SKLEPI

IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2021/891

z dne 2. junija 2021

o določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje (2020–2024) in razveljavitvi Izvedbenega sklepa (EU) 2019/903

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 549/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba) ([1]), zlasti točke (a) člena 11(3) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 ([2]) določa podrobna pravila in postopke za izvajanje načrta izvedbe in ureditev pristojbin ter določa, da tretje referenčno obdobje načrta izvedbe in ureditev pristojbin (v nadaljnjem besedilu: tretje referenčno obdobje) zajema koledarska leta od 2020 do vključno 2024.

(2) Izbruh pandemije COVID-19 je od prvega četrtletja koledarskega leta 2020 povzročil znaten upad zračnega prometa zaradi ukrepov, ki so jih za zajezitev pandemije sprejele države članice in tretje države. Čeprav kriza zaradi COVID-19 od takrat še naprej močno vpliva na zračni promet, naj bi sektor v tretjem referenčnem obdobju postopno okreval. Vendar ostaja precejšnja negotovost glede hitrosti in intenzivnosti okrevanja, ki sta odvisni od razvoja sanitarnih in gospodarskih razmer v Uniji in drugod po svetu.

(3) Vseevropski cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje so bili določeni v Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2019/903 ([3]). Ker so bili vseevropski cilji uspešnosti in osnutki načrtov izvedbe, ki so jih države članice naknadno sprejele, pripravljeni pred izbruhom pandemije COVID-19, v njih ni bilo mogoče upoštevati posledično znatno spremenjenih okoliščin za zračni promet.

(4) V odziv na vpliv pandemije COVID-19 na izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa so bili v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2020/1627 določeni izredni ukrepi za tretje referenčno obdobje, ki odstopajo od določb Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 ([4]).

(5) Skladno s členom 2(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2020/1627 mora Komisija revidirane vseevropske cilje uspešnosti za tretje referenčno obdobje določiti do 1. maja 2021. V skladu s členom 9(4) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317 Komisija skupaj z vseevropskimi cilji uspešnosti določi naslednje vrednosti: vseevropsko „izhodiščno vrednost za ugotovljene stroške“, vseevropsko „izhodiščno vrednost za ugotovljene stroške na enoto“, mejne vrednosti opozarjanja, nad katerimi lahko države članice zahtevajo revizijo ciljev uspešnosti iz načrtov izvedbe, ter primerjalne skupine izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa s podobnim operativnim in gospodarskim okoljem.

(6) Pri določitvi revidiranih vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje iz tega sklepa so se upoštevali prispevki, prejeti od organa za oceno uspešnosti, upravitelja omrežja, Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA), nacionalnih nadzornih organov ter v posvetovanjih z deležniki.

([1]) UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

([2]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 z dne 11. februarja 2019 o določitvi načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu ter razveljavitvi izvedbenih uredb (EU) št. 390/2013 in (EU) št. 391/2013 (UL L 56, 25.2.2019, str. 1).

([3]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2019/903 z dne 29. maja 2019 o določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti za omrežje za upravljanje zračnega prometa za tretje referenčno obdobje, ki se začne 1. januarja 2020 in konča 31. decembra 2024 (UL L 144, 3.6.2019, str. 49).

([4]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/1627 z dne 3. novembra 2020 o izrednih ukrepih za tretje referenčno obdobje (2020–2024) načrta izvedbe in ureditve pristojbin na enotnem evropskem nebu zaradi pandemije COVID-19 (UL L 366, 4.11.2020, str. 7).

(7) Revidirani vseevropski cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje, vključeni v ta sklep, temeljijo na podatkih, ki zajemajo države članice, Norveško in Švico.

