ROZHODNUTIA

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2021/891

z 2. júna 2021,

ktorým sa stanovujú revidované celoúnijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na tretie referenčné obdobie (2020 – 2024) a ktorým sa ruší vykonávacie rozhodnutie (EÚ) 2019/903

(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),

keďže:

(1) Vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/317 ([2]) sa stanovujú podrobné pravidlá a postupy vykonávania systému výkonnosti a spoplatňovania a stanovuje sa, že tretie referenčné obdobie („RO3“) systému výkonnosti a spoplatňovania sa vzťahuje na kalendárne roky 2020 až 2024 vrátane.

(2) Vypuknutie pandémie COVID-19 viedlo od prvého štvrťroka kalendárneho roka 2020 k výraznému poklesu leteckej dopravy v dôsledku opatrení prijatých členskými štátmi a tretími krajinami na zastavenie tejto pandémie. Zatiaľ čo letecká doprava bola odvtedy výrazne ovplyvnená krízou spôsobenou ochorením COVID-19, očakáva sa, že toto odvetvie sa v priebehu RO3 postupne zotaví. Pretrváva však značná neistota, pokiaľ ide o tempo a intenzitu oživenia, ktoré závisia od vývoja sanitárnej a hospodárskej situácie v Únii a vo zvyšku sveta.

(3) Celoúnijné ciele výkonnosti na RO3 boli stanovené vo vykonávacom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2019/903 ([3]). Keďže ciele výkonnosti na úrovni Únie a návrhy plánov výkonnosti, ktoré následne prijali členské štáty, boli vypracované pred vypuknutím pandémie COVID-19, nemohli zohľadniť výsledné výrazne zmenené okolnosti v leteckej doprave.

(4) V reakcii na vplyv pandémie COVID-19 na poskytovanie leteckých navigačných služieb boli vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2020/1627 ([4]) stanovené na RO3 mimoriadne opatrenia, ktoré sa odchyľujú od ustanovení vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317.

(5) Podľa článku 2 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2020/1627 je Komisia povinná prijať do 1. mája 2021 revidované celoúnijné ciele výkonnosti na RO3. V súlade s článkom 9 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 má Komisia spolu s cieľmi výkonnosti na úrovni Únie revidovať tieto hodnoty: východiskovú hodnotu pre stanovené náklady na úrovni Únie, východiskovú hodnotu pre stanovené jednotkové náklady na úrovni Únie, varovné prahy, pri ktorých prekročení členské štáty môžu požiadať o revíziu cieľov výkonnosti uvedených v plánoch výkonnosti, ako aj porovnávacie skupiny poskytovateľov leteckých navigačných služieb s podobným prevádzkovým a hospodárskym prostredím.

(6) V revidovaných celoúnijných cieľoch výkonnosti na RO3 stanovených v tomto rozhodnutí sú zohľadnené vstupy získané od orgánu na preskúmanie výkonnosti, manažéra siete, Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „EASA“) a od národných dozorných orgánov, pričom sa prihliadlo aj na konzultácie so zainteresovanými stranami.

([1]) Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1.

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

([3]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2019/903 z 29. mája 2019, ktorým sa stanovujú celoúnijné ciele výkonnosti pre sieť manažmentu letovej prevádzky na tretie referenčné obdobie, ktoré sa začína 1. januára 2020 a končí 31. decembra 2024 (Ú. v. EÚ L 144, 3.6.2019, s. 49).

([4]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/1627 z 3. novembra 2020 o mimoriadnych opatreniach na tretie referenčné obdobie (2020 – 2024) systému výkonnosti a spoplatňovania v rámci jednotného európskeho neba v dôsledku pandémie COVID-19 (Ú. v. EÚ L 366, 4.11.2020, s. 7).

(7) Revidované celoúnijné ciele výkonnosti na RO3 zahrnuté v tomto rozhodnutí sú založené na údajoch týkajúcich sa členských štátov, Nórska a Švajčiarska.

