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém Rumunskem v roce 2021 nejsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii. Rumunsko navrhlo revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby ve svém revidovaném návrhu plánu výkonnosti.

(29) Níže uvedená tabulka uvádí původní výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby v třetím referenčním období pro rumunskou oblast zpoplatnění, které jsou obsaženy v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021, a odpovídající revidované výkonnostní cíle, které jsou obsaženy v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2022:

Rumunská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	**Základní hodnota pro rok 2014**	**Základní hodnota pro rok 2019**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Původní cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby (obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021) vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 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*
Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti) vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	**165,00 RON**	**155,38 RON**	**298,87 RON**	**179,53 RON**	**163,47 RON**	**160,39 RON**
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	39,32 EUR	35,80 EUR	35,13 EUR

(30) Komise podotýká, že Rumunsko revidovalo své místní cíle v oblasti efektivity nákladů pro roky 2022, 2023 a 2024. Tyto cíle vedou ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti předloženým v roce 2021 k celkovým stanoveným jednotkovým nákladům, které jsou v letech 2022, 2023 a 2024 nižší o 6,9 % a ve třetím referenčním období jako celku nižší o 5,4 %. Tato snížení stanovených jednotkových nákladů vyplývají z revize předpokladů provozu použitých v revidovaném návrhu plánu výkonnosti na roky 2022, 2023 a 2024 směrem nahoru, které jsou částečně vyváženy zvýšením stanovených nákladů pro roky 2023 a 2024.

(31) Komise konstatuje, že předpoklady provozu použité v revidovaném návrhu plánu výkonnosti vycházejí ze základní prognózy provozu služby STATFOR organizace Eurocontrol z června 2022. Výkonové jednotky traťových navigačních služeb předpokládané pro oblast zpoplatnění na roky 2022, 2023 a 2024 a jejich srovnání s údaji uvedenými v návrhu plánu výkonnosti jsou uvedeny v následující tabulce:

Rumunská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	**2022**	**2023**	**2024**
Původní prognóza provozu (obsažená v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021) vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	*4 360*	*5 022*	*5 269*
Aktualizovaná prognóza provozu (obsažená v revidovaném návrhu plánu výkonnosti) vyjádřená v tisících výkonových jednotek traťových navigačních služeb	**4 583**	**5 531**	**5 825**
Rozdíl	**+ 5,1 %**	**+ 10,1 %**	**+ 10,6 %**

(32) Ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti předloženým v roce 2021 se roční zvýšení počtu výkonových jednotek za roky 2022, 2023 a 2024 pohybuje v rozmezí 5 % až 11 %.

(33) Revidované stanovené náklady na roky 2022, 2023 a 2024 vyjádřené v reálných cenách z roku 2017 jsou uvedeny v následující tabulce:

Rumunská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	**2022**	**2023**	**2024**
Původní stanovené náklady v reálných cenách z roku 2017 (obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021)	*835 mil. RON*	*875 mil. RON*	*919 mil. RON*
Revidované stanovené náklady v reálných cenách z roku 2017 (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti)	**823 mil. RON**	**904 mil. RON**	**934 mil. RON**
Rozdíl	**– 1,5 %**	**+ 3,3 %**	**+ 1,7 %**

(34) Revidovaný návrh plánu výkonnosti zahrnuje aktualizovanou prognózu inflace pro Rumunsko na roky 2022, 2023 a 2024, jak je uvedena v následující tabulce:

Rumunská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	**2022**	**2023**	**2024**
Původní inflační index s předpokládanou meziroční změnou inflace v závorkách (údaje obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021)	*116,1 (2,1 %)*	*119,1 (2,6 %)*	*122,2 (2,6 %)*
Revidovaný inflační index s meziroční změnou inflace v závorkách (údaje obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti)	**125,9 (9,3 %)**	**130,9 (4,0 %)**	**134,8 (3,0 %)**

(35) V důsledku aktualizace prognózy inflace se plánuje podstatné zvýšení revidovaných stanovených nákladů v nominálním vyjádření, zejména pro roky 2023 a 2024, a to takto:

Rumunská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	**2022**	**2023**	**2024**
Původní stanovené náklady v nominálním vyjádření (obsažené v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021)	*946 mil. RON*	*1 013 mil. RON*	*1 088 mil. RON*
Revidované stanovené náklady v nominálním vyjádření (obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti)	**1 000 mil. RON**	**1 138 mil. RON**	**1 209 mil. RON**
Rozdíl	**+ 5,7 %**	**+ 12,3 %**	**+ 11,0 %**

(36) Komise posoudila soulad revidovaných cílů v oblasti efektivity nákladů navržených Rumunskem podle bodu 1.4 písm. a), b) a c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(37) Pokud jde o bod 1.4 písm. a) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši +0,8 % ve třetím referenčním období překonává vývojový trend pro celou Unii, jenž ve stejném období činí +1,0 %. Komise podotýká, že to představuje zlepšení oproti vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů ve výši +2,9 % vypočtenému na základě návrhu plánu výkonnosti předloženého v roce 2021.

