ROZHODNUTÍ

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

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,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ([2]) stanoví podrobná pravidla a postupy pro provádění systému sledování výkonnosti a systému poplatků a stanoví, že třetí referenční období systému sledování výkonnosti a systému poplatků zahrnuje kalendářní roky 2020 až 2024 včetně.

(2) Pandemie COVID-19 vedla od prvního čtvrtletí kalendářního roku 2020, v důsledku opatření přijatých členskými státy a třetími zeměmi za účelem omezení této pandemie, k významnému poklesu letového provozu. Na leteckou dopravu od té doby stále těžce dopadá krize COVID-19, nicméně se očekává, že v průběhu třetího referenčního období dojde v tomto odvětví k postupnému oživení. Přetrvává však značná nejistota ohledně tempa a intenzity oživení, které závisí na vývoji sanitární a hospodářské situace v Unii a ve zbytku světa.

(3) Výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období byly stanoveny v prováděcím rozhodnutí Komise (EU) 2019/903 ([3]). Jelikož výkonnostní cíle pro celou Unii a návrhy plánů výkonnosti následně přijaté členskými státy byly vypracovány před vypuknutím pandemie COVID-19, nemohly zohledňovat výrazně změněné okolnosti v letecké dopravě, které jsou jejím důsledkem.

(4) 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.

(5) Podle čl. 2 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2020/1627 musí Komise přijmout revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období do 1. května 2021. V souladu s čl. 9 odst. 4 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 musí Komise společně s výkonnostními cíli pro celou Unii revidovat tyto hodnoty: „základní hodnotu stanovených nákladů“ pro celou Unii, „základní hodnotu pro stanovené jednotkové náklady“ pro celou Unii, varovné prahové hodnoty, po jejichž překročení členské státy mohou požadovat revizi výkonnostních cílů obsažených v plánech výkonnosti, jakož i srovnávacích skupin poskytovatelů letových navigačních služeb s podobným provozním a ekonomickým prostředím.

(6) Revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období stanovené v tomto rozhodnutí byly stanoveny na základě informací získaných od orgánu pro kontrolu výkonnosti, manažera struktury vzdušného prostoru, Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“) a vnitrostátních orgánů dohledu a také byly zohledněny konzultace se zúčastněnými stranami.

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

([2]) 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 (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).

(7) Revidované výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období uvedené v tomto rozhodnutí vycházejí z údajů zahrnujících členské státy, Norsko a Švýcarsko.

(8) Předpoklady týkající se provozu, z nichž toto rozhodnutí vychází, jsou vyjádřeny v pohybech letecké dopravy v souladu s pravidly pro let podle přístrojů („IFR“) a ve výkonových jednotkách na základě prognózy provozu na trati služby STATFOR organizace Eurocontrol ze dne 4. listopadu 2020. Vzhledem ke změněné terminologii na straně služby STATFOR se střední scénář neboli „scénář 2“ považuje za „základní prognózu služby STATFOR“ ve smyslu čl. 9. odst. 3 písm. b) prováděcího nařízení (EU) 2019/317. Tato prognóza provozu na trati odpovídá 4 455 611 pohybům IFR a 52 594 913 výkonovým jednotkám traťových navigačních služeb v roce 2020, 5 153 494 pohybům IFR a 57 373 113 výkonovým jednotkám v roce 2021, 7 303 402 pohybům IFR a 86 656 273 výkonovým jednotkám v roce 2022, 8 326 704 pohybům IFR a 101 925 348 výkonovým jednotkám v roce 2023 a 9 326 147 pohybům IFR a 116 358 421 výkonovým jednotkám v roce 2024.