(8) Prognózy objemu dopravy, z ktorých vychádza toto rozhodnutie, sú vyjadrené v pohyboch pri uplatnení pravidiel letu podľa prístrojov (ďalej len „IFR“) a v jednotkách služieb na základe prognózy objemu dopravy na trati vypracovanej útvarom Eurocontrolu STATFOR zo 4. novembra 2020. Vzhľadom na zmenenú terminológiu zo strany útvaru STATFOR stredný scenár alebo scenár 2 zodpovedá „základnej prognóze útvaru STATFOR“ v zmysle článku 9 ods. 3 písm. b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317. Táto prognóza objemu dopravy na trati zodpovedá 4 455 611 pohybom IFR a 52 594 913 traťovým jednotkám služieb za rok 2020,5 153 494 pohybom IFR a 57 373 113 jednotkám služieb za rok 2021, 7 303 402 pohybom IFR a 86 656 273 jednotkám služieb za rok 2022, 8 326 704 pohybom IFR a 101 925 348 jednotkám služieb za rok 2023 a 9 326 147 pohybom IFR a 116 358 421 jednotkám služieb za rok 2024.

(9) Pri stanovovaní celoúnijných cieľov výkonnosti by sa mali zohľadňovať ekonomické, bezpečnostné, environmentálne a prevádzkové aspekty, ako aj vzájomné závislosti alebo kompromisy medzi kľúčovými oblasťami výkonnosti. Ciele výkonnosti v kľúčových oblastiach výkonnosti zameraných na nákladovú efektívnosť a kapacitu by skutočne mali zohľadniť vzťah medzi nákladmi na zvýšenie kapacity a zlepšeniami, ktoré tieto náklady môžu priniesť. Ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie by mali zohľadniť, že prevádzkové opatrenia manažmentu letovej prevádzky (ATM) zamerané na minimalizovanie spotreby paliva, a tým zníženie emisií, nie sú v praxi vždy realizovateľné. Dôvodom sú prevádzkové obmedzenia súvisiace najmä s bezpečným rozstupom lietadiel a dostupnou kapacitou ATM. Ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť by napokon mali zohľadňovať to, že bezpečné poskytovanie leteckých navigačných služieb je prioritným cieľom a že bezpečnosť by mala byť v plnej miere začlenená do plánovania prevádzky poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

(10) Pokiaľ ide o kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na bezpečnosť, celoúnijné ciele výkonnosti na RO3 boli stanovené vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2019/903 vo vzťahu k úrovni účinnosti riadenia bezpečnosti, ktorú majú poskytovatelia leteckých navigačných služieb dosiahnuť v poslednom roku RO3, t. j. v roku 2024. Uvedené ciele by sa mali zachovať. Prudký pokles objemu leteckej dopravy spôsobený krízou COVID-19, ako aj výsledná výrazná krátkodobá nevyrovnanosť, pokiaľ ide o počet letov, by nemala viesť k zhoršeniu úrovne bezpečnosti. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb by mali počas RO3 naďalej prinášať plánované zlepšenia účinnosti riadenia bezpečnosti.

(11) Revízia celoúnijných cieľov výkonnosti na RO3 v kľúčových oblastiach výkonnosti zameraných na životné prostredie a kapacitu by mala byť zameraná na budúcnosť a mala by sa vzťahovať na zvyšnú časť referenčného obdobia vrátane kalendárneho roka 2021.

(12) Pokiaľ ide o kalendárny rok 2020, celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčových oblastiach výkonnosti zameraných na životné prostredie a kapacitu boli stanovené vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2019/903. Tieto ciele by sa nemali revidovať a nemali by byť súčasťou tohto rozhodnutia vzhľadom na to, že lehota na ich uplatňovanie uplynula a že ich zavedenie sa stalo konečným bez možnosti spätných úprav.