(8) Predpostavke v zvezi s prometom, na katerih temelji ta sklep, so izražene v smislu premikov po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) in enotah storitev na podlagi napovedi prometa na rutah službe Eurocontrola za statistiko in napovedi (STATFOR) z dne 4. novembra 2020. Zaradi spremenjene terminologije na strani STATFOR se srednji scenarij oziroma „scenarij 2“ šteje za osnovno napoved STRATFOR v smislu točke (b) člena 9(3) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317. Ta napoved prometa na rutah ustreza 4 455 611 premikom IFR in 52 594 913 enotam storitev na rutah za leto 2020, 5 153 494 premikom IFR in 57 373 113 enotam storitev za leto 2021, 7 303 402 premikom IFR in 86 656 273 enotam storitev za leto 2022, 8 326 704 premikom IFR in 101 925 348 enotam storitev za leto 2023 ter 9 326 147 premikom IFR in 116 358 421 enotam storitev za leto 2024.

(9) Pri določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti bi bilo treba upoštevati gospodarske, varnostne, okoljske in operativne vidike ter medsebojne odvisnosti ali kompromisne rešitve med ključnimi področji uspešnosti. Dejansko bi bilo treba pri določitvi ciljev uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti in zmogljivosti upoštevati razmerje med stroški, da bi se zagotovile dodatna zmogljivost in izboljšave, ki jih je mogoče doseči z zadevnimi stroški. Pri določitvi ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja bi bilo treba upoštevati, da operativnih ukrepov upravljanja zračnega prometa, katerih namen je čim bolj zmanjšati porabo goriva in s tem emisije, ni vedno mogoče izvajati v praksi. Razlog za to so operativne omejitve, povezane zlasti z varnim ločevanjem zrakoplovov in razpoložljivo zmogljivostjo upravljanja zračnega prometa. Nazadnje bi bilo treba pri določitvi ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti upoštevati dejstvo, da je varno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa najpomembnejši cilj in da bi bilo treba varnost v celoti vključiti v poslovno načrtovanje izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa.

(10) Kar zadeva ključno področje uspešnosti glede varnosti, so bili v Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2019/903 določeni vseevropski cilji uspešnosti za tretje referenčno obdobje glede ravni učinkovitosti upravljanja varnosti, ki jih morajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa doseči v zadnjem letu tretjega referenčnega obdobja, tj. leta 2024. Navedene cilje bi bilo treba ohraniti. Strmo zmanjšanje zračnega prometa, ki ga je povzročila kriza zaradi COVID-19, in posledično znatna kratkoročna nestanovitnost števila letov ne bi smela povzročiti poslabšanja uspešnosti glede varnosti. Načrtovane izboljšave učinkovitosti varnostnega upravljanja izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa bi bilo treba v tretjem referenčnem obdobju še naprej izvajati.

(11) Revizija vseevropskih ciljev uspešnosti za tretje referenčno obdobje na ključnih področjih uspešnosti glede okolja in zmogljivosti bi morala biti usmerjena v prihodnost in vključevati preostali del referenčnega obdobja, vključno s koledarskim letom 2021.

(12) Za koledarsko leto 2020 so bili v Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2019/903 določeni vseevropski cilji uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti glede okolja in zmogljivosti. Navedeni cilji se ne bi smeli revidirati in ne bi smeli biti vključeni v ta sklep, saj je rok za njihovo uporabo potekel in je njihovo izvajanje postalo dokončno, pri čemer retroaktivne prilagoditve niso več mogoče.

(13) Pri določitvi vseevropskih ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja za preostala leta tretjega referenčnega obdobja, ki se merijo kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo, bi bilo treba upoštevati raven uspešnosti, doseženo v drugem referenčnem obdobju in v koledarskem letu 2020 ter ukrepe, izvedene za optimizacijo operacij upravljanja zračnega prometa. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti učinku krize zaradi COVID-19 na horizontalno učinkovitost leta.

(14) Podatki o dejanski operativni uspešnosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa v letu 2019 na vseevropski ravni kažejo statistično pomembno korelacijo med pomanjkanjem zmogljivosti nekaterih izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa in razširitvijo letov na rutah. Ta korelacija je povzročila daljše dejanske preletene rute v koledarskih mesecih, v katerih so bile evidentirane visoke ravni zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa, medtem ko se je horizontalna učinkovitost letov izrazito izboljšala v koledarskih mesecih z manjšimi takimi zamudami. To opažanje se je dodatno potrdilo v letu 2020, ko je horizontalna neučinkovitost letov znašala 2,51 % za celo leto in 2,13 % za obdobje med marcem in decembrom po izbruhu pandemije COVID-19.