(9) Stanovení výkonnostních cílů pro celou Unii by mělo zohledňovat ekonomické, bezpečnostní, environmentální a provozní aspekty, jakož i vzájemnou závislost a kompromisy mezi klíčovými oblastmi výkonnosti. Výkonnostní cíle v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se efektivity nákladů a kapacity by měly zohlednit vztah mezi náklady na zajištění dodatečné kapacity a zlepšením, které mohou tyto náklady přinést. Výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí by měly zohlednit skutečnost, že provozní opatření uspořádání letového provozu (dále jen „ATM“), jejichž cílem je minimalizovat spotřebu paliva, a tudíž snížit emise, nelze vždy v praxi uplatňovat. Důvodem jsou provozní omezení týkající se zejména bezpečného rozstupu letadel a dostupné kapacity ATM. Konečně výkonnostní cíle v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti by měly rovněž zohledňovat skutečnost, že poskytování letových navigačních služeb bezpečným způsobem je prvořadým cílem a že bezpečnost by měla být plně začleněna do plánování činnosti poskytovatelů letových navigačních služeb.

(10) Pokud jde o klíčovou oblast výkonnosti týkající se bezpečnosti, výkonnostní cíle pro celou Unii pro třetí referenční období byly stanoveny prováděcím rozhodnutím (EU) 2019/903 s ohledem na úroveň účinnosti řízení bezpečnosti, jíž měli poskytovatelé letových navigačních služeb dosáhnout v posledním roce třetího referenčního období, tj. v roce 2024. Uvedené cíle by měly být zachovány. Prudký pokles letecké dopravy v důsledku krize COVID-19, jakož i z toho vyplývající významná krátkodobá volatilita počtu letů by neměly vést k žádnému zhoršení výkonnosti v oblasti bezpečnosti. Během třetího referenčního období by měla být i nadále realizována plánovaná zlepšení účinnosti řízení bezpečnosti poskytovatelů letových navigačních služeb.

(11) Revize výkonnostních cílů pro celou Unii pro třetí referenční období v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se životního prostředí a kapacity by měla být orientována do budoucna a měla by zahrnovat zbývající část referenčního období, včetně kalendářního roku 2021.

(12) Pokud jde o kalendářní rok 2020, výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčových oblastech výkonnosti týkajících se životního prostředí a kapacity byly stanoveny v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903. Tyto cíle by neměly být revidovány a neměly by být zahrnuty do tohoto rozhodnutí, jelikož lhůta pro jejich uplatňování uplynula, jejich provedení je konečné a žádné retroaktivní úpravy již nejsou možné.

(13) Revize výkonnostních cílů pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí pro zbývající roky třetího referenčního období, měřených jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, by měla zohledňovat úroveň výkonnosti dosaženou během druhého referenčního období a v kalendářním roce 2020 a opatření provedená za účelem optimalizace ATM. Zvláštní pozornost by měla být věnována dopadu krize COVID-19 na horizontální efektivitu letů.

(14) Údaje o skutečné provozní výkonnosti poskytovatelů letových navigačních služeb v roce 2019 prokazují pro celou Unii statisticky významnou korelaci mezi nedostatečnou kapacitou některých poskytovatelů letových navigačních služeb a prodloužením letových tras. Tato korelace znamenala delší skutečné trasy prolétané během kalendářních měsíců, v nichž došlo k velkému zpoždění v uspořádání toku letového provozu („ATFM“), zatímco horizontální efektivita letů se během kalendářních měsíců s nižšími zpožděními z důvodů ATFM zjevně zlepšila. To lze pozorovat i v roce 2020, v němž byla zjištěna horizontální neefektivnost letů 2,51 % za celý rok a 2,13 % v období od března do prosince, po vypuknutí pandemie COVID-19.

(15) Krize COVID-19 by neměla zpomalit provádění strukturálních zlepšení v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, která by měla zahrnovat zejména dokončení zavádění vzdušného prostoru volných tratí. Spolu s postupným prováděním činností týkajících se přeshraničních volných tras to může vést k přímějšímu směrování a mělo by snížit počet proletěných námořních mil a emisí způsobených leteckou dopravou, a tím podpořit udržitelné snižování uhlíkové náročnosti letectví. Vzhledem k nižším úrovním provozu očekávaným v průběhu třetího referenčního období, jež by měly umožnit další zlepšení efektivity letů, by výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí pro roky 2021 a 2022 měly být revidovány, aby se dále snížil dopad uspořádání letového provozu na environmentální výkonnost. Cíle pro roky 2023 a 2024 by však měly být zachovány s ohledem na očekávané oživení v oblasti letového provozu ke konci třetího referenčního období, jakož i na dopad prvků, které jsou mimo kontrolu poskytovatelů letových navigačních služeb, mimo jiné plánování letů a provozních rozhodnutí uživatelů vzdušného prostoru, na horizontální efektivitu letů.