(38) Pokud jde o bod 1.4 písm. b) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že dlouhodobý vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby na úrovni oblasti zpoplatnění ve výši –0,3 % ve druhém a třetím referenčním období zdaleka nedosahuje dlouhodobého vývojového trendu pro celou Unii, jenž ve stejném období činí –1,3 %. Komise konstatuje, že to však představuje zlepšení oproti dlouhodobému vývojovému trendu stanovených jednotkových nákladů ve výši +0,6 % vypočtenému na základě návrhu plánu výkonnosti předloženého v roce 2021.

(39) Pokud jde o bod 1.4 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317, Komise konstatuje, že základní hodnota pro stanovené jednotkové náklady v Rumunsku ve výši 34,03 EUR v cenách z roku 2017 je o 14,6 % nižší než průměrná základní hodnota, jež u příslušné srovnávací skupiny činí 39,84 EUR v cenách z roku 2017.

(40) Je zřejmé, že revidované cíle Rumunska v oblasti efektivity nákladů vedou ve třetím referenčním období k dlouhodobému trendu stanovených jednotkových nákladů, který překonává odpovídající trend pro celou Unii. Kromě toho jsou revidované stanovené jednotkové náklady Rumunska na rok 2024 nižší než základní hodnota pro rok 2014, což prokazuje snížení stanovených jednotkových nákladů ve druhém a třetím referenčním období, přestože dlouhodobý trend stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii není splněn. V neposlední řadě Rumunsko vykazuje dobrou výkonnost v oblasti efektivity nákladů s ohledem na základní hodnotu pro rok 2019, která je výrazně nižší než odpovídající průměr srovnávací skupiny. Komise se proto domnívá, že pokud jde o Rumunsko, odchylka od dlouhodobého vývojového trendu stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii uvedená v 38. bodě odůvodnění nebrání v souladu výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů s výkonnostními cíli v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii.

(41) Vzhledem k uvedeným skutečnostem se tudíž Komise domnívá, že Rumunsko odpovídajícím způsobem zohlednilo doporučení stanovená v článku 3 prováděcího rozhodnutí (EU) 2022/728, pokud jde o revizi jeho výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů.

(42) S ohledem na to, co bylo uvedeno v 29. až 41. bodě odůvodnění, by se mělo mít za to, že cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti Rumunska jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii.

Přezkum revidovaných cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby

(43) Pokud jde o letiště, která spadají do oblasti působnosti prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jak je stanovena v čl. 1 odst. 3 a 4 uvedeného nařízení, Komise doplnila své posouzení cílů v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby přezkumem cílů v oblasti kapacity letištních a přibližovacích služeb v souladu s bodem 2.1 písm. c) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(44) V prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/728 vyjádřila Komise obavy ohledně cílů v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby uvedených Rumunskem v návrhu plánu výkonnosti předloženém v roce 2021 a dospěla k závěru, že Rumunsko by mělo tyto cíle dále odůvodnit, nebo je revidovat směrem dolů. Komise však konstatuje, že Rumunsko naopak revidovalo tyto cíle na roky 2022 a 2023 směrem nahoru, včetně zvýšení stanovených nákladů v reálných cenách pro rok 2023.

(45) Komise konstatuje, že vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby v Rumunsku ve výši +4,2 % ve třetím referenčním období zůstává vyšší než trend stanovených jednotkových nákladů na traťové navigační služby ve výši +0,8 % ve třetím referenčním období a zůstává vyšší než skutečný vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši −3,1 % zaznamenaný ve druhém referenčním období. Kromě toho se vývojový trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby pro třetí referenční období zlepšil jen nepatrně ve srovnání s návrhem plánu výkonnosti předloženým Rumunskem v roce 2021, v němž byl zaznamenán trend stanovených jednotkových nákladů na letištní a přibližovací služby ve výši +4,3 %.