(15) Kriza zaradi COVID-19 ne bi smela upočasniti izvajanja strukturnih izboljšav na ključnem področju uspešnosti glede okolja, ki naj bi vključevale zlasti dokončanje izvajanja zračnega prostora prostih rut. To bi moralo skupaj s postopnim izvajanjem čezmejnih dejavnosti prostih rut zagotoviti neposrednejše rute ter zmanjšati število preletenih navtičnih milj in emisije zaradi zračnega prometa, s čimer bi se podprlo trajnostno zmanjšanje ogljične intenzivnosti letalstva. Glede na nižje ravni prometa, ki se pričakujejo v tretjem referenčnem obdobju, kar bi moralo omogočiti dodatno izboljšanje učinkovitosti letov, bi bilo treba revidirati vseevropske cilje uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja za leti 2021 in 2022, da bi se dodatno zmanjšal vpliv upravljanja zračnega prometa na okoljsko uspešnost. Vendar bi bilo treba cilje za leti 2023 in 2024 ohraniti glede na pričakovano okrevanje zračnega prometa proti koncu tretjega referenčnega obdobja in učinka horizontalne učinkovitosti elementov, na katere izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa ne morejo vplivati, vključno z načrtovanjem letov in operativnimi odločitvami uporabnikov zračnega prostora.

(16) Pri reviziji vseevropskih ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, ki se meri kot povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti na let, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa, bi bilo treba upoštevati raven uspešnosti, doseženo v drugem referenčnem obdobju in v koledarskem letu 2020. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti učinku krize zaradi COVID-19 na zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti.

(17) V letih pred tretjim referenčnim obdobjem so strukturne zmogljivosti in kadrovske težave ob močni in stalni rasti prometa povzročile visoke ravni zamud pri upravljanju pretoka zračnega prometa v številnih državah članicah. Dejanska zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let v koledarskem letu 2020 je znašala 0,35 minute na let, leta 2019 pa je ustrezna taka zamuda znašala 1,67 minute na let.

(18) Glede na znatno zmanjšanje prometa bi si morali izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa prizadevati, da se zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa ATFM v letu 2021 ohranijo na ravni, ki ne presega dejanskega števila iz leta 2020. Za naslednja tri leta tretjega referenčnega obdobja, v katerih bo promet postopoma okreval in se približal predkriznim ravnem, bi bilo treba vseevropske cilje glede zmogljivosti določiti ob upoštevanju sistemske optimalne povprečne zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na let. Poleg tega je upravičeno pričakovati, da bodo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa lahko zagotovili ustrezno zmogljivost za zadovoljitev povpraševanja po prometu v celotnem tretjem referenčnem obdobju, hkrati pa obravnavali tudi vzporedna strukturna vprašanja, povezana z zmogljivostjo, da bi se pripravili na večje povpraševanje po prometu po tretjem referenčnem obdobju.

(19) Za koledarski leti 2020 in 2021 Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/1627 z odstopanjem od Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317, ki določa letne ciljne vrednosti, zahteva revizijo vseevropskih ciljev na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, ki so izraženi kot odstotek medletne spremembe povprečnih „ugotovljenih stroškov na enoto“ na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti, pri čemer ti leti štejeta za eno obdobje.

(20) Pri reviziji vseevropskih ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti bi bilo treba upoštevati dejansko uspešnost, ki so jo dosegli izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa in države članice v prejšnjih referenčnih obdobjih, vključno z dejanskimi stroški, in najnovejše informacije, ki so na voljo za koledarsko leto 2020.

(21) Vseevropske izhodiščne vrednosti za tretje referenčno obdobje iz Izvedbenega sklepa Komisije (EU) 2019/903 so bile določene na podlagi ocen in napovedi stroškov in prometa, ker za koledarsko leto 2019 ni bilo dejanskih podatkov. Zato bi bilo treba navedene izhodiščne vrednosti revidirati, da bi natančno odražale dejanske stroške in enote storitev, evidentirane za leto 2019 na vseevropski ravni.