(16) Revize výkonnostních cílů pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity měřených jako průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM na let, které lze přičíst letovým navigačním službám, by měla zohledňovat úroveň výkonnosti dosaženou během druhého referenčního období a v kalendářním roce 2020. Zvláštní pozornost by měla být věnována dopadu krize COVID-19, pokud jde o zpoždění na trati z důvodů ATFM.

(17) V letech předcházejících třetímu referenčnímu období byly problémy se strukturální kapacitou a personálem v mnoha členských státech příčinou vysokého počtu zpoždění z důvodů ATFM, a to v kontextu silného a nepřetržitého růstu provozu. Skutečné zpoždění z důvodů ATFM na let v kalendářním roce 2020 činilo 0,35 minuty na let, zatímco v roce 2019 dosáhlo odpovídající zpoždění z důvodů ATFM 1,67 minuty na let.

(18) Vzhledem k významnému snížení provozu by poskytovatelé letových navigačních služeb měli usilovat o zachování zpoždění z důvodů ATFM v roce 2021 na úrovni nepřesahující skutečnou hodnotu z roku 2020. Pro tři následující roky třetího referenčního období, v nichž se bude objem provozu postupně zotavovat na úroveň před krizí, by měly být stanoveny kapacitní cíle pro celou Unii s ohledem na celosystémové optimální průměrné zpoždění z důvodů ATFM na let. Dále je odůvodněné očekávat, že poskytovatelé letových navigačních služeb budou schopni zajistit dostatečnou kapacitu pro uspokojení poptávky po provozu během celého časového rámce třetího referenčního období a současně řešit strukturální problémy související s kapacitou, aby se připravili na vyšší poptávku po provozu po třetím referenčním období.

(19) Pokud jde o kalendářní roky 2020 a 2021, prováděcí nařízení (EU) 2020/1627 vyžaduje revizi výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii, které jsou vyjádřeny v procentech a odrážejí meziroční změnu průměrných „stanovených jednotkových nákladů" na traťové navigační služby pro celou Unii jako jedno období, a to odchylně od prováděcího nařízení (EU) 2019/317, které stanoví roční cílové hodnoty.

(20) Revize výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii by měla zohlednit skutečnou výkonnost, včetně nákladů skutečně vzniklých poskytovatelům letových navigačních služeb a členským státům v předchozích referenčních obdobích, a nejnovější dostupné informace za kalendářní rok 2020.

(21) Základní hodnoty pro celou Unii pro třetí referenční období obsažené v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903 byly stanoveny na základě odhadů a prognóz týkajících se nákladů a provozu, jelikož skutečné údaje za kalendářní rok 2019 nebyly k dispozici. Uvedené základní hodnoty by proto měly být revidovány tak, aby přesně odrážely skutečné náklady a výkonové jednotky zaznamenané v roce 2019 pro celou Unii.

(22) Výkonnostní cíle v oblasti efektivity nákladů pro třetí referenční období pro celou Unii stanovené v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903 byly založeny na předpokladu trvalého růstu provozu během celého referenčního období vedoucího ke zvýšení nákladů pro poskytovatele letových navigačních služeb v souvislosti s poskytováním dodatečné kapacity. Vzhledem k tomu, že tyto předpoklady týkající se provozu byly v důsledku krize COVID-19 výrazně revidovány směrem dolů, měla by být v reakci na tuto nepříznivou situaci změněna také úroveň celkových stanovených nákladů.