(13) Revízia celoúnijných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie na zostávajúce roky RO3, meraných ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch, by mala zohľadňovať úroveň výkonnosti dosiahnutú v druhom referenčnom období a v kalendárnom roku 2020 a opatrenia vykonané na optimalizáciu prevádzky ATM. Osobitná pozornosť by sa mala venovať vplyvu krízy spôsobenej pandémiou COVID-19, pokiaľ ide o horizontálnu efektívnosť letov.

(14) Údaje o skutočnej prevádzkovej výkonnosti poskytovateľov leteckých navigačných služieb v roku 2019 preukazujú na úrovni Únie štatisticky významnú koreláciu medzi nedostatkom kapacity, ktorý zaznamenali niektorí poskytovatelia leteckých navigačných služieb, a predĺžením letových trás. Táto korelácia znamenala dlhšie skutočne preletené trate počas kalendárnych mesiacov, keď došlo k veľkým meškaniam v rámci manažmentu toku letovej prevádzky (ďalej len „ATFM“), zatiaľ čo horizontálna efektívnosť letov sa počas kalendárnych mesiacov s menšími meškaniami v rámci ATFM jasne zlepšila. Toto zistenie je ďalej potvrdené v súvislosti s rokom 2020, v ktorom sa zaznamenala horizontálna neefektívnosť letov na úrovni 2,51 % za celý rok a na úrovni 2,13 % v období od marca do decembra po vypuknutí pandémie COVID-19.

(15) Kríza spôsobená pandémiou COVID-19 by nemala spomaliť zavádzanie štrukturálnych zlepšení v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie, od ktorých sa očakáva najmä dokončenie realizácie vzdušného priestoru s voľnými traťami. V kombinácii s postupným zavádzaním činností v oblasti cezhraničných voľných tratí to môže viesť k priamejším tratiam a malo by dôjsť k zníženiu počtu nalietaných námorných míľ a emisií spôsobených leteckou dopravou, čím sa podporí udržateľné zníženie uhlíkovej náročnosti leteckej dopravy. Vzhľadom na nižšie úrovne objemu dopravy očakávané počas RO3, čo by malo umožniť ďalšie zlepšenie efektívnosti letov, by sa celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie na roky 2021 a 2022 mali zrevidovať, aby sa ďalej znížil vplyv ATM na výkonnosť v oblasti životného prostredia. Ciele na roky 2023 a 2024 by sa však mali zachovať vzhľadom na očakávanú obnovu letovej prevádzky ku koncu RO3, ako aj vzhľadom na vplyv na horizontálnu efektívnosť letov v súvislosti s prvkami, ktoré sú mimo kontroly poskytovateľov leteckých navigačných služieb vrátane plánovania letov a prevádzkových rozhodnutí používateľov vzdušného priestoru.

(16) Pri revízii celoúnijných cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu, meraných ako priemerné meškanie manažmentu toku letovej prevádzky (ATFM) na trati na jeden let spôsobené leteckými navigačnými službami, by sa mala zohľadniť úroveň výkonnosti dosiahnutá v druhom referenčnom období a v kalendárnom roku 2020. Osobitná pozornosť by sa mala venovať vplyvu krízy spôsobenej pandémiou COVID-19, pokiaľ ide o meškanie ATFM na trati.

(17) V rokoch pred RO3 spôsobili problémy súvisiace so štrukturálnou kapacitou a personálnym obsadením v mnohých členských štátoch vysokú mieru meškaní ATFM v kontexte silného a nepretržitého rastu objemu dopravy. Skutočné meškanie ATFM na jeden let v kalendárnom roku 2020 predstavovalo 0,35 minúty na jeden let, zatiaľ čo v roku 2019 toto meškanie ATFM dosiahlo 1,67 minúty na jeden let.