(22) Vseevropski cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za tretje referenčno obdobje iz Izvedbenega sklepa Komisije (EU) 2019/903 so temeljili na predpostavki stalne rasti prometa v celotnem referenčnem obdobju, zaradi česar so se povečali stroški izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa v zvezi z zagotavljanjem dodatne zmogljivosti. Ker so bile te predpostavke o prometu s krizo zaradi COVID-19 znatno popravljene navzdol, bi bilo treba zaradi teh neugodnih razmer spremeniti tudi raven skupnih ugotovljenih stroškov.

(23) Zadnje ocene dejanskih stroškov za koledarsko leto 2020 na vseevropski ravni kažejo 1-odstotno zmanjšanje glede na raven iz leta 2019 v primerjavi z medletnim zmanjšanjem enot storitev za 58 %. Razumljivo je, da izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa zaradi visokega deleža fiksnih stroškov in obveznosti neprekinjenega ohranjanja razpoložljivosti storitev ne morejo v celoti prilagoditi svojih stroškovnih osnov takemu upadu prometa brez primere.

(24) Vendar bi morali izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa sprejeti sorazmerne ukrepe za izboljšanje svoje stroškovne učinkovitosti v tretjem referenčnem obdobju in izkoristiti vse sinergije in povečanje učinkovitosti, ki so na voljo prek čezmejnega sodelovanja in pobud za prestrukturiranje. Prednostno bi si bilo treba prizadevati za strukturne spremembe, vključno s povečanjem učinkovitosti, ki ga omogočajo nove tehnološke rešitve iz osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa, in racionalizacijo odvečne komunikacijske, navigacijske in nadzorne infrastrukture. Dodatni prihranki stroškov bi morali biti mogoči pri stroških nadurnega dela, za katere se pričakuje, da bodo v tretjem referenčnem obdobju ostali zelo omejeni.

(25) V prihodnost usmerjene ocene stroškov za tretje referenčno obdobje, ki jih je prejela Komisija, kažejo, da bi kumulativni stroški v tretjem referenčnem obdobju za 8 % presegli dejanske stroške v drugem referenčnem obdobju. Opozoriti je treba, da se je za podatke, usmerjene v prihodnost, v preteklosti izkazalo, da precenjujejo dejansko nastale stroške pri izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa. Za drugo referenčno obdobje so bili stroški precenjeni v povprečju za 8 %. Domneva se lahko, da v prihodnost usmerjeni podatki o stroških v zvezi s tretjim referenčnim obdobjem vključujejo podoben razpon in še ne upoštevajo možnosti za dodatno povečanje stroškovne učinkovitosti.

(26) Zato je primerno pričakovati, da bodo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa svoje stroškovne osnove ustrezno prilagodili zmanjšanemu povpraševanju po prometu v tretjem referenčnem obdobju in da bi morali zato vseevropski cilji uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti za tretje referenčno obdobje temeljiti na predpostavki, da ugotovljeni stroški na ravni Unije v združenih letih 2020 in 2021 v povprečju ne presegajo 97 % dejanskih stroškov na vseevropski ravni, evidentiranih za koledarsko leto 2019, in da v letih 2022, 2023 in 2024 ugotovljeni stroški na ravni Unije ne presegajo 94 %, 96 % in 97 % dejanskih stroškov na ravni Unije, evidentiranih za koledarsko leto 2019.

(27) Na podlagi analize, ki jo je opravil organ za oceno uspešnosti, bi morala ta raven ugotovljenih stroškov na vseevropski ravni izvajalcem navigacijskih služb zračnega prometa omogočiti, da v tretjem referenčnem obdobju zagotovijo potrebno zmogljivost in izvedejo potrebne ukrepe za prilagoditev prihodnje rasti prometa, vključno z zagotavljanjem ustreznih virov in usposabljanjem kontrolorjev zračnega prometa ter zagotavljanjem naložb v sodobno tehnologijo. Poleg tega Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/317 dopušča možna odstopanja od vseevropskih ciljev uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, kadar se ugotovi, da ta odstopanja upravičujejo ukrepi prestrukturiranja, ki prinašajo neto koristi za uporabnike zračnega prostora najpozneje v naslednjem referenčnem obdobju. Zato bi morali imeti izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa možnost, da se odzovejo na okoliščine, ki so posledica krize zaradi COVID-19, obenem pa krepiti zmogljivosti za zadovoljitev prihodnjega povpraševanja po prometu in obravnavati strukturna vprašanja, ki vplivajo na operativno uspešnost.