(23) Nejnovější odhady skutečných nákladů na kalendářní rok 2020 naznačují, že pro celou Unii dojde oproti roku 2019 k poklesu o 1 %, přičemž počet výkonových jednotek meziročně poklesne o 58 %. Je pochopitelné, že poskytovatelé letových navigačních služeb nejsou plně schopni přizpůsobit své nákladové základny takovému nebývalému poklesu provozu, a to z důvodu vysokého podílu fixních nákladů a povinnosti neustále udržovat dostupnost služeb.

(24) Poskytovatelé letových navigačních služeb by však měli přijmout přiměřená opatření s cílem zlepšit během třetího referenčního období svou efektivitu nákladů a využít všech synergií a zvýšení efektivity, které jsou k dispozici v důsledku iniciativ v oblasti přeshraniční spolupráce a restrukturalizace. Přednostně by měly být provedeny strukturální změny, včetně zvýšení efektivity, které nabízejí nová technologická řešení obsažená v hlavním plánu ATM, a racionalizace nadbytečné komunikační, navigační a přehledové infrastruktury. Další úspory nákladů by měly být možné v souvislosti s náklady na přesčasy, u nichž se očekává, že během třetího referenčního období zůstanou velmi omezené.

(25) Výhledové odhady nákladů na třetí referenční období, které Komise obdržela, naznačují, že kumulované náklady v třetím referenčním období překročí skutečné náklady druhého referenčního období o 8 %. Je třeba poznamenat, že výhledové údaje se v minulosti ukázaly ve srovnání se skutečně vynaloženými náklady na poskytování letových navigačních služeb jako nadhodnocené. V druhém referenčním období toto nadhodnocení nákladů činilo v průměru 8 %. Lze předpokládat, že výhledové údaje o nákladech, pokud jde o třetí referenční období, zahrnují podobné rozpětí a dosud nezohledňují potenciál dalšího zvýšení efektivity nákladů.

(26) Je proto vhodné očekávat, že poskytovatelé letových navigačních služeb odpovídajícím způsobem upraví své nákladové základny v reakci na sníženou poptávku po provozu během třetího referenčního období a že v důsledku toho by výkonnostní cíle pro celou Unii v oblasti efektivity nákladů pro třetí referenční období měly vycházet z předpokladu, že náklady ve sdružených letech 2020 a 2021 stanovené pro celou Unii nepřekročí v průměru 97 % skutečných nákladů pro celou Unii za kalendářní rok 2019 a v letech 2022, 2023 a 2024 roční stanovené náklady pro celou Unii nepřekročí 94 %, 96 % a 97 % skutečných nákladů pro celou Unii za kalendářní rok 2019.

(27) Na základě analýzy provedené orgánem pro kontrolu výkonnosti by tato úroveň nákladů stanovených pro celou Unii měla poskytovatelům letových navigačních služeb umožnit, aby během třetího referenčního období poskytovali nezbytnou kapacitu a prováděli opatření, která jsou nezbytná pro vytvoření dostatečné kapacity pro budoucí růst provozu, včetně zajištění odpovídajících zdrojů a výcviku řídících letového provozu a investic do moderních technologií. Prováděcí nařízení (EU) 2019/317 navíc připouští možné odchylky od výkonnostních cílů v oblasti efektivity nákladů pro celou Unii, pokud se zjistí, že tyto odchylky jsou odůvodněny restrukturalizačními opatřeními, která povedou k čistým přínosům pro uživatele vzdušného prostoru nejpozději v následujícím referenčním období. Poskytovatelé letových navigačních služeb by proto měli být schopni reagovat na okolnosti vyplývající z krize COVID-19 a současně budovat kapacity pro uspokojení budoucí poptávky po provozu a řešit strukturální problémy ovlivňující provozní výkonnost.

(28) Varovné prahové hodnoty pro třetí referenční období, po jejichž překročení mohou členské státy požádat o revizi výkonnostních cílů uvedených v jejich plánech výkonnosti, by měly být zachovány na úrovních stanovených v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903. Tyto varovné prahové hodnoty jsou považovány nadále za přiměřené, neboť zajišťují přiměřenou úroveň změn provozu od základní prognózy provozu služby STATFOR („scénář 2“) zveřejněné v listopadu 2020, přičemž členské státy mají možnost požádat o revizi svých místních plánů výkonnosti v případě, že by se skutečný provoz spíše vyvíjel v souladu s vysokou prognózou služby STATFOR („scénář 1“) nebo nízkou prognózou služby STATFOR („scénář 3“).