(18) Vzhľadom na výrazné zníženie objemu dopravy by sa poskytovatelia leteckých navigačných služieb mali usilovať o zachovanie meškaní ATFM v roku 2021 na úrovni nepresahujúcej skutočnú hodnotu z roku 2020. Na tri nasledujúce roky RO3, počas ktorých sa doprava postupne dostane naspäť na predkrízovú úroveň, by sa mali stanoviť celoúnijné ciele v oblasti kapacity s prihliadnutím na systémovo optimálne priemerné meškanie ATFM na jeden let. Okrem toho je odôvodnené očakávať, že poskytovatelia leteckých navigačných služieb budú schopní poskytovať primeranú kapacitu na uspokojenie dopytu po doprave počas celého obdobia RO3 a zároveň riešiť štrukturálne problémy súvisiace s kapacitou s cieľom pripraviť sa na vyšší dopyt po doprave po skončení RO3.

(19) Pokiaľ ide o kalendárne roky 2020 a 2021, vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2020/1627 sa vyžaduje revízia celoúnijných cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti, ktoré sú vyjadrené v percentách a odrážajú medziročnú zmenu priemerných celoúnijných „stanovených jednotkových nákladov“ (ďalej len „DUC“) pre traťové letecké navigačné služby, pričom sa tieto roky považujú jedno obdobie, odchylne od vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, v ktorom sa stanovujú ročné cieľové hodnoty.

(20) Pri revízii celoúnijných cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti by sa mala zohľadniť skutočná dosiahnutá výkonnosť vrátane skutočne vynaložených nákladov zo strany poskytovateľov leteckých navigačných služieb a členských štátov v predchádzajúcich referenčných obdobiach a najnovšie dostupné informácie za kalendárny rok 2020.

(21) Celoúnijné východiskové hodnoty na RO3 uvedené vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2019/903 boli stanovené na základe odhadov a prognóz týkajúcich sa nákladov a objemu dopravy, keďže za kalendárny rok 2019 neboli k dispozícii skutočné údaje. Uvedené východiskové hodnoty by sa preto mali zrevidovať, aby presne odrážali skutočné náklady a jednotky služieb zaznamenané za rok 2019 na úrovni celej Únie.

(22) Celoúnijné ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti na RO3 stanovené vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2019/903 vychádzali z predpokladu trvalého rastu objemu dopravy počas celého referenčného obdobia vedúceho k zvýšeniu nákladov pre poskytovateľov leteckých navigačných služieb v súvislosti so zabezpečením dodatočnej kapacity. Keďže tieto predpoklady o objeme dopravy boli v dôsledku krízy spôsobenej pandémiou COVID-19 výrazne revidované smerom nadol, aj úroveň celkových stanovených nákladov by sa mala v reakcii na túto nepriaznivú situáciu zmeniť.

(23) Najnovšie odhady skutočných nákladov za kalendárny rok 2020 naznačujú na úrovni celej Únie zníženie o 1 % oproti úrovni z roku 2019 pri medziročnom znížení počtu jednotiek služieb o 58 %. Je pochopiteľné, že poskytovatelia leteckých navigačných služieb nie sú schopní v plnej miere upraviť svoje nákladové základne vzhľadom na takýto bezprecedentný pokles objemu dopravy z dôvodu vysokého podielu fixných nákladov a povinnosti neustále udržiavať dostupnosť služieb.

(24) Poskytovatelia leteckých navigačných služieb by však mali prijať primerané opatrenia s cieľom zlepšiť svoju nákladovú efektívnosť počas RO3 a využiť všetky synergie a nárast efektívnosti, ktoré sú k dispozícii vďaka cezhraničnej spolupráci a iniciatívam v oblasti reštrukturalizácie. Prioritne by sa mali presadzovať štrukturálne zmeny vrátane nárastu efektívnosti, ktorý ponúkajú nové technologické riešenia obsiahnuté v riadiacom pláne ATM, a racionalizácia nadbytočnej komunikačnej, navigačnej a dohľadovej infraštruktúry. Ďalšie úspory nákladov by mali byť možné v súvislosti s nákladmi na nadčasy, ktoré by podľa očakávaní mali v RO3 zostať na veľmi obmedzenej úrovni.