(28) Mejne vrednosti opozarjanja za tretje referenčno obdobje, nad katerimi lahko države članice zahtevajo revizijo ciljev uspešnosti iz načrtov izvedbe, bi bilo treba ohraniti na ravneh iz Izvedbenega sklepa Komisije (EU) 2019/903. Te mejne vrednosti se štejejo za še naprej ustrezne, saj omogočajo razumno stopnjo nihanja prometa glede na srednjo napoved prometa STATFOR (scenarij 2), objavljeno novembra 2020, hkrati pa državam članicam omogočajo, da zahtevajo spremembo svojih lokalnih načrtov izvedbe, če bi se dejanski promet spreminjal bolj v skladu z visoko (scenarij 1) ali nizko (scenarij 3) napovedjo STATFOR.

(29) Primerjalne skupine izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa s podobnim operativnim in gospodarskim okoljem, opredeljene v členu 7(a) Izvedbenega sklepa Komisije (EU) 2019/903, se uporabljajo v okviru ocene osnutkov načrtov izvedbe, in sicer za primerjavo izhodiščnih vrednosti ugotovljenih stroškov na enoto ustreznih območij pristojbin. Jasno je, da navedene skupine odražajo stanje pred začetkom tretjega referenčnega obdobja, zato bi morala sestava navedenih skupin, kot je določena v Izvedbenem sklepu Komisije (EU) 2019/903, ostati nespremenjena.

(30) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2019/903 bi bilo treba razveljaviti.

(31) Odbor za enotno evropsko nebo ni podal mnenja. Ker je bil potreben izvedbeni akt, je predsedujoči njegov osnutek predložil odboru za pritožbe v nadaljnjo obravnavo. Ukrepi iz tega sklepa so v skladu z mnenjem odbora za pritožbe –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede varnosti, določeni za ključni kazalnik uspešnosti iz točke 1.1 oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/317, ki jih morajo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa z dovoljenjem za izvajanje storitev zračnega prometa doseči do konca leta 2024, so določeni na naslednjih ravneh učinkovitosti varnostnega upravljanja:

(a) najmanj na ravni C za cilje varnostnega upravljanja „kultura varnosti“, „varnostna politika in cilji“, „zagotavljanje varnosti“ in „spodbujanje varnosti“;

(b) najmanj na ravni D za cilj varnostnega upravljanja „obvladovanje varnostnega tveganja“.

Člen 2

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede okolja, določeni za ključni kazalnik uspešnosti iz točke 2.1 oddelka 1 Priloge I k Uredbi (EU) 2019/317, so izraženi kot povprečna horizontalna učinkovitost leta na ruti za dejansko trajektorijo in izmerjeni kot povprečna dodatna preletena razdalja glede na razdaljo po velikem krogu ter ne presegajo naslednjih odstotkov: 2,37 % leta 2021, 2,37 % leta 2022, 2,40 % leta 2023 in 2,40 % leta 2024.

Člen 3

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede zmogljivosti, določeni za ključni kazalnik uspešnosti iz točke 3.1 oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/317, so povprečna zamuda pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, ki se lahko pripiše navigacijskim službam zračnega prometa ter znaša največ 0,35 minute na let leta 2021 in 0,5 minute na let v letih 2022, 2023 in 2024.