(29) V souvislosti s posuzováním návrhů plánů výkonnosti, konkrétně pro účely srovnání základních hodnot stanovených jednotkových nákladů v příslušných oblastech zpoplatnění se používají srovnávací skupiny poskytovatelů letových navigačních služeb s podobným provozním a ekonomickým prostředím, které byly definovány v čl. 7 písm. a) prováděcího rozhodnutí (EU) 2019/903. Je zřejmé, že tyto skupiny odrážejí situaci před začátkem třetího referenčního období, a proto by složení těchto skupin, jak je stanoveno v prováděcím rozhodnutí (EU) 2019/903, mělo zůstat zachováno.

(30) Prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/903 by mělo být zrušeno.

(31) Výbor pro jednotné nebe nevydal stanovisko. Považovalo se za nezbytné přijmout prováděcí akt a předseda předložil návrh prováděcího aktu odvolacímu výboru k dalšímu projednání. Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem odvolacího výboru,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti

Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se bezpečnosti, stanovené pro klíčový ukazatel výkonnosti definovaný v bodě 1.1 oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2019/317, jichž má být poskytovateli letových navigačních služeb s osvědčením pro poskytování letových provozních služeb dosaženo do konce roku 2024, se stanoví na níže uvedených úrovních účinnosti řízení bezpečnosti:

a) alespoň úroveň C, pokud jde o cíle řízení bezpečnosti „kultura bezpečnosti“, „bezpečnostní politika a cíle bezpečnosti“, „zajištění bezpečnosti“ a „prosazování bezpečnosti“;

b) alespoň úroveň D, pokud jde o cíle řízení bezpečnosti „řízení bezpečnostních rizik“.

Článek 2

Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí

Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se životního prostředí, stanovené pro klíčový ukazatel výkonnosti definovaný v bodě 2.1 oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2019/317, se vyjádří jako průměrná horizontální efektivita traťových letů v rámci skutečné dráhy letu, měřená jako průměrná dodatečná proletěná vzdálenost v porovnání s celkovou vzdušnou vzdáleností, a nesmí překročit tyto procentní podíly: 2,37 % v roce 2021, 2,37 % v roce 2022, 2,40 % v roce 2023 a 2,40 % v roce 2024.

Článek 3

Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity

Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se kapacity, stanovené pro klíčový ukazatel výkonnosti definovaný v bodě 3.1 oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2019/317, se stanoví jako průměrné zpoždění na trati z důvodů ATFM, které lze přičíst letovým navigačním službám, v délce maximálně 0,35 minuty na let v roce 2021, 0,5 minuty na let v roce 2022, 0,5 minuty na let v roce 2023 a 0,5 minuty na let v roce 2024.

Článek 4

Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů

1. Výkonnostní cíle pro celou Unii v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů, které jsou stanoveny pro klíčový ukazatel výkonnosti definovaný v bodě 4.1 oddílu 1 přílohy I prováděcího nařízení (EU) 2019/317 a na které se, pokud jde o kalendářní roky 2020 a 2021, vztahují čl. 2 odst. 4 a čl. 4 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2020/1627, se stanoví jako meziroční změna průměrných stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii na traťové navigační služby:

a) pro sdružené kalendářní roky 2020 a 2021, pro které se jediné průměrné stanovené jednotkové náklady vypočítají podle čl. 4 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2020/1627: změna +120,1 % oproti základní hodnotě stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii stanovené v odstavci 3;

b) pro kalendářní rok 2022: změna −38,5 % oproti jediným průměrným stanoveným jednotkovým nákladům v celé Unii ve sdružených kalendářních rocích 2020 a 2021 vypočítaná podle čl. 4 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) 2020/1627;

c) pro kalendářní rok 2023: změna −13,2 % oproti průměrným stanoveným jednotkovým nákladům pro celou Unii v kalendářním roce 2022;

d) pro kalendářní rok 2024: změna −11,5 % oproti průměrným stanoveným jednotkovým nákladům pro celou Unii v kalendářním roce 2023.