(25) Výhľadové odhady nákladov na RO3, ktoré Komisia dostala, naznačujú, že kumulované náklady RO3 by presiahli skutočné náklady RO2 o 8 %. Treba poznamenať, že výhľadové údaje sa v minulosti ukázali ako nadhodnotené v porovnaní so skutočne vynaloženými nákladmi na poskytovanie leteckých navigačných služieb. V prípade RO2 to predstavovalo nadhodnotenie nákladov v priemere o 8 %. Možno predpokladať, že výhľadové údaje o nákladoch v súvislosti s RO3 zahŕňajú podobný rozdiel a zatiaľ nezohľadňujú potenciál dodatočného zvýšenia nákladovej efektívnosti.

(26) Preto je vhodné očakávať, že poskytovatelia leteckých navigačných služieb primerane upravia svoje nákladové základne v reakcii na znížený dopyt po doprave počas RO3 a že v dôsledku toho by celoúnijné ciele výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti na RO3 mali vychádzať z predpokladu, že stanovené náklady na úrovni celej Únie v spojených rokoch 2020 a 2021 nepresiahnu v priemere 97 % skutočných nákladov na úrovni celej Únie zaznamenaných za kalendárny rok 2019 a v rokoch 2022, 2023 a 2024 stanovené náklady na úrovni celej Únie nepresiahnu 94 %, 96 % a 97 % skutočných nákladov na úrovni celej Únie zaznamenaných za kalendárny rok 2019 (v uvedenom poradí).

(27) Na základe analýzy, ktorú vykonal orgán na preskúmanie výkonnosti, by táto úroveň celoúnijných stanovených nákladov mala poskytovateľom leteckých navigačných služieb umožniť poskytovať potrebnú kapacitu počas RO3 a vykonať opatrenia, ktoré sú potrebné na zvládnutie budúceho rastu objemu dopravy, vrátane zabezpečenia primeraných zdrojov a odbornej prípravy riadiacich letovej prevádzky a investícií do moderných technológií. Okrem toho sa vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2019/317 umožňujú odchýlky od celoúnijných cieľov výkonnosti v oblasti nákladovej efektívnosti, ak sa zistí, že takéto odchýlky sú odôvodnené reštrukturalizačnými opatreniami, ktorých výsledkom sú čisté prínosy pre používateľov vzdušného priestoru najneskôr v nasledujúcom referenčnom období. Poskytovatelia leteckých navigačných služieb by preto mali byť schopní reagovať na okolnosti vyplývajúce z krízy spôsobenej pandémiou COVID-19 a zároveň budovať kapacity na uspokojenie budúceho dopytu po doprave a riešiť štrukturálne problémy, ktoré majú vplyv na prevádzkovú výkonnosť.

(28) Varovné prahy pre RO3, pri ktorých prekročení môžu členské štáty požiadať o revíziu cieľov výkonnosti uvedených vo svojich plánoch výkonnosti, by sa mali zachovať na úrovniach stanovených vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2019/903. Tieto varovné prahy sa naďalej považujú za primerané, pretože sú prispôsobené primeranej úrovni zmien objemu dopravy, ktoré sa pohybujú okolo základnej prognózy objemu dopravy útvaru STATFOR (ďalej len „scenár 2“) uverejnenej v novembri 2020, pričom členským štátom poskytujú možnosť požiadať o revíziu svojich miestnych plánov výkonnosti v prípade, že by sa skutočná dopravná situácia skôr vyvíjala v súlade s vysokou prognózou útvaru STATFOR (ďalej len „scenár 1“) alebo nízkou prognózou útvaru STATFOR (ďalej len „scenár 3“).