(46) S ohledem na to, co bylo uvedeno ve 44. a 45. bodě odůvodnění, proto Komise dospěla k závěru, že revidované výkonnostní cíle Rumunska v oblasti efektivity nákladů na letištní a přibližovací služby nadále vzbuzují obavy. Komise tudíž opakuje svůj názor, že Rumunsko by mělo tyto cíle revidovat směrem dolů, nebo poskytnout odpovídající odůvodnění těchto cílů, včetně zvýšených stanovených nákladů v roce 2023. Rumunsko by mělo tyto obavy řešit v souvislosti s přijetím svého konečného plánu výkonnosti podle čl. 16 písm. a) prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

Přezkum systémů pobídek uvedených v článku 11 prováděcího nařízení (EU) 2019/317, který doplňuje posouzení Komise, pokud jde o cíle v oblasti kapacity

(47) V souladu s bodem 2.1 písm. f) přílohy IV prováděcího nařízení (EU) 2019/317 Komise doplnila své posouzení cílů týkajících se kapacity o přezkum systémů pobídek uvedených v článku 11 prováděcího nařízení (EU) 2019/317. V tomto ohledu Komise zkoumala, zda systémy pobídek splňují zásadní požadavky stanovené v čl. 11 odst. 1 a 3 prováděcího nařízení (EU) 2019/317.

(48) V prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/728 dospěla Komise k závěru, že Rumunsko má revidovat svůj systém pobídek pro dosažení cílů týkajících se kapacity letištních a přibližovacích služeb tak, aby byla maximální finanční nevýhoda vyplývající z tohoto systému pobídek stanovena na úrovni, která má podstatný dopad na příjmy v ohrožení. Komise podotýká, že Rumunsko revidovalo svůj systém pobídek pro dosažení cílů týkajících se kapacity letištních a přibližovacích služeb stanovením výsledné maximální finanční nevýhody na úrovni odpovídající 1 % stanovených nákladů. Tato revize řeší obavy, které Komise vyjádřila v prováděcím rozhodnutí (EU) 2022/728. Komise nemá žádné další připomínky k systémům pobídek stanoveným v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Rumunskem.

ZÁVĚR

(49) Na základě všech výše uvedených skutečností Komise dospěla k závěru, že výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Rumunskem jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Rumunskem podle nařízení (ES) č. 549/2004 a uvedené v příloze tohoto rozhodnutí jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období stanovenými v prováděcím rozhodnutí (EU) 2021/891.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Rumunsku.

V Bruselu dne 5. prosince 2022.

Za Komisi
Adina VĂLEAN
členka Komise

PŘÍLOHA

Výkonnostní cíle obsažené v revidovaném návrhu plánu výkonnosti předloženém Rumunskem podle nařízení (ES) č. 549/2004, u nichž bylo zjištěno, že jsou v souladu s výkonnostními cíli pro celou Unii pro třetí referenční období

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI

Efektivnost řízení bezpečnosti

Rumunsko	**Cíle týkající se efektivnosti řízení bezpečnosti vyjádřené jako úroveň provádění** (úroveň A až D podle agentury EASA)			
Dotčený poskytovatel letových navigačních služeb	**Cíl řízení bezpečnosti**	**2022**	**2023**	**2024**
ROMATSA	Bezpečnostní politika a cíle	C	C	**C**
	Řízení bezpečnostních rizik	C	C	**D**
	Zajištění bezpečnosti	C	C	**C**
	Podpora bezpečnosti	C	C	**C**
	Kultura bezpečnosti	C	C	**C**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu

Rumunsko	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí vyjádřené jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu	**2,05 %**	**2,05 %**	**2,05 %**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KAPACITY

Průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM v minutách na let

Rumunsko	**2022**	**2023**	**2024**
Cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, vyjádřené v minutách zpoždění z důvodů ATFM na let	**0,04**	**0,04**	**0,04**

KLÍČOVÁ OBLAST VÝKONNOSTI TÝKAJÍCÍ SE EFEKTIVITY NÁKLADŮ

Stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby

Rumunská oblast zpoplatnění traťových navigačních služeb	**Základní hodnota pro rok 2014**	**Základní hodnota pro rok 2019**	**2020–20-021**	**2022**	**2023**	**2024**
Revidované cíle v oblasti efektivity nákladů na traťové navigační služby vyjádřené jako stanovené jednotkové náklady na traťové navigační služby (v reálných cenách z roku 2017)	**165,00 RON**	**155,38 RON**	**298,87 RON**	**179,53 RON**	**163,47 RON**	**160,39 RON**
	36,13 EUR	34,03 EUR	65,45 EUR	39,32 EUR	35,80 EUR	35,13 EUR