2. Základní hodnota stanovených nákladů pro celou Unii se stanoví ve výši 6 265 631 152 EUR v eurových cenách roku 2017.

3. Základní hodnota stanovených jednotkových nákladů pro celou Unii se stanoví ve výši 50,23 EUR v eurových cenách roku 2017.

Článek 5

Varovné prahové hodnoty

1. Členské státy mohou v souladu s čl. 18 odst. 1 písm. a) bodem i) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 požádat o přezkum jednoho nebo více výkonnostních cílů uvedených v plánech výkonnosti, pokud:

a) se skutečný provoz zaznamenaný organizací Eurocontrol odchýlí od prognózy provozu uvedené v plánu výkonnosti přijatém v souladu s článkem 16 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 za daný kalendářní rok alespoň o 10 % pohybů IFR;

b) se skutečný provoz zaznamenaný organizací Eurocontrol odchýlí od prognózy provozu uvedené v plánu výkonnosti přijatém v souladu s článkem 16 prováděcího nařízení (EU) 2019/317 za daný kalendářní rok alespoň o 10 % výkonových jednotek.

2. Členské státy mohou v souladu s čl. 18 odst. 1 písm. a) bodem i) prováděcího nařízení (EU) 2019/317 požádat o revizi jednoho nebo více výkonnostních cílů uvedených v plánech výkonnosti, pokud je změna referenčních hodnot v důsledku sezónních aktualizací operačního plánu sítě podle čl. 9 odst. 4 písm. a) a čl. 9 odst. 8 prováděcího nařízení (EU) 2019/123 ([5]) v porovnání s referenčními hodnotami z poslední verze operačního plánu sítě dostupné v době vypracování plánu výkonnosti alespoň:

a) 0,05 minuty zpoždění na trati z důvodů ATFM, je-li referenční hodnota z poslední verze operačního plánu sítě dostupné v době vypracování plánu výkonnosti nižší než 0,2 minuty zpoždění na trati z důvodů ATFM, nebo

b) 0,04 minuty zpoždění na trati z důvodů ATFM zvýšeného o 5 % referenční hodnoty z poslední verze operačního plánu sítě dostupné v době vypracování plánu výkonnosti, je-li referenční hodnota rovna 0,2 minuty zpoždění na trati z důvodů ATFM, nebo je-li vyšší.

Článek 6

Srovnávací skupiny

Srovnávací skupiny poskytovatelů letových navigačních služeb s podobným provozním a ekonomickým prostředím za účelem posouzení výkonnostních cílů v klíčové oblasti výkonnosti týkající se efektivity nákladů se stanoví následovně:

a) skupina A: poskytovatelé letových navigačních služeb v Německu, Francii, Španělsku a Itálii;

b) skupina B: poskytovatelé letových navigačních služeb v Norsku, Švédsku, Dánsku, Finsku a Irsku;

c) skupina C: poskytovatelé letových navigačních služeb v Česku, Chorvatsku, Slovinsku, Maďarsku, na Slovensku, v Bulharsku, Polsku, Rumunsku a Portugalsku;

d) skupina D: poskytovatelé letových navigačních služeb na Kypru, Maltě, v Estonsku, Lotyšsku, Litvě a Řecku;

e) skupina E poskytovatelé letových navigačních služeb v Rakousku, Švýcarsku, Belgii-Lucembursku a Nizozemsku.

Článek 7

Zrušení

Prováděcí rozhodnutí (EU) 2019/903 se zrušuje.

Článek 8

Vstup v platnost

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

V Bruselu dne 2. června 2021.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

([5]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/123 ze dne 24. ledna 2019, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) a zrušuje nařízení Komise (EU) č. 677/2011 (Úř. věst. L 28, 31.1.2019, s. 1).