(29) Porovnávacie skupiny poskytovateľov leteckých navigačných služieb s podobným prevádzkovým a hospodárskym prostredím, ktoré boli vymedzené v článku 7 písm. a) vykonávacieho rozhodnutia (EÚ) 2019/903, sa používajú v kontexte posudzovania návrhov plánov výkonnosti, konkrétne na účely porovnania východiskových hodnôt DUC v príslušných zónach spoplatňovania. Je zrejmé, že tieto skupiny odrážajú situáciu pred začiatkom RO3, a preto by zloženie týchto skupín, ako sa stanovuje vo vykonávacom rozhodnutí (EÚ) 2019/903, malo zostať zachované.

(30) Vykonávacie rozhodnutie (EÚ) 2019/903 by sa malo zrušiť.

(31) Výbor pre jednotné nebo nevydal stanovisko. Prijatie vykonávacieho aktu sa považovalo za nevyhnutné, a preto predseda predložil návrh vykonávacieho aktu odvolaciemu výboru na ďalšie prerokovanie. Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom odvolacieho výboru.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Celoúnijné ciele výkonnosti pre kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na bezpečnosť

Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na bezpečnosť stanovené pre kľúčový ukazovateľ výkonnosti určený v oddiele 1 bode 1.1 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, ktoré majú dosiahnuť do konca roku 2024 poskytovatelia leteckých navigačných služieb s osvedčením na poskytovanie leteckých dopravných služieb, sa stanovujú na týchto úrovniach účinnosti riadenia bezpečnosti:

a) najmenej úroveň C pri cieľoch riadenia bezpečnosti „kultúra bezpečnosti“, „politika a ciele v oblasti bezpečnosti“, „zaistenie bezpečnosti“ a „presadzovanie bezpečnosti“;

b) najmenej úroveň D pri cieli riadenia bezpečnosti „riadenie rizika v oblasti bezpečnosti“.

Článok 2

Celoúnijné ciele výkonnosti pre kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na životné prostredie

Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na životné prostredie stanovené pre kľúčový ukazovateľ výkonnosti určený v oddiele 1 bode 2.1 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 sa vyjadria ako priemerná horizontálna efektívnosť skutočnej trajektórie pri traťových letoch a merajú ako priemerná vzdialenosť uletená navyše v porovnaní s ortodromickou vzdialenosťou, pričom nesmú presiahnuť tieto percentuálne hodnoty: 2,37 % v roku 2021, 2,37 % v roku 2022, 2,40 % v roku 2023 a 2,40 % v roku 2024.

Článok 3

Celoúnijné ciele výkonnosti pre kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na kapacitu

Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na kapacitu stanovené pre kľúčový ukazovateľ výkonnosti určený v oddiele 1 bode 3.1 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317 predstavujú priemerné meškanie ATFM na trati spôsobené leteckými navigačnými službami v trvaní najviac 0,35 minúty na let v roku 2021, 0,5 minúty na let v roku 2022, 0,5 minúty na let v roku 2023 a 0,5 minúty na let v roku 2024.

Článok 4

Celoúnijné ciele výkonnosti pre kľúčovú oblasť výkonnosti zameranú na nákladovú efektívnosť

1. Celoúnijné ciele výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť stanovené pre kľúčový ukazovateľ výkonnosti určený v oddiele 1 bode 4.1 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2019/317, na ktoré sa, pokiaľ ide o kalendárne roky 2020 a 2021, vzťahujú článok 2 ods. 4 a článok 4 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2020/1627, predstavujú medziročnú zmenu celoúnijných priemerných DUC na traťové letecké navigačné služby:

a) pokiaľ ide o spojené kalendárne roky 2020 a 2021, za ktoré sa vypočítajú jednotné priemerné DUC v súlade s článkom 4 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2020/1627: zmena o +120,1 % oproti celoúnijnej východiskovej hodnote DUC stanovenej v odseku 3;

b) pokiaľ ide o kalendárny rok 2022: zmena o – 38,5 % oproti celoúnijným jednotným priemerným DUC za spojené kalendárne roky 2020 a 2021 vypočítaným v súlade s článkom 4 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2020/1627;

c) pokiaľ ide o kalendárny rok 2023: zmena o – 13,2 % oproti priemerným celoúnijným DUC za kalendárny rok 2022;

d) pokiaľ ide o kalendárny rok 2024: zmena o – 11,5 % oproti priemerným celoúnijným DUC za kalendárny rok 2023.