Člen 4

Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti

1. Vseevropski cilji uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti, določeni za ključni kazalnik uspešnosti iz točke 4.1 oddelka 1 Priloge I k Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2019/317, in za katere v zvezi s koledarskima letoma 2020 in 2021 veljata člen 2(4) in člen 4(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2020/1627, so medletna sprememba povprečnih ugotovljenih stroškov na enoto na vseevropski ravni za navigacijske službe zračnega prometa na ruti:

(a) za združeni koledarski leti 2020 in 2021, za kateri se izračuna eno povprečje ugotovljenih stroškov na enoto v skladu s členom 4(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2020/1627: sprememba za +120,1 % glede na izhodiščno vrednost ugotovljenih stroškov na enoto na vseevropski ravni, določeno v odstavku 3;

(b) za koledarsko leto 2022: sprememba za −38,5 % glede na enotne povprečne vseevropske ugotovljene stroške na enoto za združeni koledarski leti 2020 in 2021, izračunana v skladu s členom 4(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2020/1627;

(c) za koledarsko leto 2023: sprememba za −13,2 % glede na povprečne vseevropske ugotovljene stroške na enoto za koledarsko leto 2022;

(d) za koledarsko leto 2024: sprememba za −11,5 % glede na povprečne vseevropske ugotovljene stroške na enoto za koledarsko leto 2023.

2. Vseevropska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške se določi pri 6 265 631 152 EUR v EUR2017.

3. Vseevropska izhodiščna vrednost za ugotovljene stroške na enoto se določi pri 50,23 EUR v EUR2017.

Člen 5

Mejne vrednosti opozarjanja

1. Države članice lahko zahtevajo revizijo enega ali več ciljev uspešnosti iz načrtov izvedbe v skladu s točko (a)(i) člena 18(1) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317, kadar:

(a) dejanski promet, ki ga je evidentiral Eurocontrol, v danem koledarskem letu odstopa od napovedi prometa iz načrta izvedbe, sprejetega v skladu s členom 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317, za vsaj 10 % premikov IFR;

(b) dejanski promet, ki ga je evidentiral Eurocontrol, v danem koledarskem letu odstopa od napovedi prometa iz načrta izvedbe, sprejetega v skladu s členom 16 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/317, za vsaj 10 % enot storitev.

2. Države članice lahko zahtevajo revizijo enega ali več ciljev uspešnosti iz načrtov izvedbe v skladu s točko (a)(i) člena 18(1) Izvedbene uredbe (EU) 2019/317, kadar sprememba referenčnih vrednosti zaradi sezonskih posodobitev načrta delovanja omrežja v skladu s točko (a) člena 9(4) in členom 9(8) Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2019/123 ([5]) v primerjavi z referenčnimi vrednostmi iz zadnje različice načrta delovanja omrežja, ki je na voljo ob pripravi načrta izvedbe, znaša najmanj:

(a) 0,05 minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, kadar je referenčna vrednost iz zadnje različice načrta delovanja omrežja, ki je na voljo ob pripravi načrta izvedbe, krajša od 0,2 minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, ali

(b) 0,04 minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti, podaljšane za 5 % referenčne vrednosti iz zadnje različice načrta delovanja omrežja, ki je na voljo ob pripravi načrta izvedbe, kadar referenčna vrednost znaša vsaj 0,2 minute zamude pri upravljanju pretoka zračnega prometa na ruti.

Člen 6

Primerjalne skupine

Primerjalne skupine izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa s podobnim operativnim in gospodarskim okoljem zaradi ocene ciljev uspešnosti na ključnem področju uspešnosti glede stroškovne učinkovitosti se določijo na naslednji način:

(a) skupina A: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Nemčije, Francije, Španije in Italije;

(b) skupina B: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Norveške, Švedske, Danske, Finske in Irske;

(c) skupina C: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Češke, Hrvaške, Slovenije, Madžarske, Slovaške, Bolgarije, Poljske, Romunije in Portugalske;

(d) skupina D: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa s Cipra, Malte, iz Estonije, Latvije, Litve in Grčije;

(e) skupina E: izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa iz Avstrije, Švice, Belgije, Luksemburga in z Nizozemske.

Člen 7

Razveljavitev

Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2019/903 se razveljavi.

Člen 8

Začetek veljavnosti

Ta sklep začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

V Bruslju, 2. junija 2021

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

([5]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2019/123 z dne 24. januarja 2019 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje funkcij omrežja za upravljanje zračnega prometa in o razveljavitvi Uredbe Komisije (EU) št. 677/2011 (UL L 28, 31.1.2019, str. 1).