2. Celoúnijná východisková hodnota stanovených nákladov sa určuje na úrovni 6 265 631 152 EUR v eurových cenách roku 2017.

3. Celoúnijná východisková hodnota DUC sa určuje na úrovni 50,23 EUR v eurových cenách roku 2017.

Článok 5

Varovné prahy

1. Členské štáty môžu požiadať o revíziu jedného alebo viacerých cieľov výkonnosti uvedených v plánoch výkonnosti v súlade s článkom 18 ods. 1 písm. a) bodom i) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ak:

a) sa skutočný objem dopravy zaznamenaný Eurocontrolom odchyľuje od prognózy objemu dopravy v pláne výkonnosti prijatom v súlade s článkom 16 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 za daný kalendárny rok aspoň o 10 % pohybov IFR;

b) sa skutočný objem dopravy zaznamenaný Eurocontrolom odchyľuje od prognózy objemu dopravy v pláne výkonnosti prijatom v súlade s článkom 16 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317 za daný kalendárny rok aspoň o 10 % jednotiek služieb.

2. Členské štáty môžu požiadať o revíziu jedného alebo viacerých cieľov výkonnosti uvedených v plánoch výkonnosti v súlade s článkom 18 ods. 1 písm. a) bodom i) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/317, ak odchýlka referenčných hodnôt v dôsledku sezónnych aktualizácií plánu prevádzky siete podľa článku 9 ods. 4 písm. a) a článku 9 ods. 8 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/123 ([5]) v porovnaní s referenčnými hodnotami najnovšej verzie plánu prevádzky siete dostupnej v čase vypracovania plánu výkonnosti dosahuje aspoň:

a) 0,05 minúty meškania ATFM na trati, ak referenčná hodnota z najnovšej verzie plánu prevádzky siete dostupnej v čase vypracovania plánu výkonnosti je menšia ako 0,2 minúty meškania ATFM na trati, alebo

b) 0,04 minúty meškania ATFM na trati navýšené o 5 % referenčnej hodnoty z najnovšej verzie plánu prevádzky siete dostupnej v čase vypracovania plánu výkonnosti, ak táto referenčná hodnota je väčšia alebo sa rovná 0,2 minúty meškania ATFM na trati.

Článok 6

Porovnávacie skupiny

Porovnávacie skupiny poskytovateľov leteckých navigačných služieb s podobným prevádzkovým a hospodárskym prostredím na účely posúdenia cieľov výkonnosti v kľúčovej oblasti výkonnosti zameranej na nákladovú efektívnosť sa určujú takto:

a) skupina A: poskytovatelia leteckých navigačných služieb z Nemecka, Francúzska, Španielska a Talianska;

b) skupina B: poskytovatelia leteckých navigačných služieb z Nórska, Švédska, Dánska, Fínska a Írska;

c) skupina C: poskytovatelia leteckých navigačných služieb z Česka, Chorvátska, Slovinska, Maďarska, Slovenska, Bulharska, Poľska, Rumunska a Portugalska;

d) skupina D: poskytovatelia leteckých navigačných služieb z Cypru, Malty, Estónska, Lotyšska, Litvy a Grécka;

e) skupina E: poskytovatelia leteckých navigačných služieb z Rakúska, Švajčiarska, Belgicka a Luxemburska a Holandska.

Článok 7

Zrušenie

Vykonávacie rozhodnutie (EÚ) 2019/903 sa zrušuje.

Článok 8

Nadobudnutie účinnosti

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

V Bruseli 2. júna 2021

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

([5]) 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).